



KAJIAN KEBIJAKAN, PERATURAN, KELEMBAGAAN YANG MENDUKUNG PENERAPAN *LAND VALUE CAPTURE* DI *FREE TRADE ZONE* DOMPAK, KOTA TANJUNGPINANG

POLICY REVIEW, REGULATIONS, AND INSTITUTIONS SUPPORTING THE IMPLEMENTATION OF LAND VALUE CAPTURE IN THE Dompok FREE TRADE ZONE, TANJUNGPINANG CITY

Nurul Anam Ramli^{a*}, Wisnu Pradoto^a

^aDepartemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Diponegoro; Semarang

*Korespondensi: nurulanamramli@gmail.com

Info Artikel:

- Artikel Masuk: 2 Desember 2022
- Artikel diterima: 27 Juni 2024
- Tersedia Online: 30 Juni 2024

ABSTRAK

Penerapan *Land Value Capture* (LVC) di *Free Trade Zone* (FTZ) Dompok terhambat oleh peraturan LVC belum tersedia di Indonesia. Belajar dari pengalaman internasional yang disesuaikan dengan kondisi FTZ Dompok saat ini yang masih dalam tahap pembangunan, penerapan LVC perlu didukung melalui peraturan, kebijakan, dan kelembagaan dari segi kesesuaian rencana tata ruang, dukungan pengadaan lahan, maupun kerjasama pemerintah dan badan usaha (KPBU). Oleh karena itu penelitian ini bertujuan untuk mengkaji kebijakan, peraturan, kelembagaan yang mendukung penerapan LVC di FTZ Dompok. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Data yang digunakan berupa data wawancara dan telaah dokumen kebijakan peraturan. Analisis yang digunakan berupa analisis isi terarah. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa: 1) Rencana pengembangan kawasan FTZ Dompok telah terintegrasi dengan rencana tata ruang, hal tersebut dapat memberi jaminan bagi investor dalam berinvestasi; 2) BP tidak leluasa dalam mengelola aset dikarenakan belum memperoleh Hak Pengelolaan Lahan (HPL); 3) Meskipun saat ini belum ada keterlibatan badan usaha dalam pembangunan infrastruktur, FTZ Dompok telah menunjukkan kelayakan secara finansial dan kesiapan dalam menerapkan skema Kerjasama Pembiayaan Badan Usaha (KPBU) khususnya pada kawasan prioritas Blok F (Industry Halal).

Kata Kunci: *Free Trade Zone* (FTZ) Dompok, KPBU, *Land Value Capture*, Pengadaan Lahan, Rencana Tata Ruang, *Land Value Capture*

ABSTRACT

The implementation of *Land Value Capture* (LVC) in the *Free Trade Zone* (FTZ) Dompok is hindered by the absence of LVC regulations in Indonesia. Drawing from international experiences tailored to the current development stage of FTZ Dompok, LVC implementation needs to be supported through regulations, policies, and institutional frameworks concerning spatial planning compatibility, land acquisition support, and government and private sector cooperation (Public-Private Partnership, PPP). Therefore, this research aims to examine policies, regulations, and institutions that support LVC implementation in FTZ Dompok. The study adopts a qualitative method, utilizing interview data and policy document reviews. Directed content analysis is applied for data analysis. The findings of this research indicate that: 1) The development plan for the FTZ Dompok area has been integrated with spatial planning, providing assurance for investors; 2) The regional government faces constraints in asset management due to the lack of Land Management Rights (Hak Pengelolaan Lahan, HPL); 3) Although there is currently no involvement of private enterprises in infrastructure development, FTZ Dompok has demonstrated financial feasibility and readiness to implement the Public-Private Partnership (PPP) financing scheme, particularly in the priority area of Block F (Halal Industry).

Keywords: *Free Trade Zone* (FTZ) Dompok, Public-Private Partnership (PPP), land acquisition, spatial planning, and *Land Value Capture* (LVC)

1. PENDAHULUAN

Dalam mendukung keterlibatan Indonesia dalam rantai nilai global (*global value chains/GVC*), Indonesia disarankan untuk menyediakan infrastruktur yang memadai seperti infrastruktur transportasi yang efisien, transmisi informasi yang cepat, maupun layanan utilitas. Keberadaan infrastruktur tersebut dapat menurunkan biaya transaksi antar perusahaan di lingkup global, sehingga infrastruktur yang memadai dapat menarik investor untuk terlibat dalam GVC (Asian Development Bank & Islamic Development Bank, 2019). Salah satu infrastruktur terpenting dalam mendukung perdagangan internasional adalah pelabuhan. Pembentukan *Free Trade Zone (FTZ)* pada pelabuhan dapat menjadi peluang baru dalam mendukung transformasi pelabuhan dengan menawarkan kebijakan pajak, perdagangan, dan pengawasan pabean khusus untuk memfasilitasi perdagangan internasional (Wan et al., 2014). Kendala yang sering dialami oleh berbagai negara dalam pembangunan infrastruktur yaitu pembiayaan karena dana pemerintah yang terbatas. Oleh karena itu pemerintah perlu mencari sumber pembiayaan baru. LVC telah disarankan untuk membantu dalam pembiayaan pembangunan infrastruktur terutama bagi negara berkembang yang memiliki keterbatasan dalam pendanaan (Mathur, 2019).

Konsep LVC merupakan konsep menangkap kenaikan nilai tanah yang berasal dari pembangunan berwujud berupa infrastruktur maupun layanan, dan pembangunan tidak berwujud berupa perubahan sosial ekonomi akibat adanya peraturan. Melalui konsep tersebut, memungkinkan kota dapat memanfaatkan kenaikan nilai tanah akibat adanya pembangunan yang berwujud maupun tidak berwujud untuk membiayai infrastruktur publik dan dapat mengurangi tekanan fiskal (Kresse et al., 2020). Melalui konsep *value capture*, definisi terkait pendanaan infrastruktur telah diperluas. Pendanaan diartikan sebagai biaya keseluruhan yang mencakup pembiayaan (biaya modal pembangunan infrastruktur) dan biaya operasional yang sumber dana tidak dibebankan kepada pemerintah melalui pajak maupun tarif dari pengguna infrastruktur saja, tetapi diperluas kepada seluruh pihak yang menerima manfaat pembangunan infrastruktur. LVC dapat meningkatkan kepercayaan kepada investor baik swasta maupun pemerintah bahwa infrastruktur yang akan dibangun dapat menciptakan nilai manfaat berupa ekonomi, sosial, lingkungan. Nilai tersebut kemudian dapat ditangkap untuk diinvestasikan kembali. *Value capture* dapat terjadi apabila telah muncul nilai manfaat melalui *value create* (ADB, 2021). Penangkapan nilai dapat dibagi menjadi dua yaitu penangkapan nilai secara langsung (berbasis pembangunan) dan tidak langsung (berbasis pajak atau biaya). Penangkapan nilai secara langsung atau berbasis pajak atau biaya contohnya seperti pajak properti atau tanah, *betterment charges and special assessments*, *Tax increment financing (TIF)*. Sedangkan penangkapan nilai secara tidak langsung atau berbasis pembangunan contohnya seperti sewa atau menjual lahan, pengembangan bersama, penjualan KLB, maupun *urban redevelopment* (Li et al., 2022). LVC telah diterapkan oleh berbagai kota di dunia seperti Shenzhen, Hongkong untuk membantu mendanai proyek transportasi umum berupa kereta cepat dan pengembangan properti sekitar stasiun (Gong & Li, 2021). Begitupun di New Delhi menerapkan LVC untuk membantu dalam pendanaan proyek transportasi umum kereta cepat dan mengembangkan properti sekitar stasiun (Mathur, 2019). Indonesia memiliki peluang untuk menerapkan LVC, dikarenakan pendanaan pemerintah dari fiskal belum mampu memenuhi pendanaan infrastruktur yang meningkat (ADB, 2021). Sebenarnya beberapa skema LVC telah diterapkan di Indonesia, namun peraturan LVC belum tersedia di Indonesia (Mabrurotunnisa & Iskandar, 2021).

