

URGENSI PEMBENTUKAN REGULASI *LAND VALUE CAPTURE* SEBAGAI PEMBIAYAAN INOVATIF DI INDONESIA

Zippo Surya Anggara Putra
Fakultas Hukum Universitas Indonesia
Email: Zippo.surya@gmail.com
081946419057

ABSTRACT

Infrastructure development requires a large amount of money. The 2020-2024 National Medium-Term Development Plan (RPJMN) mandates exploring innovative financing mechanisms to meet funding gaps for infrastructure development so that not all funding is borne by the State Revenue and Expenditure Budget (APBN). An innovative financing option that can be chosen is Land Value Capture. This mechanism is carried out by monetizing land developed by the government to increase land and property values from infrastructure investment, and the proceeds are used for other public financing. This study uses normative Research to look for the urgency of forming Land Value Capture. This Research also looks for Opportunities for Land Value Capture application in the legal context in Indonesia by looking at best practices in the United States to find lessons learned so that they can be used as a reference for establishing Land Value Capture

Keywords: *Land Value Capture, Innovative Financing, Development, Vacuum of law.*

ABSTRAK

Pembangunan Insfrastruktur membutuhkan biaya yang besar. Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024 mengamanatkan untuk mengeksplorasi mekanisme pembiayaan yang innovative guna memenuhi *gap funding* untuk pembangunan infrastruktur agar tidak semua pendanaan dibebankan pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Pembiayaan inovatif yang dapat dijadikan pilihan adalah *Land Value Capture*. Mekanisme ini dilakukan dengan memonetasi lahan yang sudah dibangun oleh pemerintah guna mendapatkan kenaikan nilai lahan dan properti dari Investasi infrastruktur dan hasilnya digunakan untuk pembiayaan public yang lainnya Namun, regulasi penerapan *Land Value Capture* belum ada. Penelitian ini menggunakan penelitian normative yuridis untuk mencari urgensi pembentukan peraturan *Land Value Capture* dan melihat peluang penerapannya dalam konteks hukum di Indonesia dengan melihat *best practice* yang ada di Amerika Serikat guna mencari *lesson learn* sehingga dapat dijadikan acuan untuk pembentukan aturan *Land Value Capture*.

Kata Kunci: *Land Value Capture, Pembiayaan Innvoatif, Pembangunan, Kekosongan Hukum*

A. PENDAHULUAN

Pembangunan Infrastruktur merupakan hal penting yang harus disediakan oleh Pemerintah Indonesia. pengembangan infrastruktur yang lebih baik dan merata akan meningkatkan perekonomian masyarakat dan mampu bersaing secara internasional. hal ini senada dengan yang diucapkan oleh Presiden Joko Widodo yang menyatakan bahwa Infrastruktur merupakan pondasi dari sebuah negara maju yang mana pembangunan infrastruktur juga dapat mendorong persaingan produk dalam negeri dengan produk luar negeri.¹ Tujuan dari pembangunan infrastruktur adalah untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat dan pertumbuhan ekonomi negara. Demi peningkatan pertumbuhan ekonomi tersebut pembangunan infrastruktur terutama jalan akan mempermudah transportasi.

Infrastruktur bidang transportasi memiliki peran vital dalam meningkatkan daya saing antar daerah dengan daerah lainnya. Adanya infrastruktur bidang transportasi akan memangkas waktu tempuh, meningkatkan efektifitas, dan memberikan kemudahan masyarakat untuk melakukan aktivitas. Namun, perlu diketahui pembangunan Infrastruktur membutuhkan pendanaan yang tidak sedikit. Pendanaan pembangunan saat ini masih banyak membebankan pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara ("APBN"), padahal Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional ("RPJMN") Tahun 2020-2024

¹ Kementerian Investasi "Jokowi Paparkan Pentingnya Pembangunan Infrastruktur" yang diakses pada 10 Oktober 2022 (<https://www.bkpm.go.id/id/publikasi/detail/berita/jokowi-paparkan-pentingnya-pembangunan-infrastruktur>)

memperkirakan kebutuhan investasi infrastruktur mencapai Rp 6.445 Triliun dan APBN hanya mampu memenuhi 37%. RPJMN juga menargetkan jalan bebas hambatan baru dan/atau beroperasi sebesar 2.500 km terdiri dari *major project* Tol Trans Sumatera sepanjang 2.031 km dan proyek jalan bebas hambatan lainnya yang tersebar di seluruh Indonesia.²

Guna memenuhi *gap funding* tersebut pemerintah perlu lebih mendorong pemanfaatan sumber-sumber pendanaan yang berasal dari masyarakat dan swasta melalui skema-skema pembiayaan yang inovatif termasuk melalui pengembangan skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) maupun bentuk pendanaan inovatif (*innovative financing*) lainnya.³ Salah satu inovatif pembiayaan yang banyak dikembangkan oleh banyak negara di dunia seperti Amerika Serikat, Tiongkok, Jepang hingga Singapura adalah *Land Value Capture*.

Pembiayaan dengan skema *Land Value Capture* diyakini sebagai alternatif pembiayaan infrastruktur yang berkelanjutan.⁴ Prinsip penerapan LVC sebagai alternatif pembiayaan infrastruktur didasarkan pada pemanfaatan kenaikan nilai properti yang didapatkan oleh pemilik properti sebagai dampak dari pembangunan infrastruktur.⁵ Biasanya pada area di sekitar titik transit yang kawasan sekitarnya mengalami kenaikan nilai properti, hal ini biasa terjadi di kawasan transportasi massal terpadu seperti kawasan Mass Rapid Transport (MRT).

Implementasi *Land Value Capture* di Indonesia baru pada tahap Penyusunan Studi Persiapan *Land Value Capture* yang digunakan dalam proyek Jalan Tol Trans Sumatera, Jembatan Batam Bintan, dan Semarang Toll Harbour.⁶ Namun, hingga sekarang regulasi, kelembagaan, hingga *Stakeholder* yang akan terlibat dalam pengembangan mekanisme pembiayaan *Land Value Capture* masih belum terpetakan secara jelas. Hal ini menjadi tantangan terhadap implementasi *Land Value Capture* dalam konteks hukum di Indonesia.

