

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang Penelitian**

Sejak beroperasinya *Mass Rapid Transit* (MRT) Jakarta pada tahun 2019, kawasan Cipete di Jakarta Selatan yang meliputi Stasiun Cipete Raya, Stasiun Haji Nawi, dan Stasiun Blok A mengalami perubahan signifikan dalam pola mobilitas, pemanfaatan ruang, dan dinamika aktivitas ekonomi. Kawasan ini memiliki karakteristik perkotaan campuran (*mixed-use*) dengan dominasi hunian menengah, aktivitas komersial skala lokal, serta jaringan jalan lingkungan yang sebelumnya memiliki tingkat aksesibilitas relatif rendah. Kehadiran MRT telah meningkatkan keterhubungan kawasan Cipete dengan pusat-pusat aktivitas kota, sehingga mendorong intensifikasi kegiatan ekonomi dan perubahan nilai properti. Kondisi ini menunjukkan bahwa investasi publik pada infrastruktur transportasi massal telah menciptakan nilai tambah ekonomi yang nyata pada kawasan Cipete, khususnya melalui peningkatan aksesibilitas dan daya tarik kawasan.

Secara umum, pembangunan infrastruktur transportasi massal di kota-kota besar Indonesia merupakan kebutuhan mendesak untuk menjawab permasalahan kemacetan lalu lintas, polusi udara, dan inefisiensi mobilitas perkotaan. Jakarta sebagai ibu kota negara menghadapi persoalan transportasi yang kompleks, di mana pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor jauh melampaui kapasitas jaringan jalan. Kondisi tersebut menimbulkan biaya sosial dan ekonomi yang signifikan, antara lain berupa pemborosan energi, peningkatan waktu tempuh, serta penurunan kualitas lingkungan hidup (Shimizutani, Suzuki, & Yamada, 2025).

Sebagai respons atas kondisi tersebut, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mengoperasikan *Mass Rapid Transit* (MRT) sejak tahun 2019 sebagai bagian dari sistem transportasi perkotaan modern. MRT tidak hanya ditujukan untuk mengurangi kemacetan, tetapi juga untuk mendorong pengembangan kawasan berbasis *Transit-Oriented Development* (TOD), yaitu pola pembangunan kota yang mengintegrasikan transportasi publik dengan fungsi hunian, kegiatan ekonomi, dan fasilitas sosial dalam satu kawasan yang terhubung. Dengan pendekatan ini,

infrastruktur transportasi tidak lagi dipahami semata-mata sebagai sarana pergerakan, melainkan sebagai instrumen strategis dalam pembentukan struktur ruang kota dan peningkatan nilai ekonomi di kawasan sekitarnya.

Lebih lanjut, kebutuhan akan infrastruktur massal di Jakarta juga berkaitan erat dengan tingginya tingkat urbanisasi dan kepadatan perkotaan. Infrastruktur perkotaan memiliki peran penting dalam mengakomodasi konsentrasi penduduk dan aktivitas ekonomi yang semakin meningkat. Proses urbanisasi mendorong terbentuknya kawasan perkotaan yang saling terhubung atau *conurbations*, di mana interaksi sosial, ekonomi, dan mobilitas berlangsung secara intensif. Asian Development Bank (2019) menyatakan bahwa tingginya tingkat konurbasi pada dasarnya merupakan kondisi yang diharapkan, karena memungkinkan penyediaan pelayanan publik yang lebih efisien serta mendorong peningkatan output perekonomian melalui pemanfaatan skala ekonomi.

Namun demikian, potensi positif dari kepadatan dan konurbasi perkotaan hanya dapat diwujudkan apabila didukung oleh infrastruktur transportasi yang memadai. Tanpa sistem transportasi massal yang andal dan berkapasitas besar, kepadatan justru berpotensi menimbulkan permasalahan struktural, seperti kemacetan berkepanjangan, penurunan produktivitas tenaga kerja, serta degradasi kualitas lingkungan. Sehubungan dengan hal tersebut, MRT berperan sebagai tulang punggung sistem transportasi perkotaan yang mampu mengakomodasi pergerakan penduduk dalam jumlah besar secara efisien dan berkelanjutan.

