



**INOVASI SKEMA PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR
TRANSPORTASI DALAM PENGEMBANGAN PARIWISATA
MENGUNAKAN PENDEKATAN *VIRTUOUS VALUE CYCLE*
(STUDI KASUS: PENGEMBANGAN DESTINASI PARIWISATA
PACIRA DI KABUPATEN BANDUNG)**

***INNOVATION OF TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE
FINANCING SCHEME IN TOURISM DEVELOPMENT USING
VIRTUOUS VALUE CYCLE APPROACH (CASE STUDY:
DEVELOPMENT OF PACIRA TOURISM DESTINATION IN
BANDUNG DISTRICT)***

M. Sando Herawan¹, Syahid Ahmad Awal², Vaulli Nurrahma³
mochamadsando110593@gmail.com¹

Abstract

Several studies have examined the importance of the role of transportation infrastructure in tourism development, but not many studies have discussed the sources of funding to build the transportation infrastructure. On the other hand, local governments have limited fiscal capacity to be able to finance infrastructure. So the purpose of this research is to find alternative sources of funding to finance the development of transportation infrastructure without relying on subsidies from the central government. This study uses a virtuous value cycle concept approach which is implemented in the context of a case study. Methods of collecting data through literature studies and institutional surveys are discussed in depth using content analysis methods. The results of this study indicate that the development of transportation infrastructure must be in line with the development of areas capable of creating economic activity. The capital to build activities is not only borne by the government but also the beneficiaries of infrastructure assets captured through land acquisition and adjustment instruments, self-financing, and partnership financing. Growing economic activity will generate profits that come from tax revenues and can then be used to finance other transportation infrastructure.

Keywords: strategy, strengthening, competitiveness, local branding, Bandung Regency

Abstrak

Beberapa penelitian telah banyak menguji pentingnya peran infrastruktur transportasi terhadap perkembangan pariwisata, namun belum banyak penelitian yang membahas mengenai sumber pendanaan untuk membangun infrastruktur transportasi tersebut. Di sisi lain, pemerintah daerah memiliki keterbatasan kapasitas fiskal untuk dapat membiayai infrastruktur. Sehingga tujuan dari penelitian ini adalah mencari alternatif sumber pendanaan untuk membiayai pembangunan infrastruktur transportasi tanpa mengandalkan subsidi dari pemerintah pusat. Penelitian ini menggunakan pendekatan konsep siklus nilai manfaat (*virtuous value cycle*) yang diimplementasikan dalam konteks studi kasus. Metode pengumpulan data melalui studi literatur dan survei instansional yang dibahas secara mendalam menggunakan metode analisis isi. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur transportasi harus sejalan dengan pengembangan kawasan yang mampu menciptakan aktivitas ekonomi. Modal untuk membangun aktivitas tidak hanya ditanggung pemerintah tetapi juga penerima manfaat aset infrastruktur yang ditangkap melalui instrumen pengadaan dan penyesuaian lahan, pembiayaan mandiri, serta



pembiayaan kemitraan. Aktivitas ekonomi yang berkembang akan menghasilkan keuntungan yang berasal dari penerimaan pajak dan kemudian dapat digunakan untuk mendanai infrastruktur transportasi lainnya.

Kata kunci: infrastruktur transportasi, siklus nilai manfaat, inovasi pembiayaan

A. PENDAHULUAN

Sektor pariwisata menjadi salah satu sektor andalan Pemerintah Indonesia untuk menghasilkan devisa negara, sehingga pengelolaan, pembiayaan dan pengembangan kawasan wisata perlu mendapatkan perhatian yang serius dari pemerintah. Terlebih, adanya dorongan kebijakan Pemerintah pasca pandemi untuk melakukan akselerasi pemulihan ekonomi yang menjadikan pariwisata sebagai simbol kebangkitan ekonomi nasional. Tingginya potensi pariwisata di Indonesia kemudian harus didukung oleh ketersediaan aksesibilitas serta sarana dan prasarana pendukung yang baik. Studi terbaru menunjukkan bahwa infrastruktur transportasi memiliki dampak positif baik secara langsung maupun tidak langsung terhadap peningkatan kualitas hidup penduduk melalui pengembangan wisata berkelanjutan (Mamirkulova dll, 2020). Infrastruktur transportasi merupakan salah satu prasyarat mendasar bagi keberadaan pariwisata (Tóth & Dávid, 2010) dan merupakan komponen esensial untuk mengembangkan atraksi baru maupun meningkatkan amenitas atraksi yang telah ada (Kaul, 1985).