Kekosongan Hukum terkait regulasi *Land Value Capture* merupakan suatu hal yang menarik untuk diteliti lebih lanjut guna mengetahui peluangnya dalam konteks hukum Indonesia. Sebagaimana yang dikatakan oleh Jimly Assidique bahwa dalam konsep negara hukum yang mengakomodir asas legalitas maka segala sesuatu kegiatan pemerintahan dalam melaksanakan penyelenggaraan di Indonesia wajib didasarkan pada peraturan perundang-undangan yang sah dan tertulis yang telah ada sebelum perbuatan (administrative) dilaksanakan.⁷ Setiap tindakan yang dijalankan wajib ada aturan yang mengatur oleh karena itu regulasi yang menjadi landasan hukum perbuatan administrative tersebut perlu dibuat dengan berdasarkan pada asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik.⁸ Atas dasar adanya kekosongan hukum terkait regulasi *Land Value Capture*, penelitian ini bermaksud untuk meneliti Urgensi pembentukan regulasi terkait *Land Value Capture* dan Peluang penerapannya dalam konteks hukum di Indonesia.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui seberapa penting Pembentukan Regulasi *Land Value*

2 Dirjen Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan, “Peluang pembiayaan infrastruktur melalui Skema *Land Value Capture* di Indonesia”, 16 November 2020, yang diakses pada 10 Oktober 2022 (<http://pembiayaan.pu.go.id/news/detail/94/Peluang-Penerapan-Pembiayaan-Infrastruktur-Melalui-Skema-Land-Value-Capture-di-Indonesia>)

3 Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024, Lampiran hlm. I.43

4 Mubrotunnisa, “Posibilitas *Land Value Capture* sebagai alternatif Pendanaan Infrastruktur di Palembang”, *Pilar Jurnal Teknik Sipil*, Vol. 6, No. 01, Maret (2021): 10

5 Shishir Marthur, “an Evaluative Framework for Examining the Use of *Land Value Capture* to Find Public Transportation Project”, *Land Use Policy Journal*, Vol. 86, (2019): 358, <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2019.05.021>

6 Kementerian Koordinator Bidang Perkeonomian, “Dorong Sumber Pembiayaan Baru bagi Pembangunan Infrastruktur, Pemerintah Susun Studi Persiapan *Land Value Capture*” yang diakses pada 10 Oktober 2022 (<https://www.ekon.go.id/publikasi/detail/4563/dorong-sumber-pembiayaan-baru-bagi-pembangunan-infrastruktur-pemerintah-susun-studi-persiapan-land-value-capture>)

7 Cindy Meiza Lintang, “Dasar Hukum *Public Private Partnership* Melalui Peraturan Presiden: Analisis Terhadap Efektivitasnya di Indonesia”, *Jurnal Legislasi Indonesia*, Vol. 19, No.2 (2022): 246, <https://doi.org/10.54629/jli.v19i2.933>

8 *Ibid.*

Capture yang akan diterapkan di Indonesia dan melihat peluang penerapan *Land Value Capture* dalam konteks Hukum di Indonesia dengan melihat *best Practice* yang telah dilakukan oleh Amerika Serikat. Sedangkan untuk manfaat penelitian ini adalah agar dapat memberikan kontribusi berupa memberikan sumbangan pemikiran untuk pembangunan hukum dalam mendukung pembangunan nasional yang terkait dengan pembiayaan infrastruktur dengan menggunakan mekanisme *Land Value Capture*

Penelitian ini disusun dengan menggunakan metode penelitian yuridis normatif dimana penulis bermaksud untuk melihat peluang penerapan mekanisme pembiayaan *Land Value Capture* dalam konteks hukum Indonesia dan melihat urgensi pembentukan regulasi untuk *Land Value Capture* melalui suatu analisis deskriptif kualitatif. Peluang penerapan dan urgensi *Land Value Capture* didapatkan atas hasil informasi-informasi yang didapatkan dari bahan hukum primer dan sekunder berupa peraturan perundang-undangan, pendapat ahli, hasil penelitian sebelumnya, maupun laporan-laporan yang telah terverifikasi dan terkemuka yang didapatkan melalui studi kepustakaan.

B. PEMBAHASAN

B.1 Urgensi Pembentukan Regulasi *Land Value Capture*

a. Konsep dan Definisi *Land Value Capture*

Land Value Capture atau dikenal dengan Pembiayaan Cakup Nilai didefinisikan sebagai suatu metode pembiayaan infrastruktur publik yang memulihkan sebagian atau seluruh nilai dari lahan tersebut (misalnya peningkatan harga tanah) yang dihasilkan dari pengembangan atau peningkatan kualitas infrastruktur publik. Hal ini berdasarkan persepsi umum bahwa adanya infrastruktur, khususnya transportasi dan amenitas publik, dapat menciptakan manfaat ekonomi yang melebihi biaya yang dibutuhkan untuk membangun infrastruktur tersebut (eksternalitas positif ekonomi); dan penerima manfaat (yang umumnya adalah pemilik lahan dan penduduk yang bermukim di atas lahan tersebut atau pengembang kawasan), pada umumnya bersedia untuk membayar lebih atas properti komersial maupun pemukiman di sekitar infrastruktur, termasuk biaya yang muncul dari implementasi infrastruktur tersebut atau biaya untuk menanggulangi sejumlah dampak negatifnya.⁹ Selain itu LVC juga merupakan alat pemerintah yang digunakan untuk mendapatkan kenaikan nilai lahan dan properti dari Investasi infrastruktur dan hasilnya digunakan untuk pembiayaan public yang lainnya.¹⁰

Konsep mengenai LVC dilakukan dengan mendefinisikan nilai lahan (*land value*), ke dalam dua definisi, yaitu *value creation* (peningkatan daya tarik lokasi) dan *value capture* (margin peningkatan nilai lahan). Peningkatan nilai lahan dapat terjadi jika ada penambahan daya tarik lokasi yang menjadi fakta empiris dan hadir sebagai konsekuensi logis dari berbagai faktor, misalnya aglomerasi atau pemusatan aktivitas ataupun peningkatan aksesibilitas. Berdasarkan definisi tersebut, penambahan daya tarik yang menyebabkan kenaikan nilai lahan, kemudian menjadi "*value creation*" atau nilai yang dihasilkan sebagai dampak dari meningkatnya daya tarik suatu lokasi. Berdasarkan kenaikan nilai lahan tersebut, maka terdapat selisih nilai yang dapat "ditangkap" untuk dialihkan menjadi sumber pembiayaan baru. Selisih nilai itulah yang kemudian kita sebut sebagai "*value capture*".¹¹