Dalam kerangka pengembangan *Transit-Oriented Development* (TOD), keberadaan MRT juga berfungsi sebagai alat pengendali pemanfaatan ruang kota. Konsentrasi aktivitas di sekitar simpul transit memungkinkan penggunaan lahan yang lebih optimal, mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi, serta menekan kecenderungan perluasan kota secara tidak terkendali. Dengan demikian, infrastruktur transportasi massal tidak hanya menjawab kebutuhan mobilitas, tetapi juga mendukung efisiensi ekonomi perkotaan dan keberlanjutan lingkungan jangka panjang.

Meskipun MRT telah menunjukkan peran strategis dalam mendukung mobilitas perkotaan, efisiensi ekonomi, dan pengendalian pemanfaatan ruang kota,

pembangunan dan pengembangannya membutuhkan pembiayaan yang sangat besar dan berkelanjutan. Di sisi lain, manfaat ekonomi yang timbul akibat peningkatan aksesibilitas dan kepadatan aktivitas di sekitar kawasan MRT, khususnya pada kawasan *Transit-Oriented Development* (TOD), belum sepenuhnya terkonversi menjadi sumber pendanaan publik. Kondisi ini menunjukkan adanya kesenjangan antara nilai ekonomi yang dihasilkan oleh investasi infrastruktur transportasi massal dan kemampuan fiskal pemerintah dalam membiayai pembangunan tersebut secara berkelanjutan.

Meskipun peningkatan nilai lahan dan aktivitas ekonomi di kawasan TOD Cipete merupakan dampak positif dari pembangunan MRT, manfaat ekonomi tersebut belum sepenuhnya terkonversi menjadi sumber pendanaan publik. Kenaikan nilai lahan dan properti di sekitar simpul transit cenderung dinikmati oleh pemilik lahan dan pelaku pasar properti, sementara pemerintah daerah tetap menanggung beban pembiayaan pembangunan dan pengoperasian infrastruktur transportasi massal. Kondisi ini menciptakan kesenjangan fiskal, di mana investasi publik menghasilkan nilai ekonomi yang signifikan tetapi tidak diimbangi dengan mekanisme penangkapan nilai yang memadai. Apabila fenomena ini terus berlanjut, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta akan menghadapi tekanan fiskal yang semakin besar dalam menjaga keberlanjutan pembiayaan MRT, sehingga diperlukan instrumen kebijakan yang mampu mengaitkan langsung peningkatan nilai lahan dengan sumber pendanaan infrastruktur, salah satunya melalui skema *Land Value Capture* (LVC).

Pada praktiknya, pembiayaan infrastruktur perkotaan kerap mengandalkan mekanisme *user charges*, yaitu skema pembiayaan di mana biaya penyediaan dan pengoperasian layanan publik dibebankan secara langsung kepada pengguna. Dalam mekanisme ini, pengguna infrastruktur membayar sejumlah tarif sebagai kompensasi atas manfaat yang mereka terima, sehingga semakin tinggi tingkat pemanfaatan layanan, semakin besar pula penerimaan yang diperoleh penyelenggara. *User charges* umumnya diterapkan pada layanan publik yang memiliki hubungan langsung antara penggunaan dan biaya layanan, serta memungkinkan penetapan tarif yang relatif fleksibel.

Contoh penerapan *user charges* dapat ditemukan pada berbagai jenis infrastruktur perkotaan, seperti jalan tol, di mana pengguna dikenakan tarif sesuai jarak tempuh atau golongan kendaraan; layanan air bersih, yang membebankan tarif berdasarkan volume konsumsi; serta pengelolaan parkir, di mana pengguna membayar biaya parkir sesuai durasi penggunaan ruang. Pada jenis infrastruktur tersebut, penerimaan dari *user charges* relatif mampu menutup biaya operasional dan bahkan sebagian biaya investasi, karena tarif dapat disesuaikan dengan biaya penyediaan layanan tanpa menimbulkan resistensi sosial yang signifikan.