Komitmen pemerintah dalam membangun infrastruktur transportasi penunjang pariwisata terus berjalan meski tengah berjuang mengatasi penyebaran Covid-19. Berinvestasi pada pembangunan infrastruktur transportasi dianggap sebagai kunci dalam mengembangkan destinasi wisata karena memiliki pengaruh yang kuat dan berdampak positif pada peningkatan daya tarik maupun kunjungan wisata (Nguyen, 2021). Permasalahannya, Pemerintah tidak memiliki cukup biaya atau kekurangan dana untuk dapat berkomitmen penuh dalam membangun infrastruktur (Bank, 2021). Terlebih, untuk pembangunan infrastruktur transportasi pada destinasi wisata yang tidak menjadi prioritas nasional.

Meskipun beberapa penelitian sebelumnya telah banyak menguji mengenai pentingnya peran infrastruktur transportasi terhadap perkembangan pariwisata (Khadaroo & Seetanah, 2008; Lohmann & Duval, 2014; Tóth & Dávid, 2010; Astami, R. A. G., & Erli, K. D. M., 2015). Namun belum banyak penelitian yang membahas mengenai sumber pendanaan untuk membangun infrastruktur transportasi tersebut. Pembiayaan infrastruktur transportasi di Indonesia masih mengandalkan sumber dari Transfer ke Daerah dan Dana Desa (TKKD) maupun APBD Provinsi atau APBD Daerah. Hal ini dapat dikategorikan sebagai sistem pendanaan tradisional karena tidak mengikutsertakan pengguna jalan dan penerima manfaat untuk berpartisipasi dalam membiayai infrastruktur transportasi. Oleh karena itu, penelitian ini mencoba membahas alternatif sumber pendanaan untuk membangun infrastruktur transportasi pariwisata dengan menyediakan kerangka kebijakan pendanaan yang berasal dari penangkapan nilai atas meningkatnya produktivitas ekonomi.

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan untuk mendapatkan alternatif skenario dalam pembiayaan infrastruktur transportasi. Guna dapat mengetahui hal tersebut, pendekatan melalui konsep siklus nilai manfaat (*virtuous value cycle*) akan diimplementasikan dalam konteks studi kasus wilayah di Kabupaten Bandung. Metode pengumpulan data dalam penelitian ini berupa pengumpulan data sekunder melalui studi literatur maupun survei instansional. Studi literatur dilakukan dengan mencari referensi yang relevan dengan permasalahan maupun



teori - teori yang berhubungan dengan tema yang akan dibahas. Beberapa sumber studi literatur yang dilakukan berasal dari buku, jurnal, dokumen atau laporan pemerintah, serta peraturan - peraturan terkait. Interpretasi atas pengolahan data kemudian dibahas secara mendalam menggunakan metode analisis isi. Sementara itu, analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis terhadap ekonomi wilayah, analisis kemampuan keuangan daerah, serta analisis jaringan jalan.

C. TINJAUAN LITERATUR

Konsep Siklus Nilai Manfaat (*virtuous value cycle*): Menutup Kesenjangan Pendanaan Infrastruktur

Semenjak diberlakukannya otonomi daerah, setiap daerah memiliki hak, wewenang, dan kewajiban untuk mengurus sendiri urusan pemerintahannya serta diberi kekuasaan untuk mengatur anggaran daerahnya. Tujuan utama pelaksanaan otonomi daerah dan desentralisasi fiskal adalah untuk meningkatkan kualitas penyediaan pelayanan publik. Akan tetapi, kontrol pusat terhadap pembangunan daerah masih tinggi sehingga berpengaruh pada hubungan fiskal antara pusat – daerah. Akibatnya, pemerintah daerah dituntut untuk meningkatkan pembiayaan publik tanpa memiliki kapasitas fiskal yang memadai (Ingram & Hong, 2012). Ketergantungan fiskal pemerintah daerah dapat terlihat dari tingginya subsidi yang diberikan pusat dibandingkan dengan proporsi PAD terhadap pendapatan daerah. Komposisi pendapatan daerah Kabupaten Bandung menunjukkan fenomena yang sama dimana pendapatan transfer dari pusat masih mendominasi sumber pendapatan yaitu mencapai 56%, sementara PAD hanya mencapai 18%, dan lain - lain pendapatan daerah yang sah baru mencapai 26%.