Penggunaan LVC tidak semata-mata hanya untuk melakukan monetisasi lahan dan peningkatan nilai

9 Asian Development Bank, "*Inovasi Pembiayaan Infrastruktur Melalui Pemanfaatan Nilai di Indonesia*", (Manila: Asian Development Bank, 2021), 34

10 Minjee Kim, Upzoning and value capture: How U.S. Local Governments Use Land Use Regulation Power to Create and Capture Value from Real Estate Developments, *Land Use Policy Journal*, Vol. 95, (2020), 2, <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2020.104624>

11 Lara Adeel, dkk, "*Value Capture for Transportation Finance: Technical Research Report*", (Minnesota: The Center of Transportations Study, 2009), 52

aspek tanah saja, jika hanya dilakukan demikian maka hal ini akan berpotensi menghilangkan pemahaman adanya peningkatan nilai ekonomi dalam *Land Value Capture* itu sendiri. LVC dapat berjalan dengan baik apabila memadukan *Value Capture* dan *Value Creation*. Namun, ternyata guna mengoptimalkan hal tersebut, dalam penelitiannya Asian Development Bank (“ADB”) mengungkapkan perlu dilakukannya *Virtuous Value Cycle* (Siklus Nilai Manfaat).

Siklus Nilai Manfaat ini menurut ADB akan menyediakan kerangka yang dapat digunakan pemerintah Indonesia sebagai pendekatan berbasis kinerja pemerintah lintas sektor dan kerangka kebijakan yang progresif guna menciptakan (*Value Creation*), mencakup nilai (*Value Capture*) dan memberikan keyakinan bahwa bagian dari peningkatan ekonomi akan dialokasikan untuk mendanai pembayaran kembali investasi awal infrastruktur (*Value Funding*).¹²

Siklus Nilai Manfaat dapat meningkatkan minat dan partisipasi pendanaan sektor swasta pada pembangunan infrastruktur dengan mendorong kepercayaan investor melalui potensi imbalan hasil dari *Value Capture*. Siklus Nilai Manfaat (*Virtuous Value Cycle*) pada gambar dibawah menunjukkan adanya siklus yang terus berulang dan berkelanjutan. Siklus ini saling melengkapi satu dengan yang lain, saling berkelindan untuk memberikan manfaat yang besar akan adanya kenaikan lahan yang telah dimonetisasi oleh para pemangku kebijakan.



Sumber: ADB 2021

Kerangka Kebijakan terhadap *Land Value Capture* nantinya dapat mengakomodasi adanya Siklus Nilai Manfaat, Siklus ini dilakukan dengan tiga siklus yang terus berulang yaitu:¹³

1. *Value Creation*, menggunakan mekanisme yang tepat untuk merealisasikan dan menciptakan peningkatan produktivitas ekonomi, memberikan kepastian kepada investor bahwa alokasi pendanaan yang mereka investasikan akan memberikan imbal hasil di masa mendatang. Suzuki dkk (2015) mengungkapkan bahwa *Value Creation* adalah faktor penting keberhasilan LVC.
2. *Value Capture*, menggunakan seluruh pendekatan pemerintahan lintas sektoral pada aspek perencanaan, pengadaan, dan investasi pada infrastruktur untuk meningkatkan produktivitas ekonomi; selain itu dapat dipahami bahwa pendekatan kebijakan ini memungkinkan masyarakat untuk memulihkan dan berinvestasi kembali pada peningkatan nilai berbasis lahan serta peningkatan produktivitas ekonomi yang dihasilkan dari investasi pemerintah maupun kebijakan-kebijakan lainnya. *Value capture* juga sering disebut sebagai *value sharing*, yang memandang bahwa kebijakan pemerintah harus memberikan dampak positif atau manfaat kepada masyarakat.
3. *Value Funding*, menggunakan mekanisme *value capture* untuk memastikan realisasi imbal hasil secara keuangan (*financial returns*) bagi pemodal baik pemerintah maupun swasta sehingga dapat meyakinkan pemerintah dan swasta untuk berinvestasi pada infrastruktur.

¹² Asian Development Bank, Inovasi Pembiayaan Infrastruktur XVII

¹³ Ibid, 7

Penerapan *Virtuous Value Cycle* yang dipaparkan diatas tidak dapat serta-merta dilaksanakan ataupun hanya mencontoh langsung kepada negara yang telah menggunakan skema LVC. Mekanisme *Land Value Capture* memiliki bentuk dan karakteristik yang berbeda-beda berdasarkan wilayah hukum (negara). Penyebabnya, mekanisme cakup nilai sangat erat kaitannya dengan kerangka peraturan perundang-undangan, kemampuan sistem tata kelola perkotaan, pasar modal, serta sejauh mana pendanaan sektor swasta dapat digunakan. Hal ini sejalan dengan apa yang dipaparkan oleh Mathur & Smith (2012) bahwa keefektifan penggunaan instrument *Land Value Capture* sangat ditentukan oleh kebijakan pembangunan dan pengelolaan kota, kapasitas pengelolaan kota, kebijakan, kondisi pasar tanah dan kemampuan keuangan pemerintah kota.¹⁴

Mekanisme *Land Value Capture* dalam perkembangannya diklasifikasikan dalam dua kelompok utama, Suzuki, dkk (2015) merumuskan bahwa dua kelompok tersebut adalah *Pertama, Land Value Capture with Development-Base* dan *Kedua, Land Value Capture with Tax Based*. Untuk *Development Base* berkaitan dengan transaksi langsung dimana nilai properti meningkat karena adanya keputusan keputusan pemerintah, sedangkan yang kedua diperoleh dengan transaksi tidak langsung (Melalui Pajak).¹⁵

Penggunaan mekanisme *Development Based dan Tax Based* masih sering terjadi perdebatan mekanisme mana yang terbaik dan dapat menghasilkan keuntungan yang paling banyak dan cepat. *Development Base* memiliki beberapa keunggulan dibandingkan dengan *Tax Based*, antara lain:¹⁶

- a. Memiliki potensi pembiayaan infrastruktur yang cukup besar tanpa harus menaikkan pajak.
- b. Tidak saja dapat menghasilkan pendapatan akibat kenaikan lahan, tapi juga menghasilkan pendapatan berkelanjutan dari perubahan pemanfaatan property;
- c. Perhitungan antara biaya yang harus dibayar oleh masyarakat yang terkena kenaikan harga lahan lebih transparan dibandingkan dengan pendekatan pajak.