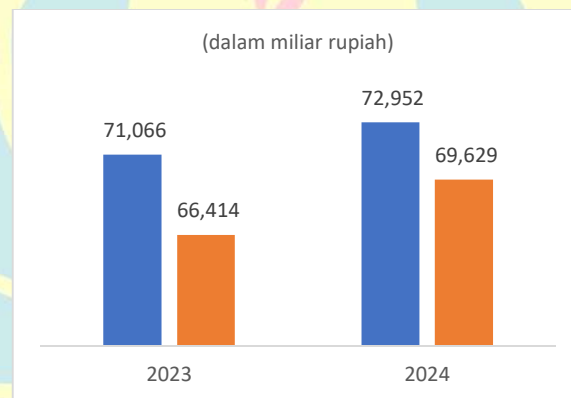
Namun, penerapan mekanisme *user charges* menjadi jauh lebih kompleks pada sistem transportasi massal berbasis rel, seperti MRT. Infrastruktur MRT memiliki biaya modal dan biaya operasional yang sangat tinggi, mencakup pembangunan jalur rel, stasiun, sistem persinyalan, sarana perkeretaapian, serta biaya pemeliharaan jangka panjang. Di sisi lain, tarif MRT tidak dapat sepenuhnya ditetapkan berdasarkan prinsip pemulihan biaya (*cost recovery*), karena harus mempertimbangkan aspek keterjangkauan sosial, pemerataan akses, serta tujuan kebijakan transportasi publik untuk mendorong peralihan dari kendaraan pribadi ke angkutan umum.

Berbeda dengan jalan tol atau layanan parkir, tarif MRT cenderung ditetapkan di bawah biaya ekonomi sebenarnya, sehingga pendapatan yang diperoleh dari penjualan tiket penumpang hanya mampu menutup sebagian kecil dari total biaya penyelenggaraan. Kondisi ini menyebabkan sistem transportasi massal berbasis rel pada umumnya tidak mencapai kondisi *full cost recovery*, meskipun memiliki tingkat utilisasi yang tinggi. Akibatnya, selisih antara kebutuhan pembiayaan dan pendapatan yang diperoleh dari *user charges* harus ditutup melalui subsidi atau dukungan fiskal pemerintah, yang dikenal sebagai *viability gap*.

Dengan demikian, keterbatasan mekanisme *user charges* dalam pembiayaan MRT menunjukkan bahwa pendekatan pembiayaan berbasis pengguna saja tidak memadai untuk menjamin keberlanjutan finansial transportasi massal perkotaan. Kondisi inilah yang mendorong perlunya sumber pembiayaan alternatif yang tidak hanya bertumpu pada tarif penumpang, tetapi juga mampu menangkap manfaat

ekonomi tidak langsung yang dihasilkan oleh keberadaan MRT, salah satunya melalui mekanisme *Land Value Capture* (LVC).

Tekanan fiskal tersebut juga bersinggungan dengan tuntutan politik dan kebijakan pembangunan daerah. Pemerintah daerah diharapkan mampu memastikan bahwa investasi pada sistem transportasi umum tidak hanya berfungsi sebagai layanan publik, tetapi juga sebagai pengungkit pertumbuhan ekonomi perkotaan yang sejalan dengan proses urbanisasi. Oleh karena itu, ketergantungan semata pada pembiayaan berbasis tarif dan subsidi konvensional menjadi semakin tidak memadai, sehingga diperlukan pendekatan pembiayaan alternatif yang mampu mengaitkan manfaat ekonomi pembangunan transportasi massal dengan sumber pendanaan yang lebih berkelanjutan.



**Grafik 1.1 Realisasi Pendapatan dan Belanja Pemerintah Provinsi DKI Jakarta Tahun Anggaran 2023 - 2024**

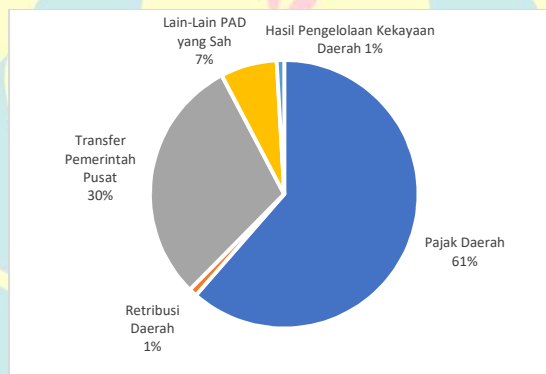
Sumber: Laporan Realisasi Anggaran Pemprov DKI Jakarta, 2025