Anggaran pemerintah dialokasikan setiap tahun dan didistribusikan untuk berbagai jenis belanja, termasuk belanja untuk infrastruktur. Pembangunan infrastruktur dapat meningkatkan dampak positif terhadap kondisi sosial dan ekonomi masyarakat. Oleh karena itu, diperlukan prasyarat untuk memantapkan tujuan peningkatan ekonomi termasuk perencanaan, pengadaan, perpajakan, pelaksanaan, dan reinvestasi. RPJMN Tahun 2020-2024 memperkirakan kebutuhan investasi infrastruktur mencapai Rp 6.445 Triliun dan APBN hanya mampu memenuhi 37%. Mempertimbangkan hal tersebut, pemerintah daerah harus mampu menangkap sumber - sumber pendanaan lain sehingga tercipta kesempatan untuk mengakses pembiayaan publik yang lebih besar.

Menurut ADB (2021), solusi terhadap tantangan - tantangan tersebut dapat diselesaikan menggunakan siklus nilai manfaat (*virtuous value cycle*) yang menyediakan kerangka kebijakan yang progresif untuk menciptakan nilai (*value creation*), mencakup nilai (*value capture*), dan memungkinkan re-investasi atas modal yang dapat digunakan untuk pembiayaan infrastruktur lainnya (*value funding*). Dengan menggunakan konsep ini, seluruh beban pendanaan tidak hanya ditanggung oleh pemerintah tetapi juga melibatkan pembayar pajak dan pengguna langsung aset infrastruktur (*penerima manfaat*) untuk meningkatkan produktivitas ekonomi sehingga volume pendapatan fiskal dapat bertambah.

D. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kerangka Perekonomian Kabupaten Bandung

Pertumbuhan perekonomian di Kabupaten Bandung ditopang oleh 3 (tiga) sektor utama yang memberikan kontribusi terbesar terhadap PDRB Kabupaten Bandung yaitu sektor industri pengolahan (52%), perdagangan besar dan eceran (13%), serta pertanian, kehutanan, dan perikanan (8%). Akan tetapi, kontribusi ketiga sektor unggulan tersebut cenderung stagnan bahkan menurun selama 5 (lima) tahun terakhir. Kondisi ini menjadi tantangan



dalam pertumbuhan perekonomian di Kabupaten Bandung karena berdasarkan analisis shift-share terdapat pergeseran struktur ekonomi dari industri pengolahan ke lapangan usaha yang termasuk ke dalam sektor tersier atau bertumpu pada usaha jasa. Berdasarkan analisis terhadap sektor penggerak perekonomian yang menekankan pada aspek potensi, prestasi, dan prospek, maka sektor pariwisata merupakan sektor yang tepat untuk dikembangkan. Sayangnya, hasil analisis terhadap daya saing pariwisata di Kabupaten Bandung menunjukkan bahwa kualitas SDM dan infrastruktur pendukung daya tarik wisata masih perlu ditingkatkan.

Tabel 1. Analisis Daya Saing Pariwisata

| Competitiveness Monitor | Bandung | Bandung Barat | Sumedang | Kota Bandung | Kota Cimahi |
|-------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| HTI | 0,42 | 3,17 | 0,15 | 1,06 | 0,03 |
| PCI (Juta Rupiah) | Rp 3.037.037 | Rp 4.913.821 | Rp 109.137 | Rp 2.652.002 | Rp 9.866 |
| IDI | Rp 21.809.417 | Rp 18.470.749 | Rp 20.773.420 | Rp 78.808.426 | Rp 36.857.695 |
| EI | 2.050 | 1.370 | 759 | 14.577 | 14.474 |
| HRI | 8,58 | 7,97 | 8,17 | 10,63 | 10,94 |
| OI | 0,00000530564 | 0,00017268398 | 0,00000000000 | 0,00006787627 | 0,0000009341 |

HTI = Human Competitiveness Indicator
 PCI = Price Competitiveness Indicator
 IDI = Infrastructure Development Indicator
 EI = Environment Indicator
 HRI = Human Resources Indicator
 OI = Openess Indicator

Kabupaten Bandung telah menyusun rencana zonasi pembangunan destinasi pariwisata yang membagi wilayah Kabupaten Bandung ke dalam 7 (tujuh) Destinasi Pariwisata Kabupaten (DPK) yaitu DPK Majalaya, DPK Soreang, DPK Dayeuhkolot - Bojongsong - Baleendah, DPK Pacira, DPK Cicalengka, DPK Cimenyan - Cilengkrang - Cileunyi, dan DPK Pangalengan. DPK Pacira memiliki tingkat kunjungan wisata paling tinggi dimana 59,26% wisatawan yang berkunjung ke Kabupaten Bandung mendatangi objek wisata yang berada dalam DPK Pacira. Oleh karena itu, objek pembahasan dalam penelitian ini akan fokus pada DPK Pacira.