Meskipun *Development Based* memiliki beberapa keunggulan, *Tax Based* dinilai memiliki keunggulan pula dibanding dengan *Development based*, Tenaga Ahli bidang Pembiayaan Infrastruktur, Kementerian PUPR menyatakan hal-hal berikut:¹⁷

- a. Melalui mekanisme pajak, memberikan peluang terhadap pemungutan pajak di daerah lebih besar sehingga pendapatan daerah akan meningkat;
- b. Memperkuat sistem Desentralisasi yang diterapkan oleh pemerintah pusat;
- c. Sistem Otonomi Daerah akan semakin berkembang dengan adanya *Tax Based* karena Pemerintah Daerah akan ikut serta dalam pembangunan yang menggunakan mekanisme pembiayaan *Land Value Capture*

b. Urgensi pembentukan regulasi *Land Value Capture* sebagai Pembiayaan inovatif di Indonesia.

RPJMN 2020-2024 telah menetapkan kebutuhan jangka menengah untuk pembangunan infrastruktur sebesar Rp6.445 triliun yang mana 42% diharapkan didanai oleh swasta yaitu kurang lebih sebesar Rp 2.700 trilliun. Mengacu kepada hal tersebut, perlu digaris bawahi bahwa target pembiayaan dari pihak swasta merupakan bagian terbesar dibandingkan dengan target dari sumber-sumber pendanaan APBN/APBD maupun Badan Usaha Milik Negara ("BUMN").¹⁸ Karena hal tersebut peranan pembiayaan kreatif

14 Forina Lestari, "Pemikiran Isu dan Strategi Pengembangan Wilayah dan Kota di Indonesia", (Banyumas: Wawasan Ilmu Press, 2021), 37

15 Fadila Sepriandiani, Betterent Levy Sebagai Mekanisme "Land Value Capture": sebuah kajian konsep, Prosedur dan Implementasi di Indonesia, Tata Kota, Vol 24, No. 2, Mei (2022), 120, <https://doi.org/10.14710/tataloka.24.2.116-130>

16 Forina Lestari, Pemikiran Isu dan Strategi ..., 37

17 Tenaga Ahli Bidang Penyelenggaraan Pembiayaan, Direktorat Pengembangan Sistem dan Strategi Penyelenggaraan pembiayaan, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, dalam diskusi dengan penulis Agustus 2022

18 Bilayat Bagus, "Pemanfaatan Land Value Capture (LVC) sebagai Pembiayaan Kreatif dan Inovatif" yang diakses pada Diakses pada 11 Oktober 2022 (<https://kpbu.kemenkeu.go.id/read/1109-1270/umum/kajian-opini-publik/pemanfaatan-land-value-capture-lvc-sebagai-pembiayaan-kreatif-dan-inovatif>)

dan inovatif khususnya untuk pembangunan infrastruktur semakin penting dan sentral guna menopang pembangunan yang berkelanjutan.

Selain itu, sejalan dengan RPJMN 2020-2024, Kementerian PUPR melalui Direktorat Pengembangan Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Pembiayaan, menyatakan sebagai aksi mewujudkan Visi 2045, Pemerintah Indonesia melalui rancangan teknokratik RPJMN 2020-2024 merencanakan besar kebutuhan investasi Infrastruktur untuk tahun 2020-2024 sebesar Rp6.445 Triliun yang terbagi menjadi 3 (tiga) sumber pembiayaan:¹⁹

- a) Sumber pembiayaan berasal dari APBN dengan total sebesar Rp2.385 Triliun (37%)
- b) Sumber pembiayaan berasal dari BUMN dengan total sebesar Rp1,353 Triliun (21%)
- c) Sumber pembiayaan berasal dari sektor Swasta dengan total sebesar Rp2.706 Triliun (42%)

Kemudian, berdasarkan rencana strategis Kementerian PUPR Tahun 2020-2024, total kebutuhan investasi Infrastruktur adalah sebesar Rp 2.058 Triliun, dengan alokasi sumber pembiayaan APBN sebesar 632 Triliun (30%), maka dari itu terdapat *funding gap* sebesar Rp1.435 Triliun (70%) yang harus dipenuhi.

Pemenuhan *funding gap* ini diharapkan dilakukan melalui inovatif pembiayaan yang diharapkan dalam RPJMN 2020-2024. Pihak Kementerian PUPR mengungkapkan Guna memenuhi *funding gap* tersebut, Pemerintah dalam hal ini Kementerian PUPR telah melakukan upaya pembiayaan melalui berbagai pembiayaan alternatif, beberapa diantaranya²⁰

1. Penggunaan *Skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU)*
2. Penggunaan *Pembiayaan Syariah*
3. Penggunaan *Skema Blended Financing*
4. Penggunaan *Skema Land Value Capture*.

RPJMN 2020-2024 juga menjelaskan peningkatan ketersediaan jaringan jalan yang mendukung pembangunan wilayah dilaksanakan melalui pembangunan jalan pada jalan lintas pulau utama, jalan yang mendukung Kawasan industri dan pariwisata prioritas, jalan akses menuju simpul transportasi hingga jalan akses mendukung wilayah 3T (Tertinggal, Terdalam, Terluar). Contoh pembangunan *major project* penyelesaian jalan tol Trans Sumatera yang menghubungkan Aceh-Lampung guna menurunkan waktu tempuh serta menyediakan akses ke pelabuhan utama Kuala Tanjung sehingga akibat adanya pembangunan tersebut akan mendorong berkembangnya Kawasan industri di sepanjang koridor Tol Trans Sumatera.²¹

Pembangunan *Major Project* yang sekarang dilaksanakan ini harus dilakukan dengan perencanaan yang baik serta selaras dengan pengembangan wilayah yang telah ditetapkan dalam Rencana Detail Tata Ruang (RDTR). Sedangkan untuk penguatan pendanaan pembangunan jaringan jalan perlu dikembangkan inovasi pendanaan infrastruktur seperti *Land Value Capture*, pemanfaatan dana jangka panjang, dan program dana bergulir (*revolving fund*) khususnya untuk pengembangan jalan tol.