Pendapatan dan belanja Pemerintah Provinsi DKI Jakarta pada periode 2023 dan 2024 sebagaimana disajikan pada grafik memberikan gambaran mengenai kondisi fiskal daerah yang relatif stabil, namun tetap menunjukkan adanya tekanan pembiayaan. Pada tahun 2023, pendapatan daerah tercatat sebesar sekitar Rp71.066 triliun, sementara belanja daerah mencapai sekitar Rp66.41 triliun. Sementara itu pada tahun 2024 pendapatan daerah meningkat menjadi sekitar Rp72.95 triliun, seiring dengan kenaikan belanja daerah yang mencapai sekitar Rp69.63 triliun.

Peningkatan belanja daerah dari tahun 2023 ke 2024 mencerminkan komitmen Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam mendukung penyelenggaraan pelayanan

publik serta pembangunan perkotaan, termasuk pembiayaan infrastruktur relatif lebih cepat dibandingkan pertumbuhan pendapatan menunjukkan adanya potensi tekanan fiskal di mana mendatang, terutama apabila kebutuhan pembiayaan pembangunan terus meningkat.

Kondisi tersebut mengindikasikan bahwa meskipun secara nominal pendapatan daerah masih mampu menutup belanja, ruang fiskal Pemerintah Provinsi DKI Jakarta semakin terbatas untuk membiayai proyek-proyek strategis berskala besar secara berkelanjutan. Oleh karena itu, diperlukan upaya untuk mengoptimalkan sumber-sumber pendanaan alternatif dan inovatif, khususnya dalam mendukung pembangunan infrastruktur perkotaan, agar ketergantungan terhadap anggaran daerah dapat dikurangi dan keberlanjutan fiskal tetap terjaga.



**Grafik 1.2 Struktur Penerimaan Daerah DKI Jakarta**

Sumber: Laporan Realisasi Anggaran Pemprov DKI Jakarta, 2025

Struktur penerimaan daerah DKI Jakarta masih didominasi oleh pajak daerah sebagai sumber utama Pendapatan Asli Daerah (PAD). Ketergantungan yang tinggi terhadap pajak daerah menunjukkan bahwa kapasitas fiskal daerah sangat bergantung pada kinerja perekonomian dan kepatuhan wajib pajak. Meskipun secara nominal pendapatan daerah cukup besar, ruang fiskal yang tersedia untuk membiayai investasi infrastruktur berskala besar dan berjangka panjang menjadi relatif terbatas, terutama ketika kebutuhan belanja terus meningkat.

Kondisi tersebut mengindikasikan bahwa peningkatan pendapatan daerah melalui instrumen fiskal konvensional belum sepenuhnya mampu mengimbangi kebutuhan pendanaan pembangunan perkotaan yang semakin kompleks. Masih

terdapat ruang untuk mengoptimalkan sumber-sumber penerimaan daerah, namun upaya tersebut memiliki keterbatasan apabila hanya bertumpu pada pajak dan retribusi. Oleh karena itu, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta juga dihadapkan pada kebutuhan untuk mengembangkan pendekatan alternatif dalam pembiayaan pembangunan.

Sehubungan dengan hal tersebut, diperlukan strategi pembiayaan yang tidak hanya berfokus pada peningkatan penerimaan pajak daerah, tetapi juga mendorong pemanfaatan potensi ekonomi perkotaan secara lebih optimal serta membuka ruang partisipasi sektor non-pemerintah. Salah satu pendekatan pembiayaan kreatif dalam pembangunan infrastruktur adalah *Land Value Capture* (LVC). Menurut Smolka (2013), *Land Value Capture* merupakan instrumen kebijakan untuk merebut kembali kenaikan nilai tanah yang dihasilkan oleh investasi publik dan keputusan pemerintah.

*Land Value Capture* tidak dipahami sebagai mekanisme satu tahap, melainkan sebagai suatu rangkaian proses yang bersifat berkelanjutan dan saling terkait, yang dikenal sebagai *virtuous value cycle*. Proses awal, yaitu *value creation*, terjadi ketika pembangunan infrastruktur mampu meningkatkan produktivitas ekonomi dan daya tarik suatu kawasan (Asian Development Bank, 2019). Selanjutnya, pada tahap *value capture*, berbagai instrumen *Land Value Capture* digunakan untuk mengambil sebagian atau seluruh kenaikan nilai yang timbul akibat intervensi tersebut. Tahap terakhir, *value funding*, merupakan proses pengalokasian kembali nilai yang telah dihimpun untuk mendukung investasi lanjutan yang berpotensi menciptakan nilai baru.

Penerapan *Land Value Capture* menjadi semakin relevan pada kawasan *Transit-Oriented Development* (TOD), di mana investasi transportasi publik secara langsung memengaruhi pola pemanfaatan lahan dan nilai properti di sekitarnya. Sejumlah studi menunjukkan bahwa TOD menghasilkan peningkatan aksesibilitas dan nilai ekonomi kawasan yang relatif lebih tinggi dibanding kawasan non-transit, sehingga membuka peluang besar bagi penerapan skema *Land Value Capture* (Suzuki *et al.*, 2015).

Seiring dengan pengembangan sistem transportasi massal di Jakarta, kawasan *Transit-Oriented Development* (TOD) ditetapkan sebagai fokus utama perencanaan kota yang menekankan integrasi antara moda transportasi publik dengan pemanfaatan ruang dan aktivitas ekonomi di sekitarnya. Sejumlah stasiun MRT Jakarta fase 1, meliputi Stasiun Cipete, Stasiun Haji Nawi, dan Stasiun Blok A, secara resmi diidentifikasi sebagai salah satu dari lima fokus pengembangan TOD di koridor selatan-utara (Jakarta Property Institute, 2019)

Kawasan TOD Cipete dipilih sebagai objek kajian karena memiliki karakteristik yang representatif untuk menganalisis penerapan *Land Value Capture*. Kawasan ini merupakan salah satu fokus pengembangan TOD MRT Jakarta fase I dan menjadi lokasi implementasi *tactical urbanism* yang bertujuan meningkatkan kualitas ruang publik dan aksesibilitas pejalan kaki di sekitar stasiun MRT (Arifin & Yusuf, 2020). Sebelum dilakukan intervensi, kawasan Cipete tercatat memiliki tingkat aksesibilitas yang relatif rendah dibandingkan kawasan TOD lainnya, sehingga diprioritaskan untuk peningkatan kualitas kawasan. Perubahan tersebut mengindikasikan adanya peningkatan kualitas lingkungan dan potensi kenaikan nilai lahan sebagai dampak dari intervensi publik.

Pemilihan kawasan *Transit-Oriented Development* (TOD) Cipete sebagai objek penelitian didasarkan pada beberapa pertimbangan strategis. Pertama, Cipete merupakan salah satu kawasan prioritas pengembangan TOD MRT Jakarta fase I, namun bukan merupakan kawasan pusat bisnis utama (CBD), sehingga mencerminkan dinamika kawasan TOD sekunder yang relevan untuk dianalisis dari perspektif fiskal. Kedua, kawasan ini menjadi lokasi implementasi *tactical urbanism* yang bertujuan meningkatkan kualitas ruang publik dan aksesibilitas pejalan kaki, sehingga menyediakan konteks empiris yang jelas mengenai dampak intervensi publik terhadap kualitas kawasan dan potensi kenaikan nilai lahan (Arifin & Yusuf, 2020). Ketiga, berdasarkan audit *Transit-Oriented Development* (TOD) Standard 3.0, kawasan Cipete sebelumnya memiliki tingkat aksesibilitas yang relatif lebih rendah dibandingkan kawasan TOD lainnya, sehingga peningkatan nilai lahan pasca-operasional MRT berpotensi lebih kontras dan signifikan. Karakteristik tersebut menjadikan *Transit-Oriented Development* (TOD) Cipete

sebagai lokasi yang tepat untuk mengkaji potensi penerapan *Land Value Capture*, khususnya *Betterment Levy*, sebagai instrumen pembiayaan kreatif dalam mendukung keberlanjutan fiskal pembangunan transportasi massal perkotaan.

Dukungan terhadap penerapan *Land Value Capture* di Indonesia juga diperkuat oleh kebijakan nasional melalui Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2024 tentang Pendanaan Penyediaan Infrastruktur melalui Pengelolaan Perolehan Peningkatan Nilai Kawasan (P3NK). Regulasi ini memberikan dasar hukum bagi pemerintah pusat dan daerah untuk menangkap sebagian nilai tambah ekonomi dari pembangunan infrastruktur sebagai sumber pembiayaan. Dalam kerangka tersebut, *Betterment Levy* menjadi salah satu instrumen *Land Value Capture* yang potensial untuk diintegrasikan dalam kebijakan pembiayaan infrastruktur daerah.

Meskipun demikian, kajian empiris mengenai penerapan *Land Value Capture* sebagai instrumen fiskal berbasis nilai lahan di Indonesia, khususnya pada kawasan TOD di tingkat pemerintah daerah, masih relatif terbatas. Sebagian besar penelitian terdahulu lebih menekankan pada dampak ekonomi pembangunan transportasi terhadap nilai properti, sementara aspek optimalisasi *Land Value Capture* sebagai sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD) belum banyak dibahas secara mendalam. Oleh karena itu, masih terdapat kesenjangan penelitian terkait bagaimana mekanisme *Land Value Capture* dapat dioptimalkan untuk mendukung pembiayaan transportasi massal di tingkat daerah.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis potensi penerapan *Betterment Levy* sebagai bagian dari skema *Land Value Capture* dalam mendukung pembiayaan kreatif MRT Jakarta, khususnya pada kawasan *Transit-Oriented Development* (TOD) Cipete, serta implikasinya terhadap peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD). Dengan demikian, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi konseptual dan empiris dalam pengembangan kebijakan pembiayaan infrastruktur transportasi massal perkotaan yang berkelanjutan.

Mengacu pada kompleksitas permasalahan yang terjadi, penelitian ini dilakukan untuk mengkaji bagaimana akses MRT dapat mempengaruhi nilai

properti dan bagaimana peran mekanisme *Land Value Capture* dengan spesifik *Betterment Levy* dalam mengoptimalkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang diperoleh dari kawasan yang terintegrasi dengan MRT. Maka dari itu penulis akan melakukan penelitian yang berjudul “Analisis Potensi *Land Value Capture* dalam Pembiayaan Kreatif Proyek MRT Jakarta: Studi pada Kawasan TOD Cipete.”

## 1.2. Fokus Penelitian

Penelitian ini difokuskan pada analisis potensi penerapan *Land Value Capture* (LVC) sebagai instrumen untuk mengoptimalkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dalam mendukung pembiayaan kreatif proyek MRT Jakarta pada kawasan *Transit-Oriented Development* (TOD) Cipete. Instrumen *Land Value Capture* yang dikaji secara spesifik adalah *Betterment Levy*, yaitu pungutan atas peningkatan nilai tanah atau properti yang timbul sebagai dampak langsung dari investasi infrastruktur publik. Asian Development Bank (2021) menjelaskan bahwa *Betterment Levy* merupakan salah satu bentuk *Land Value Capture* yang bertujuan untuk menangkap sebagian nilai tambah ekonomi hasil investasi publik agar dapat dikembalikan sebagai sumber pembiayaan infrastruktur.

Tujuan penelitian ini adalah menganalisis kelayakan penerapan *Betterment Levy* pada kawasan TOD Cipete sebagai mekanisme pembiayaan alternatif MRT Jakarta, serta mengkaji implikasinya terhadap pengelolaan keuangan daerah, khususnya dalam integrasi penerimaan berbasis nilai lahan ke dalam sistem Pendapatan Asli Daerah (PAD). Fokus ini dilandasi oleh adanya kesenjangan fiskal, di mana peningkatan nilai lahan akibat pembangunan MRT belum sepenuhnya terkonversi menjadi sumber pendanaan publik.

Melalui analisis terhadap kebijakan terkait, karakteristik kawasan TOD Cipete, dan literatur akademik, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi konseptual dan empiris mengenai potensi *Land Value Capture* sebagai instrumen pembiayaan berbasis nilai lahan yang berkelanjutan bagi pembangunan transportasi massal perkotaan di Jakarta.

### 1.3. Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan hasil observasi awal yang tertuang dalam latar belakang, maka peneliti merumuskan masalah bagi penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana potensi *Betterment Levy* sebagai instrumen *Land Value Capture* (LVC) di kawasan *Transit-Oriented Development* (TOD) Cipete dalam meningkatkan penerimaan pemerintah daerah?
2. Bagaimana potensi *Land Value Capture* (LVC) di kawasan TOD Cipete dalam mendukung pembiayaan kreatif proyek MRT Jakarta?
3. Bagaimana implikasi penerapan *Land Value Capture* (LVC) terhadap struktur Pendapatan Asli Daerah (PAD) dan penyajian Laporan Keuangan Pemerintah Daerah (LKPD)?

### 1.4. Tujuan Penelitian

Sebagai turunan dari rumusan masalah di atas, maka tujuan penelitian dijelaskan sebagai berikut:

1. Untuk menganalisis potensi *Betterment Levy* sebagai instrumen *Land Value Capture* di kawasan *Transit-Oriented Development* (TOD) Cipete dalam meningkatkan penerimaan pemerintah daerah;
2. Untuk mengkaji potensi penerapan *Land Value Capture* (LVC) di kawasan TOD Cipete dalam mendukung pembiayaan kreatif proyek MRT Jakarta; dan
3. Untuk menganalisis implikasi penerapan *Land Value Capture* (LVC) terhadap struktur Pendapatan Asli Daerah (PAD) dan penyajian Laporan Keuangan Pemerintah Daerah (LKPD).

### 1.5. Manfaat Penelitian

#### 1.5.1. Manfaat Teoretis

Secara teoretis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap pengembangan kajian di bidang akuntansi sektor publik, keuangan daerah, dan ekonomi perkotaan, khususnya yang berkaitan dengan mekanisme pembiayaan infrastruktur berbasis nilai lahan. Penelitian ini memperkaya literatur mengenai *Land Value Capture* (LVC) dengan mengaitkan secara konseptual dan empiris

hubungan antara pembangunan infrastruktur transportasi massal, peningkatan aksesibilitas kawasan, kenaikan nilai lahan, dan implikasi fiskalnya bagi pemerintah daerah.

Selain itu, penelitian ini memberikan kontribusi dalam memperluas pemahaman mengenai *Betterment Levy* sebagai instrumen *Land Value Capture* yang belum banyak dikaji secara mendalam dalam konteks pemerintah daerah di Indonesia. Dengan menempatkan LVC dalam kerangka pembiayaan kreatif dan keberlanjutan fiskal transportasi massal, penelitian ini diharapkan dapat menjadi rujukan teoretis bagi penelitian selanjutnya yang mengkaji integrasi antara kebijakan transportasi, tata ruang, dan pengelolaan keuangan daerah.

### **1.5.2. Manfaat Praktis**

Secara praktis, hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan pemangku kepentingan terkait dalam merumuskan kebijakan pembiayaan infrastruktur transportasi massal yang lebih berkelanjutan. Penelitian ini memberikan gambaran mengenai potensi penerapan *Land Value Capture*, khususnya *Betterment Levy*, sebagai sumber alternatif Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang dapat mendukung pembiayaan MRT Jakarta tanpa sepenuhnya bergantung pada tarif penumpang dan subsidi APBD.

Bagi perangkat daerah yang berwenang dalam pengelolaan keuangan dan pendapatan daerah, seperti badan pendapatan daerah dan instansi perencanaan, penelitian ini dapat menjadi referensi awal dalam mengkaji integrasi penerimaan berbasis nilai lahan ke dalam struktur PAD serta implikasinya terhadap penyajian Laporan Keuangan Pemerintah Daerah (LKPD). Selain itu, penelitian ini juga dapat dimanfaatkan sebagai bahan evaluasi dan diskusi kebijakan dalam pengembangan kawasan Transit-Oriented Development (TOD), agar manfaat ekonomi yang dihasilkan dari investasi publik dapat dinikmati secara lebih adil oleh masyarakat luas.