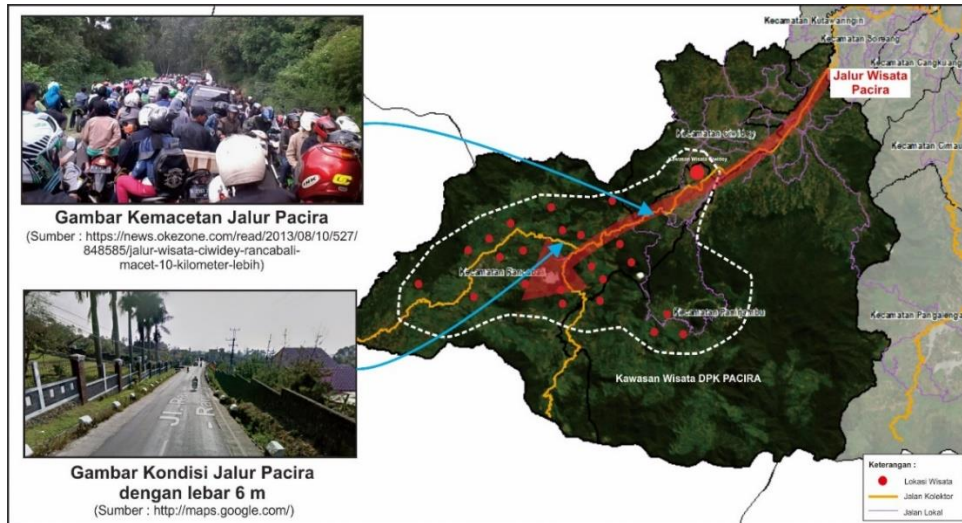
Penciptaan Nilai (*Value Creation*) melalui Pengembangan Pariwisata

DPK Pacira termasuk ke dalam salah satu kawasan wisata unggulan di jalur wisata Bandung Selatan. Sayangnya, aksesibilitas menuju kawasan wisata tersebut masih buruk. Akses menuju DPK Pacira hanya dapat dilalui melalui satu jalur. Tingginya tingkat kunjungan yang tidak diimbangi dengan peningkatan aksesibilitas berdampak pada timbulnya kemacetan di wilayah tersebut. Pemerintah yang mengandalkan sektor pariwisata sebagai sumber utama pendapatan daerahnya akan berfokus pada peningkatan investasi dalam pembangunan dan pengembangan infrastruktur (Nguyen, 2021; Yehia, 2019). Maka, kebutuhan akan pembangunan dan pengembangan infrastruktur transportasi di sepanjang jalur DPK Pacira sangat dibutuhkan.

Jika investasi hanya dilakukan pada pembangunan jalan wisata DPK Pacira, maka setelah proyek infrastruktur tersebut selesai tidak ada lagi peningkatan nilai yang tercipta. Sehingga, langkah untuk menciptakan nilai (*value creation*) harus diawali dengan



perencanaan investasi yang menghubungkan antara perencanaan kawasan dengan perencanaan transportasi. Pada DPK Pacira harus dikembangkan sebuah kawasan baru yang dapat menjadi pusat aktivitas serta dapat menangkap potensi penerimaan fiskal atas kegiatan yang berkembang. Kawasan tersebut harus dihitung penilaian biaya manfaatnya agar investor dapat ikut serta dalam mendanai pembangunan kawasan. Proses penciptaan nilai ini kemudian perlu didorong oleh regulasi atau kebijakan untuk meningkatkan kepercayaan publik untuk berinvestasi



Gambar 1. Kondisi Infrastruktur Transportasi di Jalur Wisata DPK Pacira

Mekanisme Pencakupan Nilai (*value capture*) untuk Pendanaan Infrastruktur Pariwisata