Pembangunan sektor Infrastruktur yang menjadi program unggulan Presiden Joko Widodo di periode kedua ini ternyata tidak selalu berjalan mulus, banyak terjadi halangan dalam mewujudkannya. Halangan tersebut salah satunya adanya Pandemi yang melanda seluruh dunia dan menyebabkan perekonomian seluruh dunia lumpuh. Pandemi *Coronavirus Disease-19 (Covid-19)* yang terjadi telah mendorong pemerintah untuk menciptakan terobosan besar dan penyesuaian yang signifikan dalam banyak aspek termasuk dalam aspek investasi public. Untuk merespon situasi tersebut, pemerintah telah memperluas

19 Tenaga Ahli Bidang Penyelenggaraan Pembiayaan, Direktorat Pengembangan Sistem dan Strategi Penyelenggaraan pembiayaan, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, dalam diskusi dengan penulis Agustus 2022

20 Ibid

21 Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024, Lampiran hlm. VI.27

kebijakan defisit hingga 6% selama 3 tahun (2020 hingga 2022).²² Berdasarkan amanat Undang-Undang No 2 Tahun 2020 tentang Kebijakan Keuangan Negara dan Stabilitas Sistem Keuangan untuk Penanganan Pandemi COVID-19, Pemerintah berkomitmen untuk kembali ke disiplin anggaran negara defisit maksimal 3% dari PDB-nya pada tahun 2023. Akibatnya, kebijakan defisit tersebut akan berdampak pada 2023 dan seterusnya karena pemerintah memiliki fokus yang masih perlu diberikan untuk pemulihan ekonomi.

Kebijakan defisit yang diberlakukan oleh Pemerintah ini menimbulkan beberapa pembangunan infrastruktur terganggu. Pembangunan Infrastruktur jalan tol misalnya, terancam molor imbas Covid-19. Pasalnya endemik yang menghantam perekonomian itu membuat pembangunan tol kesulitan mendapatkan pendanaan, imbas kesulitan mencari pendanaan di tengah pandemic Covid-19 kemungkinan besar pembangunan jalan tol bakal delay alias molor.²³

Guna menyikapi hal tersebut perlu dan penting kiranya untuk mencari alternatif pembiayaan infrastruktur yang berkelanjutan dan tidak bergantung sepenuhnya kepada pendanaan dari APBN/APBD. Pembiayaan tersebut dapat dilakukan dengan mencari inovasi skema pembiayaan yang berkelanjutan. Mekanisme pembiayaan yang berkelanjutan yang dapat dilakukan dan masih belum banyak dibahas dan dieksplorasi adalah skema *Land Value Capture* selanjutnya disebut "LVC".

Pendekatan pembiayaan melalui skema *Land Value Capture* sampai saat ini masih menjadi kajian yang belum usai pada negara-negara yang masih mengalami kendala mengenai pembiayaan pembangunan sehingga adanya *land value capture* memiliki potensi untuk membantu pemerintah dalam menangani persoalan penyediaan infrastruktur akibat kapasitas yang lemah, anggaran yang terbatas dan kurangnya inovasi dalam pembiayaan berkelanjutan.

Tujuan utama LVC sendiri adalah untuk mengembalikan keuntungan dari pembangunan infrastruktur publik kepada publik. Penerapan pendekatan LVC ini diharapkan dapat membawa manfaat ekonomi bagi daerah. Dibutuhkan dukungan regulasi sebagai dasar pemanfaatan skema LVC. Sampai saat ini Pemerintah Indonesia belum mempunyai regulasi yang mendukung implementasi skema LVC.²⁴ Belum padunya aturan dasar dan saling tumpang tindih kewenangan inilah yang mengakibatkan LVC belum memiliki regulasi yang pas di Indonesia, oleh karena itu terdapat beberapa alasan pentingnya pembentukan regulasi LVC di Indonesia, diantaranya adalah:

1. *Kepastian Hukum*, yakni adanya perlindungan hukum bagi para pihak yang terlibat dalam setiap pengambilan keputusan maupun kegiatan lainnya yang berhubungan dengan LVC
2. *Keadilan*, yakni penyelenggaraan LVC ini akan melindungi hak dan kewajiban seluruh *stakeholder* yang ikut dalam program tersebut.
3. *Tata Kelola yang Baik*, penyelenggaraan LVC diharapkan selalu memperhatikan prinsip dasar penyelenggaraan pemerintahan yang baik, yang mencakup prinsip transparansi, partisipasi, akuntabilitas, dan *Law Enforcement*.
4. *Kemanfaatan*, yakni penyelenggaraan LVC harus dilegalkan guna memberikan manfaat sosial dan ekonomi secara luas.
5. *Sinergitas para Stakeholder*, yakni pelibatan berbagai pihak untuk mendukung LVC sangat penting bukan hanya dari pemerintah dan investor/pengusaha saja melainkan penting pula keterlibatan masyarakat luas dalam pelaksanaan LVC.

22 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2020 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2020 tentang Kebijakan Keuangan Negara dan Stabilitas Sistem Keuangan untuk Penanganan Pandemi Coronavirus Disease 2019 (Covid-19) dan/atau Dalam Rangka Menghadapi Ancaman yang Membahayakan Perekonomian Nasional dan/atau Stabilitas Sistem Keuangan

23 Trio Hamdani, "Proyek Tol Terancam Molor Gara-Gara Corona", 31 Maret 2020, DetikFinance, yang diakses pada Diakses pada 11 Oktober 2022 (<https://finance.detik.com/infrastruktur/d-4959739/proyek-tol-terancam-molor-gara-gara-corona>).

24 Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Semarang, "Laporan Akhir Kajian Land Value Capture Kota Semarang" (Semarang: Pemerintah Kota Semarang, 2020), 2

B.2 Peluang dan Tantangan Implementasi *Land Value Capture* dalam konteks Hukum di Indonesia

Berdasarkan informasi terkini, skema *Land Value Capture* belum benar-benar pernah diimplementasikan di Indonesia. Namun pada Mei 2021 lalu, Kemenko Perekonomian bersama ADB telah mempublikasikan studi mengenai *Land Value Capture*. Dengan mengacu pada studi yang disusun oleh Kemenko Perekonomian dan ADB, saat ini sedang disusun payung hukum yang diharapkan dapat menjadi landasan regulasi dalam mengimplementasikan skema LVC di Indonesia. Dalam publikasi tersebut disebutkan bahwa Proyek Jalan Tol Trans Sumatera merupakan salah satu proyek yang dapat mengimplementasikan *Land Value Capture*.²⁵

Dalam Peraturan Presiden (Perpres) No. 100 tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera, pemerintah menugaskan PT Utama Karya (Persero) untuk melakukan pendanaan, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian, dan pemeliharaan pada empat ruas jalan tol yang meliputi ruas Jalan Tol Medan-Binjai, ruas Jalan Tol Palembang-Simpang Indralaya, ruas Jalan Tol Pekanbaru-Dumai, dan ruas Jalan Tol Bakauheni-Terbanggi Besar. Perpres tersebut kemudian direvisi oleh Presiden Joko Widodo melalui Perpres No. 117 tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera yang menambah penugasan kepada PT Utama Karya (Persero) sehingga menjadi total 24 ruas tol di Sumatera.

Proyek Jalan Tol Trans Sumatera berpotensi menciptakan konektivitas melalui integrasi antara pembangunan perkotaan dan transportasi. Proyek tersebut diharapkan menerapkan prinsip *value creation* seperti yang dijelaskan sebelumnya yaitu dengan merencanakan dan memastikan bahwa *value* yang diinginkan dapat direalisasikan serta mengidentifikasi penerima manfaat dan kemudian menerapkan master plan berdasarkan analisis biaya-manfaat ekonomi yang komprehensif. Dalam hal ini pemerintah pusat dan daerah akan menjadi penerima manfaat dari pajak nasional dan daerah, sedangkan pengembang akan manfaat ekonomi berupa keuntungan dari investasi tersebut. Kemudian perlunya upaya perencanaan investasi yang dapat “menggerakkan” perekonomian di area lahan proyek jalan tol yang dikembangkan.²⁶

Namun, Sebagai negara hukum yang menjunjung tinggi Asas Legalitas yang mana setiap tindakan administratif dari pemerintah harus didasarkan pada peraturan perundang-undangan yang berlaku. Kekosongan hukum inilah yang menjadikan belum dapat terlaksana sepenuhnya mekanisme LVC di Indonesia. karena belum adanya aturan yang berlaku maka sekiranya dapat mengambil contoh dari negara yang sudah sukses menerapkan LVC untuk pembiayaan pembangunan seperti di Florida, Amerika Serikat.

Kesuksesan Amerika dalam penerapan LVC dapat dijadikan *Best Practice* sehingga mendapatkan *Lesson Learn* guna penerapan dan pembentukan regulasi di Indonesia. Salah satu contoh penerapan LVC dilakukan pada pembangunan waktu pembangunan US Highway 441/27 dengan menggunakan instrumen *Tax Based* yaitu *Tax Increment Financing* (“TIF”). Penggunaan *Land Value Capture* yang menggunakan instrumen *Tax Increment Financing* selanjutnya disebut TIF di Amerika Serikat bukan hal yang baru dilakukan. TIF pertama kali dikenalkan dan dilakukan di California pada tahun 1952 dan awalnya digunakan sebagai pendamping subsidi dari negara federal untuk pembangunan.²⁷

Singkatnya Suzuki, et al (2015) menjelaskan bahwa pada dasarnya TIF merupakan pajak tambahan atas property di dalam area yang akan dibangun kembali oleh investasi public yang dapat dibiayai melalui

25 Biliyat Bagas, “Pemanfaatan Land Value Capture (LVC) sebagai Pembiayaan Kreatif dan Inovatif”, Kementerian Keuangan, yang diakses pada 12 November 2022, (<https://kpbu.kemenkeu.go.id/read/1109-1270/umum/kajian-opini-publik/pemanfaatan-land-value-capture-lvc-sebagai-pembiayaan-kreatif-dan-inovatif>)

26 Ibid.

27 Jaime P. Luque, Nurddin Ikromov dan William B, *Affordable Housing Development: Financial Feasibility, Tax Increment Financing, and Tax Credits*, (Cham Swiss: Springer, 2019), 52

obligasi yang diterbitkan oleh pemerintah daerah. Kemudian setelah dilakukan adanya pembangunan pemerintah dapat menetapkan bahwa kawasan tersebut dapat dijadikan kawasan TIF dengan membekukan nilai penilaian pajak pada kawasan tersebut. Setiap perubahan di masa depan terhadap adanya pembangunan maka akan dikenakan pajak tambahan di atas properti yang telah ada sebelumnya.²⁸

Pada pembangunan di Kota Leesburg, Florida penggunaan *Land Value Capture* menggunakan TIF ini menghasilkan kawasan yang saling terintegrasi. Pengaturan *Land Value Capture* melalui TIF diatur dalam *Florida Statute Chapter 163 Part III* dan *Florida Statute Chapter 259*. Sebagai negara dengan bentuk pemerintahan Federal, Florida memang dibebaskan untuk membentuk aturan terkait dengan *Land Value Capture* melalui TIF. Aturan pada Pasal 163.356 *Florida Statute Chapter 163 Part III* mengamanatkan ketika melaksanakan LVC melalui TIF wajib dibentuk badan yang bertanggungjawab dan mengawasi pelaksanaan LVC, badan ini disebut *Community Redevelopment Agencies* ("CRA"). Tugas dari CRA adalah untuk mengembangkan dan melaksanakan rencana pembangunan kembali yang didapatkan dari mekanisme *Land Value Capture* melalui TIF.²⁹ CRA dalam tugasnya juga harus mendirikan *Trust Fund* yang digunakan untuk penampung dana yang dihasilkan lewat mekanisme LVC. *Trust Fund* tersebut bertugas untuk menghimpun dan menyalurkan dana yang dapat untuk digunakan sebagai pembiayaan di wilayah lainnya.³⁰