Land Value Capture (LVC) merupakan mekanisme yang dipakai untuk memonetisasi nilai lahan atau tanah yang timbul karena pembangunan infrastruktur. Pendekatan land value capture (LVC) dapat menjadi alternatif pendanaan bagi pembiayaan infrastruktur meskipun belum ada kebijakan yang secara eksplisit mengatur pelaksanaannya di Indonesia (Mabrurrotunnisa, 2021). Pembangunan kawasan pusat aktivitas pada DPK Pacira mampu memberikan keuntungan ekonomi yang dapat digunakan sebagai sumber pendanaan untuk membiayai infrastruktur transportasi lainnya, asalkan terdapat instrumen yang mampu menangkap nilai tersebut.

a. Pengadaan dan Penyesuaian lahan

Untuk pembangunan infrastruktur transportasi di jalur wisata DPK Pacira, hal yang perlu dilakukan adalah dengan membuka lahan untuk kawasan pusat aktivitas baru yang potensial untuk dikembangkan. Proses pembelian lahan harus dilakukan melalui negosiasi dengan masyarakat sekitar pemilik tanah di wilayah kawasan yang berpotensi wisata dengan melihat peruntukan dalam rencana tata ruang wilayah. Selanjutnya Pemerintah melakukan pembelian tanah yang akan dijadikan kawasan wisata, mekanisme pengambilalihan lahan dari masyarakat dilakukan untuk kepentingan umum serta melalui prosedur hukum yang ada dengan kompensasi yang diberikan harus sesuai dengan proses penilaian. Pemerintah dapat membeli lahan di wilayah tersebut secara parsial disesuaikan dengan rencana pembangunan kawasan wisata.

Menerapkan penyesuaian lahan dalam upaya menangkap nilai lahan (*land value capture*) di kawasan wisata merupakan alternatif sumber pembiayaan yang



menjanjikan. Partisipasi masyarakat perlu ditekankan untuk mendapatkan hasil inklusif. Masukan masyarakat, dinamisme lokal seperti jaringan komunitas, warisan budaya serta bisnis lokal yang tetap dipertahankan sebagai fitur. Dengan menggunakan metode penyesuaian lahan, pemerintah mampu menekan pengeluaran untuk pembebasan lahan. Pengembangan kawasan dapat dilakukan tanpa memindahkan penduduk. Ketegangan sosial akibat pembebasan lahan juga bisa diredam. Selain itu, pemerintah juga bisa mengajak masyarakat untuk berpartisipasi secara sukarela dalam upaya membangun dan mengembangkan lokasi wisata. Selain meningkatkan nilai lahan baru setelah konsolidasi lahan, peningkatan akses juga akan meningkatkan nilai properti.

b. Pembiayaan Mandiri

Skema pembiayaan yang dilakukan dapat melalui crowdfunding atau obligasi daerah dimana pendanaan dapat dikumpulkan dari masyarakat. Jumlah crowdfunding biasanya relatif kecil, tetapi karena tingkat partisipasi yang tinggi, jumlah penggalangan dana bisa sangat besar. Skema ini harusnya efektif dalam mengumpulkan modal yang cukup banyak dari masyarakat, namun karena kesadaran menabung dalam instrumen investasi yang masih minim dimiliki masyarakat sehingga sebagian surat utang ini malah dibeli oleh pihak asing. Maka pola awal yang perlu ditanamkan mulai pemberian pengetahuan mengenai instrumen investasi, keamanan investasi, dan membangun kepercayaan masyarakat agar mau berinvestasi. Jika skema ini sudah terbangun maka 90% pembangunan infrastruktur dapat dibeli rakyat sendiri dan 10% sisanya berupa utang negara kepada asing.

c. Pembiayaan Kemitraan

Ide awal dari pendekatan ini adalah untuk mengambil pandangan bahwa dalam pembangunan perkotaan, pemenuhan kebutuhan lahan tidak hanya berasal dari peraturan pemerintah yang berkaitan dengan perubahan penggunaan lahan, tetapi juga membuka peluang bagi pihak swasta dan mereka yang ingin berpartisipasi dalam proses pembangunan perkotaan. Kolaborasi rencana ekonomi antara pihak pemerintah dan swasta perlu diciptakan sebagai kemitraan yang dapat menguntungkan antara pemerintah dan sektor swasta. Adapun salah satu konsep kemitraan yang dapat dibangun adalah dengan memberi akses kepada Pengusaha lokal untuk memasarkan produknya, pengusaha lokal diberi kemudahan untuk berusaha di lokasi - lokasi tertentu khususnya pada kawasan yang dikembangkan pariwisatanya, tetapi syaratnya dapat membantu pembiayaan jalan. Sebagai contoh, pemerintah di kawasan wisata menggratiskan atau membantu pemasaran produk atau jasa pengusaha serta bagi hasil dari pendapatan wisatanya, tetapi swasta perlu melaksanakan investasi ke pembangunan jalan dan pengembangan wisatanya. Perlu adanya kerangka yang jelas dan transparansi dalam meningkatkan partisipasi sektor swasta, dengan cara membuat model mekanisme insentif berbasis kinerja seperti spesifikasi berbasis output dan mekanisme pembayaran berbasis kinerja.

E. PENUTUP

Keterbatasan kapasitas fiskal pemerintah daerah dalam membiayai pembangunan infrastruktur transportasi sebagaimana yang terjadi di Kabupaten Bandung merupakan hambatan utama dalam mendorong produktivitas ekonomi. Padahal, berinvestasi pada



infrastruktur transportasi secara tidak langsung dapat mempercepat pertumbuhan ekonomi, bahkan memberikan peningkatan nilai lahan akibat berkembangnya aktivitas. Pemerintah daerah kemudian dituntut untuk dapat mencari alternatif sumber pendanaan untuk membangun infrastruktur transportasi melalui penyediaan kerangka kebijakan pendanaan yang berasal dari penangkapan nilai atas meningkatnya produktivitas ekonomi.

Dengan menggunakan pendekatan siklus nilai manfaat (*virtuous value cycle*), pemerintah harus menyediakan kerangka kebijakan yang progresif untuk menciptakan nilai (*value creation*), mencakup nilai (*value capture*), dan memungkinkan re-investasi untuk pembiayaan infrastruktur lainnya (*value funding*). Hasil analisis terhadap studi kasus pengembangan pariwisata di Kabupaten Bandung menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur harus sejalan dengan pengembangan kawasan yang mampu menciptakan aktivitas ekonomi. Berkembangnya aktivitas pada sebuah kawasan akan menghasilkan keuntungan ekonomi produktif yang berasal dari penerimaan pajak. Proses penciptaan nilai tersebut kemudian perlu didorong oleh regulasi untuk meningkatkan kepercayaan publik agar beban pendanaan tidak hanya ditanggung oleh pemerintah tetapi juga pembayar pajak dan penerima manfaat atas aset infrastruktur. Instrumen yang dapat digunakan adalah melalui pengadaan dan penyesuaian lahan, pembiayaan mandiri, maupun pembiayaan kemitraan. Keuntungan yang dihasilkan dari terbangunnya kawasan yang menjadi pusat aktivitas ekonomi kemudian dapat digunakan sebagai sumber pendanaan infrastruktur transportasi pada wilayah - wilayah yang kurang strategis di tingkat nasional, provinsi, maupun kabupaten.

REFERENSI

- Bank, A. D. (2021). *Innovative Infrastructure Financing through Value Capture in Indonesia* (Indonesia). Asian Development Bank.
- Ingram, G. K., & Hong, Y. (Eds.). (2012). *Value capture and land policies*. Lincoln Institute of Land Policy.
- Kaul, R. N. (1985). *Dynamics of Tourism: A Trilogy. Transportation and marketing*. Sterling Publ.
- Khadaroo, J., & Seetanah, B. (2008). The role of transport infrastructure in international tourism development: A gravity model approach. *Tourism Management*, 29(5), 831–840.
- Lohmann, G., & Duval, D. T. (2014). Destination morphology: A new framework to understand tourism–transport issues? *Journal of Destination Marketing & Management*, 3(3), 133–136.
- Mabruronnisa, M. (2021). Posibilitas Land Value Capture sebagai Alternatif Pendanaan Infrastruktur di Palembang (10-14). *PILAR*, 16(1), Article 1.
- Mamirkulova, G., Mi, J., Abbas, J., Mahmood, S., Mubeen, R., & Ziapour, A. (2020). New Silk Road infrastructure opportunities in developing tourism environment for residents better quality of life. *Global Ecology and Conservation*, 24, e01194.
- Nguyen, Q. H. (2021). Impact of Investment in Tourism Infrastructure Development on Attracting International Visitors: A Nonlinear Panel ARDL Approach Using

Vietnam's Data. *Economies*, 9(3), 131.

Tóth, G., & Dávid, L. (2010). Tourism and accessibility: An integrated approach. *Applied Geography*, 30(4), 666–677.

Yehia, Y. (2019, March 26). *The Importance of Tourism on Economies and Businesses*. International Business Center and the Eli Broad College of Business at Michigan State University.