Kemudian, terkait dengan Penerapan Siklus Nilai Manfaat dari LVC dilakukan sebagai berikut:³¹

- a. *Value Creation*, Pemerintah Florida memperhatikan adanya *Value Creation* ini untuk dilakukan pendekatan yang lebih konsisten dan terpadu untuk menilai dan meningkatkan manfaat ekonomi. Diantaranya adalah *pertama*, Pembangunan US Highway 441/27 menciptakan konektivitas melalui integrasi antara pembangunan yang ada di kawasan perkotaan dan perencanaan transportasi massal. Integrasi ini mampu meningkatkan ekonomi di kawasan CRA. Saling terintegrasinya jalur ini memberikan dan menciptakan kepercayaan tinggi dari masyarakat karena siklus investasi infrastruktur yang baik akan meningkatkan kualitas hidup.
- b. *Value Capture*, hasil dari pembangunan US Highway 441/27 di Zona CRA berhasil mencakup nilai ekonomi tambahan dengan adanya kegiatan yang mampu menghasilkan manfaat yang dikembalikan ke public. Selain itu *Value Capture* hanya dapat dihasilkan ketika nilai ekonomi telah dihasilkan, Skema value capture sebaiknya tidak diterapkan sesaat setelah infrastruktur selesai dibangun karena hanya akan meningkatkan biaya investasi dan membuat pertumbuhan ekonomi lebih sulit. Swasta pada umumnya membutuhkan periode waktu tertentu untuk mendapatkan nilai tambah ekonomi setelah infrastruktur selesai dibangun. Hal ini terlihat dengan jangka waktu yang panjang untuk pemberlakuan TIF selama 30 tahun menandakan *Value Capture* di ZONA CRA akan berjalan untuk jangka waktu yang lama.
- c. *Value Funding*, Pemerintah Kota Leesburg membentuk CRA sebagai badan yang bertugas untuk pengawasan pada pembangunan US Highway 441/27 yang menggunakan skema *Land Value Capture* dengan instrumen TIF. CRA dalam mengeluarkan Obligasi daerah sejumlah 16 Juta USD untuk pendanaan awal pembangunan US Highway 441/27 hal ini dimaksudkan nanti pada saat memperoleh hasil dari TIF maka uang tersebut dapat dibayarkan kepada pembeli Obligasi.

28 Hiroaki Suzuki, dkk, "Financing Transit-oriented Development with Land Values: Adapting Land Value Capture in Developing Countries" (Washington DC: The World Bank 2015), 56.

29 The Florida Redevelopment Association, "Community Redevelopment Agencies Basics" diakses pada 15 Oktober 2022, (<https://redevelopment.net/cra-resources/q-a-for-cras/>)

30 Ibid.

31 Federal Highway Administration "Project Profile: Proyek Relokasi Utilitas US Highway 441/27" (https://www.fhwa.dot.gov/ipd/project_profiles/fl_us_highway_441-27_utility_relocation.aspx) diakses pada 11 Oktober 2022.

Dalam implementasi *Land Value Capture*, perlu diperhatikan apabila *value capture* hanya mungkin terjadi ketika nilai ekonomi telah dihasilkan dikarenakan pada umumnya membutuhkan periode waktu tertentu untuk mendapatkan nilai tambah ekonomi setelah infrastruktur dibangun. Dengan mengacu pada prinsip dan mekanisme *value capture* yang telah dijelaskan sebelumnya, disamping memanfaatkan peningkatan pendapatan pajak, pemerintah juga dapat menangkap (mengumpulkan) pendapatan tambahan melalui pungutan langsung atas tiga kategori sebagai berikut, *Peratama*, Tanggungan pengguna (*User Pays*); biaya yang dikenakan kepada pengguna atas penggunaan fasilitas infrastruktur seperti biaya transportasi umum, tarif tol, biaya penggunaan sarana dan prasarana publik dan lain-lain. *Kedua*, Tanggungan pemerintah (*Government Pays*); pajak daerah (kota/kabupaten), pajak provinsi, pajak nasional, termasuk transfer dana pusat daerah yang mencakup pajak pendapatan dan pajak properti, subsidi, dan pendanaan awal pemerintah, *Ketiga*, Tanggungan penerima manfaat (*Beneficiary Pays*); dapat berupa investasi sektor swasta atau jenis pajak properti/bisnis lainnya.³²

Pembangunan Tol Sumatera yang menggunakan mekanisme *Land Value Capture* hingga kini baru berupa PILOT Project yang masih belum ada dasar hukum untuk melaksanakan hal tersebut. Sehingga hal inilah menjadi kelemahan pelaksanaan *Land Value Capture* adalah Kekosongan Hukum. berdasarkan uraian diatas maka dapat dilihat *Best Practice* yang dapat menjadi *Lesson Learn* diantaranya adalah:

1. Terbentuk aturan yang harmonis mengenai pemanfaatan *Land Value Capture*;
2. Pemilihan lokasi yang digunakan untuk mekanisme *Land Value Capture* ditentukan oleh pemerintah setempat dan
3. Terdapat lembaga khusus yang bertanggungjawab atas pemanfaatan *Land Value Capture*;
4. Untuk mendapatkan modal awal pemerintah kota leesburg, florida menerbitkan Obligasi Daerah;
5. Pembentukan *Trust Fund* sebagai pihak yang menghimpun dan penyalur dana.

Berdasarkan *Lesson Learn* tersebut, peluang indonesia menerapkan *LVC* sangat terbuka lebar. Pemerintah perlu merumuskan regulasi mengenai pemanfaatan *LVC* dengan catatan harmonisasi para pemangku kepentingan tercatat dalam aturan tersebut. selain itu peluang pendanaan awal untuk *LVC* dapat dilakukan melalui mekanisme PPP ataupun menerbitkan Obligasi Daerah. kemudian yang paling penting adalah pemerintah membuat lembaga khusus yang akan mengelola dana yang dihasilkan oleh *Land Value Capture*.

C. KESIMPULAN

Pembangunan Infrastruktur merupakan hal yang penting dilakukan oleh pemerintah Indonesia, namun pembangunan tersebut memerlukan pendanaan yang besar. Oleh karenanya untuk membantu pendanaan tersebut RPJMN 2020-2024 mengamanatkan dapat dilakukan melalui pembiayaan inovatif yang salah satunya adalah melalui Mekanisme *Land Value Capture*. Mekanisme *LVC* dapat dilaksanakan melalui *Development Based* dan *Tax Based*, selain itu *LVC* mengadopsi *Virtuous Value Cycle* yang membuat suatu kawasan yang telah ditetapkan menggunakan *LVC* memiliki sistem ekonomi yang berkelanjutan.

Adanya Mekanisme *Land Value Capture* akan membantu pemerintah mengisi *gap funding* untuk pembangunan. Sebagai negara yang menganut Asas Legalitas dimana setiap kegiatan pemerintah wajib ada aturannya maka perlu dibentuk peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan *Land Value Capture*. Aturan mengenai *Land Value Capture* masih belum tersedia yang berarti terdapat kekosongan

32 Biliyat Bagas, "Pemanfaatan Land Value Capture (LVC) sebagai Pembiayaan Kreatif dan Inovatif",

hukum sehingga pemerintah perlu membentuk aturan perundang-undangan yang mengakomodir terlaksanannya LVC di Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Asian Development Bank. 2021. *Inovasi Pembiayaan Infrastruktur Melalui Pemanfaatan Nilai di Indonesia*, Manila: Asian Development Bank.
- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Semarang. 2020. *Laporan Akhir Kajian Land Value Capture Kota Semarang*. Semarang: Pemerintah Kota Semarang
- Bagas, Bilayat. 2022. "Pemanfaatan Land Value Capture (LVC) sebagai Pembiayaan Kreatif dan Inovatif" (<https://kpbu.kemenkeu.go.id/read/1109-1270/umum/kajian-opini-publik/pemanfaatan-land-value-capture-lvc-sebagai-pembiayaan-kreatif-dan-inovatif>)
- Dirjen Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan. 2020 "Peluang pembiayaan infrastruktur melalui Skema Land Value Capture di Indonesia", 16 November, (<http://pembiayaan.pu.go.id/news/detail/94/Peluang-Penerapan-Pembiayaan-Infrastruktur-Melalui-Skema-Land-Value-Capture-di-Indonesia>)
- Federal Highway Administration. 2022. "Project Profile: Proyek Relokasi Utilitas US Highway 441/27" (https://www.fhwa.dot.gov/ipd/project_profiles/fl_us_highway_441-27_utility_relocation.aspx)
- Florida Statutes Chapter 259
- Florida Statutes Chapter 163 Part III
- Hamdani, Trio. 2020. "Proyek Tol Terancam Molor Gara-Gara Corona", 31 Maret DetikFinance, (<https://finance.detik.com/infrastruktur/d-4959739/proyek-tol-terancam-molor-gara-gara-corona>)
- Hiroaki Suzuki, et al. 2015. "Financing Transit-oriented Development with Land Values: Adapting Land Value Capture in Developing Countries" Washington DC: The World Bank
- Jaime P. Luque, Nurddin Ikromov dan William B. 2019. *Affordable Housing Development: Financial Feasibility, Tax Increment Financing, and Tax Credits*, Cham Swiss: Springer
- Kementerian Investasi "Jokowi Paparkan Pentingnya Pembangunan Infrastruktur" yang diakses pada 10 Oktober 2022 (<https://www.bkpm.go.id/id/publikasi/detail/berita/jokowi-paparkan-pentingnya-pembangunan-infrastruktur>)
- Kementerian Koordinator Bidang Perkeonomian, "Dorong Sumber Pembiayaan Baru bagi Pembangunan Infrastruktur, Pemerintah Susun Studi Persiapan Land Value Capture" yang diakses pada 10 Oktober 2022 (<https://www.ekon.go.id/publikasi/detail/4563/dorong-sumber-pembiayaan-baru-bagi-pembangunan-infrastruktur-pemerintah-susun-studi-persiapan-land-value-capture>)
- Kim, Minjee. 2020. "Upzoning and value capture: How U.S. Local Governments Use Land Use Regulation Power to Create and Capture Value from Real Estate Developments", *Land Use Policy Journal*, Vol. 95, 104624, <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2020.104624>
- Lara Adeel, et al. 2019. "Value Capture for Transportation Finance: Technical Research Report", Minnesota: The Center of Transportations Study
- Lestari, Forina. 2021. *Pemikiran Isu dan Strategi Pengembangan Wilayah dan Kota di Indonesia*, Banyumas: Wawasan Ilmu Press
- Lintang, Cindy Meiza. 2022. "Dasar Hukum Public Private Partnership Melalui Peraturan Presiden: Analisis Terhadap Efektivitasnya di Indonesia", *Jurnal Legislasi Indonesia*, Vol. 19, No. 2, 244-257, <https://doi.org/10.54629/jli.v19i2.933>

- Marthur, Shishir. 2019. "an Evaluative Framework for Examining the Use of Land Value Capture to Find Public Transportation Project", *Land Use Policy Journal*, Vol. 86, 357-364, <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2019.05.021>
- Mubrotunnisa, 2021. "Posibilitas *Land Value Capture* sebagai alternatif Pendanaan Infrastruktur di Palembang", *Pilar Jurnal Teknik Sipil*, Vol. 6, No. 01, 10-14
- Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024
- Sepriandiani, Fadila. 2022. "Betterent Levy Sebagai Mekanisme "*Land Value Capture*": sebuah kajian konsep, Prosedur dan Implementasi di Indonesia", *Tata Kota*, Vol 24, No. 2, 116-130, <https://doi.org/10.14710/tataloka.24.2.116-130>
- The Florida Redevelopment Association. 2022. "*Community Redevelopment Agencies Basics*" diakses pada 15 Oktober, (<https://redevelopment.net/cra-resources/q-a-for-cras/>)
- Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2020 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2020 tentang Kebijakan Keuangan Negara dan Stabilitas Sistem Keuangan untuk Penanganan Pandemi Coronavirus Disease 2019 (Covid-19) dan/atau Dalam Rangka Menghadapi Ancaman yang Membahayakan Perekonomian Nasional dan/atau Stabilitas Sistem Keuangan
- Wawancara dengan Tenaga Ahli Bidang Penyelenggaraan Pembiayaan, Direktorat Pengembangan Sistem dan Strategi Penyelenggaraan pembiayaan, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat