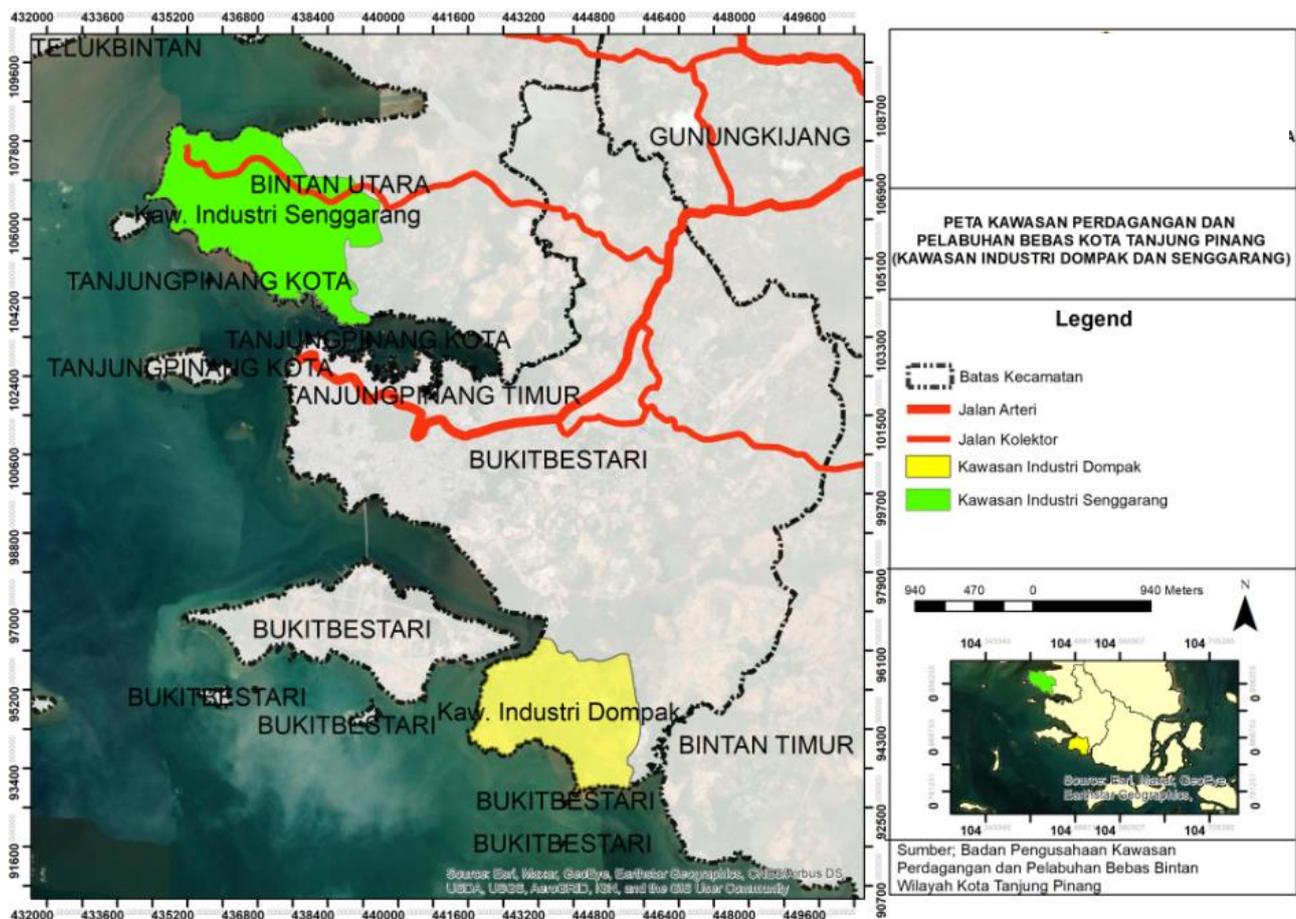
Lokasi studi penelitian berada di FTZ Dompok, Kota Tanjungpinang. FTZ Dompok merupakan kawasan industri yang pembentukan kawasan tersebut didasarkan pada Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 2007 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Bintan (KPBPB Bintan). Pengembangan FTZ terhambat oleh beberapa permasalahan seperti infrastruktur dasar belum memadai seperti jalan, pasokan listrik, maupun air. Kelembagaan BP Bintan Wilayah Kota Tanjungpinang sebagai pengelola kawasan juga belum jelas (Haji, 2018). Selain itu mayoritas lahan masih dikuasai oleh masyarakat yang sudah bersertifikat maupun belum bersertifikat, serta badan hukum (BP KPBPB Bintan Wilayah Kota Tanjungpinang, 2017). Adanya permasalahan pembangunan di FTZ Dompok tersebut, memungkinkan

kenaikan nilai lahan belum optimal, sehingga *value capture* belum optimal. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji kebijakan, peraturan, dan kelembagaan yang mendukung penerapan LVC di FTZ Dompok, Kota Tanjungpinang. Penelitian ini menjadi penting dilakukan karena peraturan LVC di Indonesia belum tersedia. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan referensi dalam kajian awal LVC terkait peraturan, kebijakan, kelembagaan yang mendukung penerapan LVC di FTZ Dompok.

2. DATA DAN METODE

2.1. Lokasi Penelitian

Free Trade Zone Dompok merupakan kawasan industri yang masuk dalam kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas (KPBPB) Bintan Wilayah Kota Tanjungpinang. KPBPB menurut Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2021 merupakan kawasan yang terpisah dari daerah pabean sehingga barang terbebas dari pengenaan bea masuk, pajak pertambahan nilai, pajak penjualan atas barang mewah, dan cukai. Pembentukan Kawasan Industri Dompok pada KPBPB Bintan Wilayah Tanjungpinang didasarkan pada Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 2007 tentang Kawasan Pelabuhan dan Perdagangan Bebas Bintan. KPBPB Bintan meliputi sebagian wilayah Kabupaten Bintan dan Kota Tanjungpinang. Berdasarkan lampiran Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 2007, KPBPB Bintan Wilayah Kota Tanjungpinang meliputi Kawasan Industri Dompok dengan luas 884,43 ha dan Kawasan Industri Senggarang dengan luasan 1318,25 ha (dapat diamati pada Gambar 1.). Berikut Kawasan Industri di KPBPB Kota Tanjungpinang.



Sumber: Penulis, 2022

Gambar 1. Peta Kawasan Perdagangan dan Pelabuhan Bebas Kota Tanjungpinang

Sudah sekitar 10 tahun lebih setelah keluarnya Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 2007 tentang KPBPB Bintan, Wilayah Kota Tanjungpinang terkhusus Kawasan Industri Dompok masih belum siap atau dalam tahap pembangunan. Hal ini dapat diamati pada kondisi lahan yang masih dikuasai oleh masyarakat maupun badan hukum. Penggunaan lahan FTZ masih didominasi oleh lahan non terbangun dibanding dengan lahan terbangunnya. Penggunaan lahan yang mendominasi di FTZ Dompok merupakan semak belukar dengan luas sekitar 536,39 ha (38,38%), kebun campuran 241,88 ha (17,31%). Penggunaan lahan lainnya tidak terlalu luas dikarenakan kawasan FTZ Dompok sebelumnya digunakan sebagai areal penambangan bauksit. Kondisi penggunaan lahan yang masih didominasi oleh lahan non terbangun tersebut menandakan pembangunan FTZ belum optimal.

2.2. Metode

Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode penelitian kualitatif. Melalui metode tersebut peneliti ingin mengeksplorasi fenomena yang akan diteliti berupa dukungan kebijakan peraturan kelembagaan dalam penerapan LVC di FTZ Dompok, Kota Tanjungpinang dengan fokus pada aspek pengadaan lahan, tata ruang, dan KPBU. Data yang digunakan dalam penelitian ini berupa data primer dan sekunder. Data primer tersebut berupa data wawancara terhadap beberapa narasumber. Penentuan narasumber menggunakan teknik *purposive sampling*. Terdapat tiga narasumber yang dilibatkan dalam penelitian ini yaitu BP KPBPB Bintan Wilayah Kota Tanjungpinang, Kantor Pertanahan Kota Tanjungpinang, Dinas PUPR Kota Tanjungpinang. Selain data primer, penelitian ini menggunakan data sekunder berupa dokumen kebijakan, peraturan terkait pengadaan lahan, penataan ruang, KPBU, maupun kelembagaan BP KPBPB Wilayah Bintan Kota Tanjungpinang. Data yang telah terkumpul kemudian dianalisis menggunakan analisis isi terarah. Analisis isi terarah digunakan untuk memaknai sebuah isi teks baik teks hasil wawancara maupun dokumen kebijakan peraturan dengan menggunakan variabel yang dihasilkan dalam kajian teori (Tabel 1.).

Tabel 1. Penentuan Variabel Penerapan LVC di FTZ Dompok

Sasaran	Variabel	Penjelasan
Kebijakan/ peraturan tata ruang	<ul style="list-style-type: none"> • Kesesuaian Rencana tata ruang 	Dalam pengembangan berbasis LVC perlu adanya kesesuaian antara rencana pengembangan kawasan dengan rencana penataan ruang (Mathur, 2019)
Kebijakan/ Peraturan pengadaan lahan	<ul style="list-style-type: none"> • Dukungan pemerintah dalam pengadaan lahan maupun mekanisme pengadaan lahan jelas 	Pengembangan berbasis LVC, pemerintah perlu menyediakan lahan untuk memudahkan pengelola kawasan dalam memaksimalkan penciptaan dan penangkapan nilai (Gong & Li, 2021). Penguasaan lahan milik masyarakat pada negara dominan swasta perlu tunduk pada mekanisme pasar. Sedangkan negara dengan dominasi publik semua lahan milik negara, pemerintah dapat menguasai lahan melalui mekanisme administratif (Wang et al., 2020).
Kebijakan/ peraturan kemitraan publik	<ul style="list-style-type: none"> • Intensif; • Pengelolaan aset. • Pembagian pembiayaan; • Pembagian pendapatan 	Menurut (Peterson, 2008) KPBU memiliki peluang besar untuk diterapkan pada pembiayaan infrastruktur berbasis lahan. Hal ini dikarenakan pembangunan infrastruktur seperti infrastruktur transportasi dapat meningkatkan nilai lahan. Dalam menarik keterlibatan swasta dalam proyek infrastruktur, pemerintah memiliki peran untuk memberikan insentif mencakup bonus kepadatan (Mathur, 2016), pengadaan atas lahan (Gong & Li, 2021),

Sasaran	Variabel	Penjelasan
		maupun kepastian akan hasil investasi yang kembali didapatkan melalui siklus nilai manfaat atau <i>virtuous value cycle</i> (ADB, 2021). Selain itu perlu adanya pengaturan pengembangan bersama terhadap pembagian biaya dan pendapatan (Mathur & Smith, 2013). Selain itu dalam pengelolaan aset lahan untuk mendukung penangkapan nilai, pengelolaan dapat dilakukan secara aktif maupun pasif oleh pemerintah maupun swasta (Gielen et al., 2017).

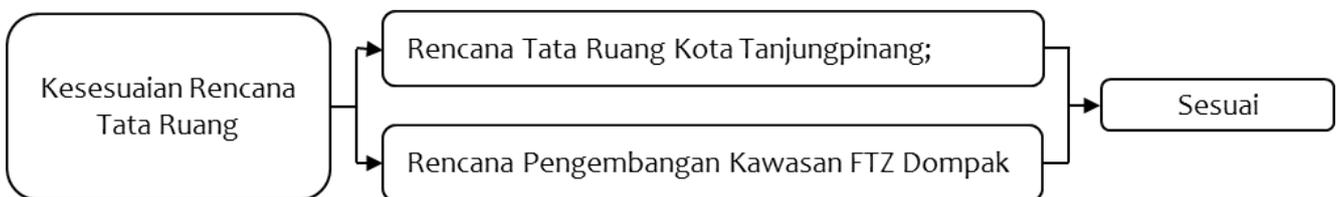
Sumber: Hasil Analisis, 2022

Variabel penerapan LVC tersebut (Tabel 1.) menjadi acuan untuk melihat bagaimana dukungan atau kesiapan peraturan, kebijakan kelembagaan dalam penerapan LVC di FTZ Dompok. Variabel tersebut digunakan untuk mengelompokan data. Dalam melakukan pengolahan data kualitatif, peneliti menggunakan Nvivo. Perangkat lunak ini bermanfaat untuk menyortir, menyaring, mencari, dan memikirkan pola yang dapat diidentifikasi dari kumpulan data yang besar, membantu mengatur, mengelola, mengkodekan data kualitatif dengan cara yang lebih efisien (Shava et al., 2021). Hasil dari pengolahan data menggunakan Nvivo berupa visualisasi data (penyajian data). Penyajian data penelitian dapat menggunakan *mind map*, *concept map*, *project map*. Teknik validasi yang digunakan berupa triangulasi sumber dan teknik. Hasil yang diharapkan setelah melakukan analisis isi terarah berupa kondisi dukungan kebijakan peraturan penataan ruang, pengadaan lahan, dan KPBU dalam menerapkan LVC di FTZ Dompok.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Analisis Kebijakan Penataan Ruang

Analisis kebijakan penataan ruang bertujuan untuk mengetahui dukungan kebijakan peraturan penataan ruang dalam penerapan LVC di FTZ Dompok yang diamati berdasarkan kesesuaian antara rencana tata ruang Kota Tanjungpinang dengan rencana pengembangan kawasan FTZ Dompok. Kesesuaian tersebut diperlukan untuk memudahkan bagi pengelola kawasan dalam melakukan *value create* pada kawasan. Apabila rencana tidak sesuai perlu adanya rezoning, misalnya melakukan *rezoning* (mengubah zona) lahan pertanian untuk pengembangan kawasan perkotaan, seperti yang terjadi di Negara Bagian Victoria, Australia (Department of Premier and Cabinet, 2017). Selain itu ketidaksesuaian antara rencana tata ruang dengan pengembangan kawasan terjadi dalam pengembangan kawasan di sekitar stasiun Delhi Metro, India, karena belum adanya fleksibilitas KLB pada aturan zona (Mathur, 2019).



Sumber: Hasil Analisis, 2022

Gambar 2. Diagram Analisis Kesesuaian Rencana Tata Ruang Kawasan FTZ Dompok

Berdasarkan hasil wawancara dengan Dinas PUPR Kota Tanjungpinang dalam proses penyusunan rencana tata ruang, Dinas PUPR Kota Tanjungpinang telah mengakomodir seluruh masukan dari BP KPBPB Bintang Kota Tanjungpinang. Hal tersebut merupakan salah satu bentuk dukungan dari Dinas PUPR Kota

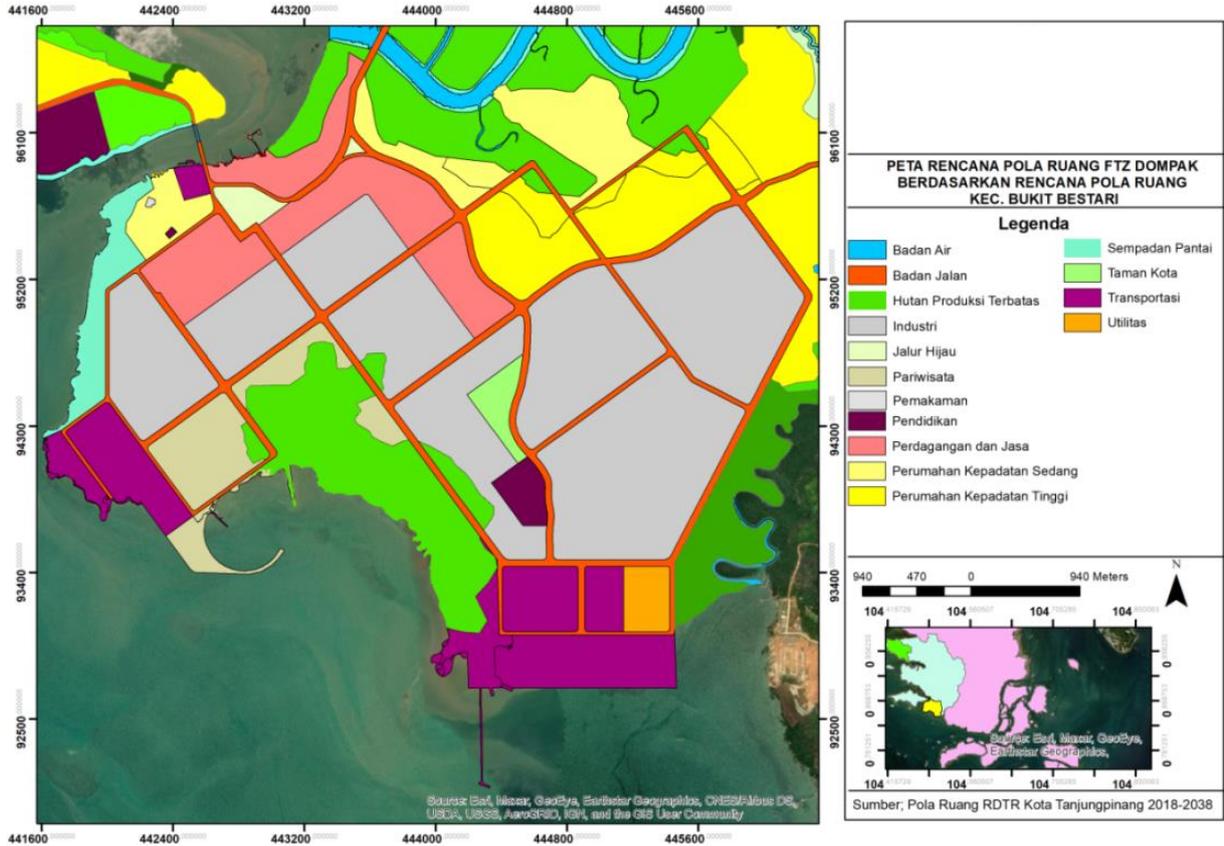
Tanjungpinang dalam rangka mendukung pengembangan FTZ Dompak sebagai pendorong pertumbuhan ekonomi daerah. Selain itu dari BP juga menjelaskan bahwa, Rencana Peruntukan Ruang untuk Pengembangan KPBPB Bintan Wilayah Kota Tanjungpinang yang tertuang dalam Masterplan KPBPB Bintan Wilayah Kota Tanjungpinang seluruhnya terintegrasi (sesuai) dalam Peraturan Daerah Kota Tanjungpinang Nomor 3 Tahun 2018 tentang RDTR dan Peraturan Zonasi Kecamatan Tanjungpinang Kota, Tanjungpinang Barat, Tanjungpinang Timur, dan Bukit Bestari Tahun 2018 – 2038. Tabel 2 berikut merupakan kesesuaian rencana tata ruang dengan Rencana Pengembangan Kawasan FTZ Dompak.

Tabel 2. Kesesuaian Rencana Tata Ruang dengan Rencana Pengembangan Kawasan FTZ Dompak

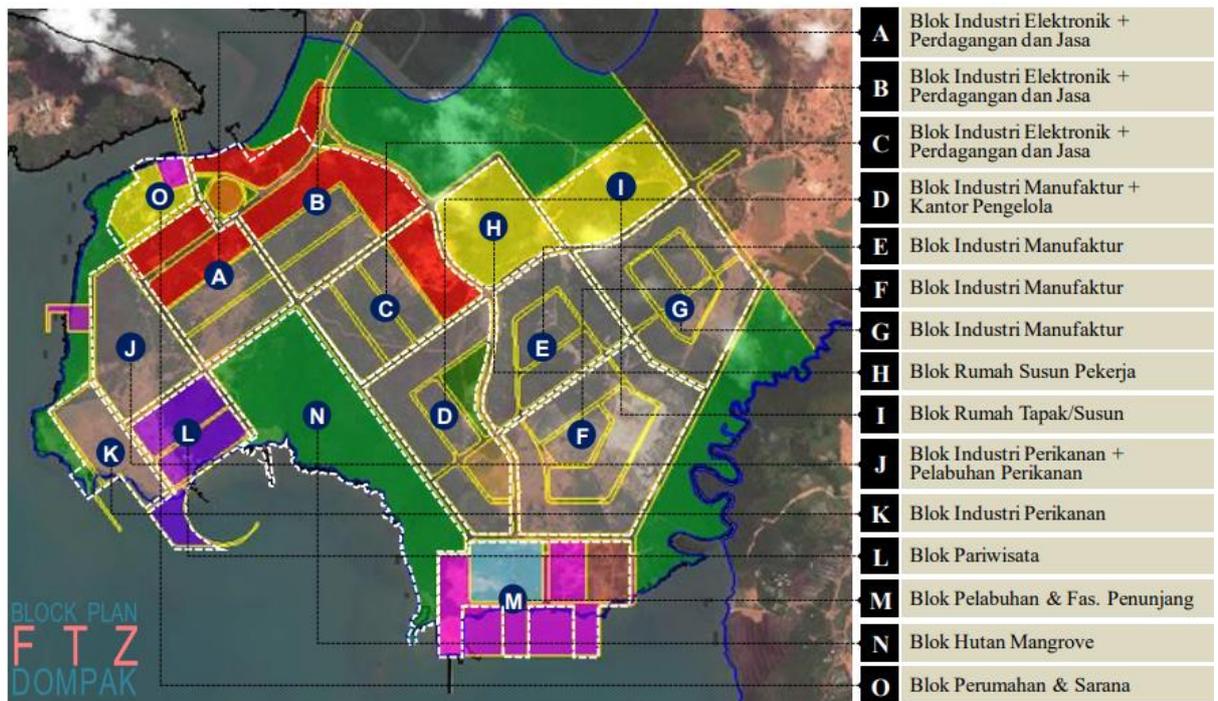
Rencana Tata Ruang Kawasan Batam, Bintan dan Karimun (RTR BBK) (Perpres 87 Tahun 2011)	RTRW Kota Tanjungpinang Tahun 2014 - 2034 (Perda Nomor 10 Tahun 2014)	RDTR Kota Tanjungpinang Tahun 2018 - 2038 (Perda Nomor 3 Tahun 2018)	Rencana Pengembangan Kawasan FTZ Dompak
<ul style="list-style-type: none"> Fokus pengembangan berupa industri maritime (pengolahan hasil laut) dan pariwisata 	Rencana peruntukan lahannya berupa: <ol style="list-style-type: none"> Kawasan Industri Pengembangan Kawasan Pariwisata Pengembangan Kawasan Perumahan Kepadatan Tinggi Pengembangan Pelabuhan Tanjung Moco 	Rencana zona peruntukan lahannya berupa: <ol style="list-style-type: none"> Zona Industri Zona Pariwisata Zona Perumahan Kepadatan Tinggi Zona Sarana Pelayanan Umum Transportasi (Pelabuhan) Pelabuhan Pendaratan Ikan Zona Perdagangan dan Jasa Hutan mangrove 	Blok pemanfaatan ruangnya dibagi menjadi 8 (delapan) sektor (untuk lebih detail pembagian kembali dari 8 sektor dapat diamati pada Gambar 4) antara lain: <ol style="list-style-type: none"> Blok-blok pengembangan industri; Blok-blok pengembangan pelabuhan dan fasilitas pendukungnya (pergudangan dan terminal peti kemas); Blok-blok pengembangan utilitas penunjang industri (power plant, IPAL, dan lain-lain), direncanakan berada di blok f kawasan industri sebelah tenggara; Blok-blok pengembangan perumahan pekerja industri; Blok-blok pengembangan perdagangan dan jasa. Blok pengembangan pariwisata. Blok pengembangan hutan mangrove Blok-blok PPI dan industri perikanan

Sumber: Rencana Pengembangan Kawasan FTZ Dompak, 2017

Berikut Peta Rencana Pola Ruang RDTR Kota Tanjungpinang Tahun 2018 - 2038 yang telah terintegrasi dengan Rencana Pengembangan Kawasan FTZ Dompak yang dapat diamati pada Gambar 3. Terkait Rencana Pengembangan Kawasan FTZ Dompak dapat diamati pada Gambar 4.



Sumber: RDTR Kota Tanjungpinang Tahun 2018-2038
Gambar 3. Rencana Pola Ruang FTZ Dompok

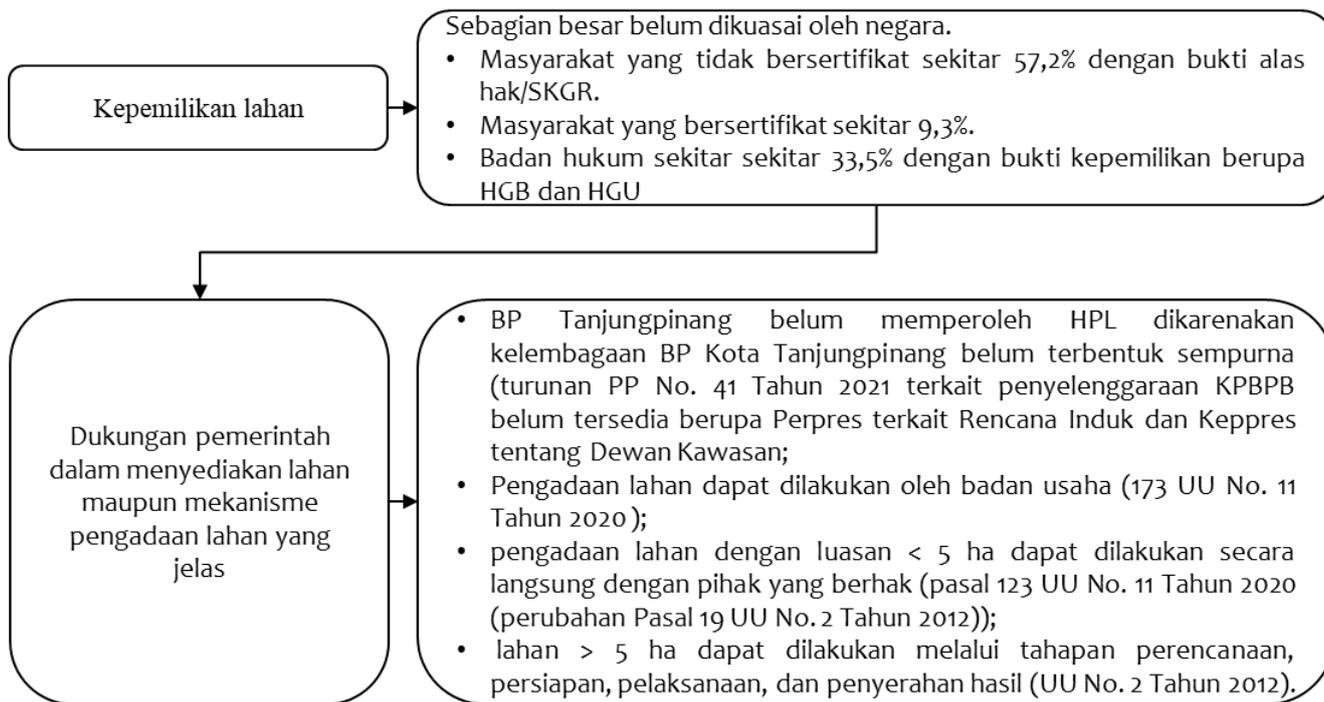


Sumber: Rencana Pengembangan Kawasan FTZ Dompok, 2017
Gambar 4. Rencana Blok Peruntukan Lahan Kawasan Prioritas FTZ Dompok

Berdasarkan penjelasan diatas menunjukan bahwa Rencana Pengembangan Kawasan FTZ Dompok telah sesuai atau terintegrasi dengan rencana tata ruang Kota Tanjungpinang untuk mendukung penerapan LVC di FTZ Dompok. Kesesuaian rencana tata ruang tersebut dapat memberikan kejelasan atau jaminan bagi investor terkait ketersediaan lahan untuk mendukung pengembangan FTZ, sehingga dalam hal pengadaan lahan tidak perlu melakukan *rezoning* (mengubah zona). Kesesuaian tersebut juga dapat memberikan kejelasan atas pengembangan FTZ Dompok sebagai kawasan tujuan investasi/bisnis sehingga dapat meningkatkan ekonomi daerah maupun nasional. Pembentukan KPBPB (FTZ) Bintang khususnya FTZ Dompok berdasarkan lampiran Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 2007 bertujuan menjadi pusat pengembangan industri yang sarat akan teknologi yang dapat memberi manfaat di masa depan dan pengembangan industri dengan nilai tambah yang tinggi, tempat pengumpulan penyaluran hasil produksi dari dan ke seluruh wilayah Indonesia dan negara lain, menjadi pusat pelayanan kapal internasional karena letaknya yang strategis dilalui oleh jalur perdagangan internasional, maupun menyediakan lapangan kerja dan sarana pengembangan kemampuan tenaga kerja (Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 2007 Tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Bintang, 2007).

3.2. Analisis Kebijakan Pengadaan Lahan

Analisis kebijakan peraturan pengadaan lahan ini bertujuan untuk mengetahui dukungan kebijakan peraturan pengadaan lahan dalam penerapan LVC di FTZ Dompok yang dapat diamati dari dukungan pemerintah dalam menyediakan lahan untuk FTZ Dompok maupun mekanisme pengadaan lahan yang jelas. Gambar 5 merupakan analisis pengadaan lahan kawasan FTZ Dompok.



Sumber: Hasil Analisis, 2022

Gambar 5. Diagram Analisis Pengadaan Lahan Kawasan FTZ Dompok

Analisis ini dilakukan atas dasar kondisi kepemilikan lahan yang sebagian besar belum dikuasai oleh negara. lahan yang dikuasai oleh masyarakat yang tidak bersertifikat sekitar 57,2% dengan bukti alas hak/SKGR. Lahan yang dikuasai oleh masyarakat yang bersertifikat sekitar 9,3%. Sedangkan lahan yang dikuasai oleh badan hukum sekitar sekitar 33,5% dengan bukti kepemilikan berupa HGB dan HGU (BP KPBPB Bintang Wilayah Kota Tanjungpinang, 2017). Padahal untuk memaksimalkan LVC perlu adanya

penguasaan lahan terlebih dahulu sehingga pengelola kawasan dapat lebih leluasa dalam menciptakan dan menangkap nilai. Belajar dari penerapan LVC di Hongkong dalam membangun kawasan sekitar stasiun kereta cepat, pemerintah menyediakan lahan kemudian lahan disewakan kepada pengelola kawasan dengan harga sebelum adanya kereta cepat. Pengelola kawasan kemudian mengelola kawasan dengan menciptakan dan menangkap nilai pada kawasan tersebut (Gong & Li, 2021).

Pengembangan kawasan FTZ Dompok berfokus pada kawasan prioritas Blok F (Kawasan Industri Halal) dengan luas sekitar 99 Ha (Gambar 4). Penetapan kawasan tersebut sebagai kawasan prioritas dikarenakan kawasan tersebut berada pada lahan negara tetapi masih dikuasai oleh badan hukum. Pengembangan kawasan tersebut diharapkan dapat menjadi daya tarik investor, mengembangkan kawasan sekitarnya, dan kawasan prioritas tersebut akan ditunjang dengan rencana pembangunan Pelabuhan Laut Regional Tanjung Moco sebagai pelabuhan ekspor bagi produk yang dihasilkan dari Kawasan Industri Dompok (BP KPBPB Bintan Wilayah Kota Tanjungpinang, 2017).

Namun berdasarkan hasil wawancara dengan BP KPBPB Kota Tanjungpinang, saat ini BP belum mendapatkan dukungan dari pemerintah pusat terkait Hak Penguasaan Lahan (HPL) atas lahan negara tersebut. Idealnya memang lahan dalam Kawasan FTZ dikuasai dan dikelola oleh BP, agar BP dapat lebih leluasa dalam mengembangkan kawasan dan menerapkan LVC. Namun pada kenyataannya belum ada dukungan kebijakan dari pemerintah pusat terkait hak pengelolaan lahan sebagaimana yang diberikan pemerintah pusat kepada BP KPBPB Batam. Sebenarnya investor bisa melakukan investasi di FTZ Dompok dengan membeli lahan terlebih dahulu, namun pada dasarnya investor menginginkan lahan tersebut sudah siap terutama jelas dalam kepemilikan lahannya. Apalagi target investor di FTZ berupa investor luar negeri

Belum adanya pemberian HPL kepada BP dikarenakan kelembagaan BP yang belum terbentuk sempurna. Turunan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2021 terkait penyelenggaraan KPBPB belum tersedia berupa Perpres terkait Rencana Induk dan Keppres tentang Dewan Kawasan. Saat ini BP masih mengacu pada Peraturan Ketua Dewan Kawasan Bintan dan Karimun Nomor 1 Tahun 2008 Tentang BP KPBPB Bintan. Berdasarkan Pasal 3 kelembagaan BP KPBPB Bintan terdiri dari BP KPBPB Bintan Wilayah Kab. Bintan dan BP KPBPB Bintan Wilayah Kota Tanjungpinang. Untuk BP KPBPB Bintan Kota Tanjungpinang terdiri dari Kepala dan Wakil Kepala BP KPBPB Bintan Wilayah Kota Tanjungpinang dan empat anggota (Anggota 1 Administrasi & Penyusunan Program, Anggota 2 Pelayanan Terpadu, Anggota 3 Bina Sarana dan Prasarana, Anggota 4 Pengendalian) yang membawahi beberapa bidang. Melalui Pasal 2 menjelaskan kedudukan BP Bintan, yang mana BP Bintan berkedudukan dan bertanggungjawab kepada Dewan Kawasan. Sedangkan peraturan terbaru menurut Pasal 10 Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2021, Kelembagaan BP terdiri dari Kepala, Anggota & Pegawai, dalam peraturan ini anggota membawahi beberapa bidang. Susunan organisasi dan tata kerja BP sedang disusun oleh Analisis Jabatan dan Analisis Beban Kerja (Anjab dan ABK) untuk diajukan ke Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (KEMENPAN-RB).

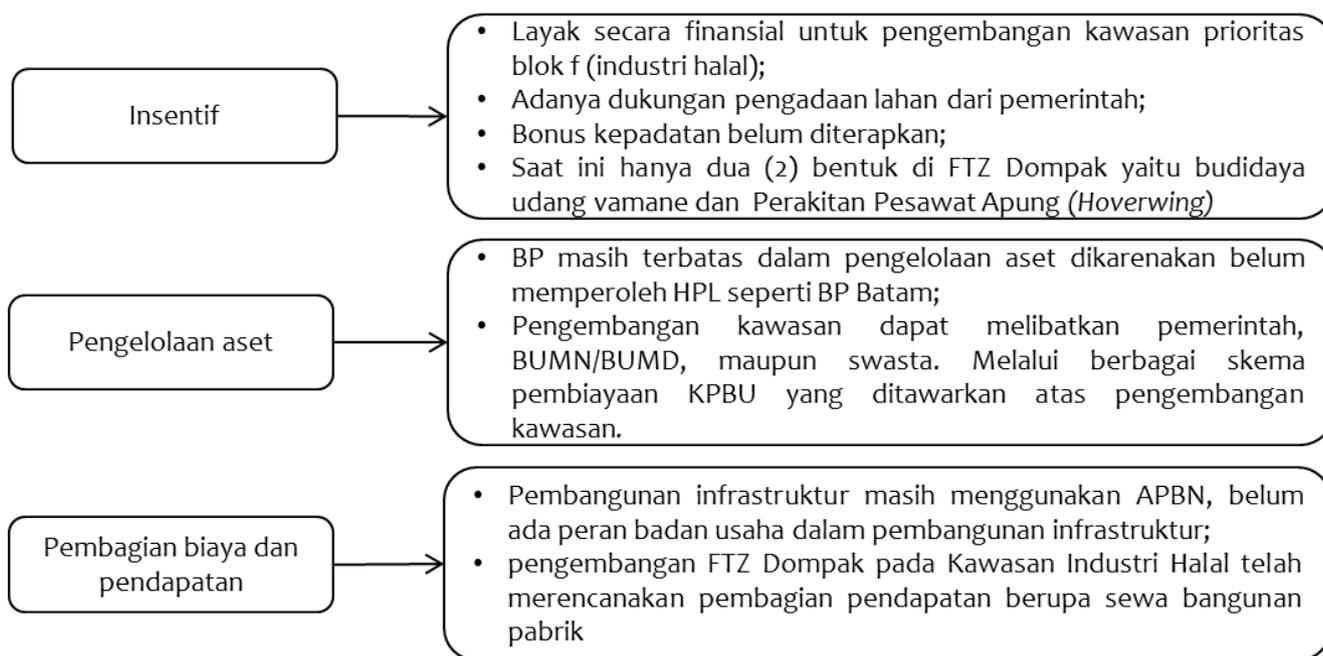
Dengan demikian kelembagaan BP yang belum terbentuk sempurna menjadi salah satu penyebab BP belum memperoleh HPL. Padahal berdasarkan pasal 173 telah menjelaskan bahwa, pemerintah pusat atau pemerintah daerah sesuai dengan kewenangannya berdasarkan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh pemerintah pusat bertanggung jawab dalam menyediakan lahan dan perizinan berusaha bagi proyek strategis nasional dari pemerintah pusat, pemerintah daerah, Badan Usaha Milik Negara, atau Badan Usaha Milik Daerah (Undang - Undang Nomor 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja, 2020). Hal tersebut menunjukkan bahwa pemerintah pusat bertanggung jawab atas pengadaan lahan proyek kawasan strategis nasional seperti FTZ Dompok, Kota Tanjungpinang.

Kondisi saat ini memang lahan FTZ Dompok yang belum dikuasai oleh negara secara keseluruhan dan BP yang belum memperoleh lahan negara. Atas kondisi tersebut, melalui pasal 173 juga telah dijelaskan bahwa dalam hal pengadaan tanah belum dapat dilaksanakan oleh pemerintah pusat atau pemerintah daerah sesuai dengan kewenangannya berdasarkan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh pemerintah pusat, pengadaan tanah untuk proyek strategis nasional dapat dilakukan oleh badan usaha (Undang - Undang Nomor 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja, 2020).

Berdasarkan Rencana Pengembangan Kawasan FTZ Dompok dengan fokus pembangunan kawasan prioritas blok F (Kawasan Industri Halal), penyelenggaraan kegiatan pengadaan lahan, persiapan, dan perizinan dilakukan oleh investor (BP KPBPB Bintan Wilayah Kota Tanjungpinang, 2017). Sedangkan BP KPBPB bertanggung jawab atas program pengadaan lahan dengan kegiatan tersebut. Atas lahan > dari 5 ha, proses pengadaan lahan mengacu pada Pasal 13 Undang - Undang Nomor 2 Tahun 2012, tahapan mekanisme pengadaan lahan untuk kepentingan umum berupa perencanaan, persiapan, pelaksanaan, dan penyerahan hasil (Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum, 2012).

3.3. Analisis Kebijakan Kemitraan Publik Badan Usaha (KPBU)

Analisis kebijakan KPBU bertujuan untuk mengetahui dukungan kebijakan peraturan KPBU dalam mendukung pembangunan FTZ Dompok. Mengingat FTZ Dompok yang belum siap atau sedang dalam tahap pembangunan pelibatan kerjasama dengan badan usaha tentunya diperlukan guna membantu pembangunan infrastruktur. KPBU memiliki peluang besar untuk diterapkan pada pembiayaan infrastruktur berbasis lahan. Hal ini dikarenakan pembangunan infrastruktur seperti infrastruktur transportasi dapat meningkatkan nilai lahan. Pemilik properti di sekitar transportasi dapat mengakses manfaat berupa aksesibilitas yang semakin mudah (Peterson, 2008). Contoh keberhasilan kombinasi LVC dengan KPBU dapat diamati pada proyek pembangunan kawasan berbasis transit di Hongkong. *Mass transit railway corporation* (MTR) yang bertanggung jawab dalam mengoperasikan jaringan kereta api dan mengelola kawasan. Pendapatan dari MTR berupa pendapatan tarif, bisnis komersial stasiun, dan bisnis penyewaan, dan pengelolaan properti (Li & Love, 2019). Berikut ini diagram analisis KPBU di FTZ Dompok dalam mendukung pembangunan kawasan.



Sumber: Hasil Analisis, 2022

Gambar 6. Diagram Konsep Kebijakan Kemitraan Publik Badan Usaha (KPBU) dalam Kawasan FTZ Dompok

Dalam menarik keterlibatan badan usaha untuk terlibat dalam pembangunan infrastruktur, badan usaha perlu diyakinkan bahwa infrastruktur yang akan dibangun perlu layak atau adanya pengembalian atas hasil yang telah diinvestasikan melalui siklus nilai manfaat atau *virtuous value cycle* (ADB, 2021). Berdasarkan hasil wawancara dengan BP KPBPB Bintan Wilayah Kota Tanjungpinang, pembiayaan

infrastruktur di FTZ Dompok saat ini belum melibatkan badan usaha. Untuk menarik keterlibatan badan usaha dalam pembangunan, BP melalui Rencana Pengembangan Kawasan FTZ Dompok telah mengkaji kelayakan ekonomi FTZ Dompok maupun kelayakan finansial yang berfokus pada pembangunan kawasan prioritas Blok F (Kawasan Industri Halal). Pembangunan yang difokuskan pada Blok F dikarenakan:

- 1) Status kepemilikan lahan pada kawasan tersebut merupakan lahan negara yang masih dikuasai oleh badan hukum (perusahaan);
- 2) Kawasan tersebut ditunjang oleh rencana pembangunan Pelabuhan Laut Regional Tanjung Moco sebagai pelabuhan ekspor bagi produk yang dihasilkan dari Kawasan Industri Dompok.

Harapannya dengan adanya pembangunan yang berfokus pada kawasan prioritas dapat menjadi daya tarik investor, dan mampu mendorong perkembangan kawasan secara keseluruhan di FTZ Dompok.

Selain itu pada pembangunan kawasan prioritas tersebut telah dijelaskan terkait rencana infrastruktur yang akan dibangun beserta jumlahnya, penanggung jawab pelaksanaan proyek, dan pelaksana kegiatan pembangunan. Dalam pembangunan kawasan tersebut membutuhkan nilai investasi sebesar Rp.1.534.642.799.280 dengan sumber pembiayaan atau modal awal dari investor sekitar 40% maupun modal dari kredit bank sekitar 60% dengan tingkat suku bunga 13%. Jangka waktu kredit bank dengan masa angsuran 10 tahun. Tingkat pengembalian yang diharapkan paling lama kurang dari 25 tahun. Perhitungan kelayakan proyek sampai dengan 30 tahun. Berdasarkan perhitungan kelayakan secara finansial, proyek pembangunan infrastruktur di Blok F (Kawasan Industri Halal) telah layak secara finansial. Adanya kelayakan tersebut menunjukkan kegiatan konstruksi, pemeliharaan dapat dilaksanakan oleh swasta/BUMN/BUMD. Kelayakan secara finansial dapat diamati pada Tabel 3. sebagai berikut.

Tabel 3. Kelayakan Finansial

Kelayakan Finansial	Keterangan
NVP	Rp. 648.559.613.883 > 0 (Layak)
Net B/C	1,12 > 1 (Layak)
IRR	4 % > 3% (Layak)
<i>Payback Period</i>	24 Tahun 4 Bulan < 30 Tahun (Layak)

Sumber: Rencana Pengembangan Kawasan FTZ Dompok, 2017

Adanya kelayakan secara finansial, proyek tersebut juga telah layak melalui konsep *value capture* yang dijelaskan dalam siklus nilai manfaat (Tabel 4.). Melalui rencana pengembangan kawasan FTZ Dompok telah dijelaskan mengenai pembangunan infrastruktur di kawasan prioritas (Industri Halal Dompok), infrastruktur yang akan dibangun nantinya diharapkan dapat meningkatkan nilai kawasan. Adanya penciptaan nilai kawasan dan pemilik properti telah merasakan adanya nilai akibat pembangunan infrastruktur, maka kenaikan nilai tersebut perlu ditangkap. Dalam rencananya penangkapan nilai dilakukan melalui sewa atas bangunan pabrik yang telah dibangun. Melalui penjelasan siklus nilai manfaat (Tabel 4) dapat memberi kejelasan bahwa investor dapat menerima hasil atas investasi yang akan dilaksanakan tersebut, investor akan semakin tertarik dan semakin percaya bahwa investasi infrastruktur akan memperoleh hasil atas investasi yang telah dilakukan. Investor dapat terlibat dalam pembiayaan pembebasan lahan maupun pembangunan infrastruktur. Pada tahun ke-3 diharapkan sewa bangunan dapat diterima. Nantinya biaya sewa gedung pabrik akan meningkat mengikuti nilai lahan. Kelayakan melalui konsep *value capture* dapat diamati melalui Tabel 4 Siklus Nilai Manfaat sebagai berikut.

Tabel 4. Siklus Nilai Manfaat Pembangunan Kawasan Industri Halal FTZ Dompok

<i>Value Funding</i>	<i>Value Create</i>	<i>Realisasi Value Create</i>	<i>Value Capture</i>
Pembiayaan atau modal awal membangun infrastruktur berasal dari dana investor dengan asumsi sekitar 40% dari nilai investasi dan 60%-nya mengambil modal tambahan dengan kredit perbankan.	<p>Tahun Ke-1 Pembebasan lahan</p> <p>Tahun Ke-2 pematangan lahan, pembangunan jalan dan fisik gedung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Alokasi lahan untuk jalan, ruang terbuka hijau dan tempat ibadah 2. Bangunan sebanyak 79 bangunan pabrik 1 lantai. 3. Fasilitas umum 	<ul style="list-style-type: none"> • Meningkatkan aksesibilitas atas pembangunan jaringan jalan • Meningkatkan nilai lahan dan bisnis di daerah wilayah investasi atas atas pembangunan bangunan pabrik beserta fasilitas umum. • Meningkatkan kenyamanan bagi masyarakat atas fasilitas umum, ruang terbuka hijau, maupun tempat ibadah (ADB, 2021). 	<ul style="list-style-type: none"> • Sewa bangunan industri dimulai Tahun ke-3 • Tahun ke-3: sewa Rp.35.000/m² dan 30% dari gedung kawasan industri terisi • Tahun 4: pendapatan sewa mengikuti nilai lahan dan dan 50% dari gedung kawasan industri sudah terisi • Tahun 5: pendapatan sewa mengikuti nilai lahan dan dan 50% dari gedung kawasan industri sudah terisi

Sumber: Rencana Pengembangan FTZ Dompok, 2017

Selain itu untuk menarik investor, pemerintah dapat memberikan insentif seperti bonus kepadatan. Bonus kepadatan berupa FAR diberikan oleh pemerintah kepada pengembang, ketika pemerintah mewajibkan pengembang untuk membangun fasilitas umum seperti rumah yang terjangkau, ruang terbuka hijau (Shadikhodjaev, 2011). Bonus kepadatan yang dapat menarik investor dan bisa menjadi alat untuk menciptakan nilai dan menangkap nilai seperti yang telah dilakukan di beberapa kota di Amerika Serikat (Kim, 2020). Namun bonus kepadatan belum bisa diterapkan dalam FTZ Dompok, dikarenakan kondisi lahan FTZ yang belum terbangun (masih kosong). Selain itu belum ada dukungan melalui RDTR Kota Tanjungpinang Tahun 2018-2038, bahwa FTZ Dompok belum diarahkan untuk diterapkan Teknik Pengaturan Zonasi (TPZ) Bonus (Peraturan Daerah Kota Tanjungpinang Nomor 3 Tahun 2018 Tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi Kecamatan Tanjungpinang Kota, Tanjungpinang Barat, Tanjungpinang Timur, dan Bukit Bestari Tahun 2018-2038, 2018).

Dukungan pengadaan lahan juga diperlukan untuk menarik investor. Dalam memberi dukungan pengadaan lahan atas FTZ Dompok yang belum dikuasai, melalui Pasal 10 Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 menyebutkan bahwa dalam hal KPBU layak secara finansial, Badan Usaha Pelaksana dapat membayar kembali sebagian atau seluruh biaya pengadaan tanah yang telah dilaksanakan oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah (Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 Tentang Kerjasama Pemerintah Badan Usaha Dalam Penyelenggaraan Infrastruktur, 2015). Sedangkan dalam rencana pengembangan kawasan FTZ Dompok, pemerintah dapat memberi dukungan dengan melakukan pengadaan lahan pada kelayakan proyek secara ekonomi dan finansial maupun kelayakan secara ekonomi dan finansial marginal. Hal tersebut menunjukkan bahwa pemerintah memiliki peran untuk membantu menyediakan lahan atas proyek KPBU.

Berdasarkan hasil wawancara dengan BP KPBPB Bintan Wilayah Kota Tanjungpinang, kondisi investasi saat ini belum signifikan baru terdapat dua perusahaan saja di FTZ Dompok yaitu Perusahaan Perakitan Pesawat Apung (*Hoverwing*) dan perusahaan yang melaksanakan Kegiatan Pembesaran Udang *Vaname*. Meskipun masih terdapat dua perusahaan saja, kondisi tersebut menunjukkan sudah ada daya tarik bagi investor untuk melakukan investasi dengan membangun pabrik. Dengan adanya dukungan kawasan prioritas layak secara finansial maupun konsep *value capture*, maupun dukungan pengadaan lahan dari pemerintah tentunya dapat meningkatkan kepercayaan kepada investor untuk berinvestasi di FTZ Dompok terutama kawasan prioritas blok F (Kawasan Industri Halal).

Dalam pengelolaan aset FTZ Dompok, BP mengalami kendala dikarenakan kelembagaan BP belum terbentuk sempurna. Kondisi tersebut disebabkan karena turunan peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2021 belum tersedia seperti Peraturan Presiden terkait Rencana Induk dan Kepres terkait Dewan Kawasan. Saat ini BP masih mengacu pada Peraturan Dewan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Bintan Nomor 1 Tahun 2008 Tentang Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Bintan, 2008. Berdasarkan Pasal 3 kelembagaan BP KPBPB Bintan terdiri dari BP KPBPB Bintan Wilayah Kabupaten Bintan dan BP KPBPB Bintan Wilayah Kota Tanjungpinang. Hal tersebut berdampak pada BP belum memperoleh HPL. Pengelolaan aset menjadi terbatas.

Meskipun kondisi lahan maupun kelembagaan menghambat dalam pengelolaan aset, melalui Rencana Pengembangan Kawasan FTZ Dompok telah dijelaskan pengembangan kawasan yang melibatkan pemerintah, BUMN/BUMD, maupun swasta. Selain itu dijelaskan juga mengenai skema pembiayaan KPBU atas pengembangan kawasan seperti melalui 1) *design built*; 2) *design, built, and operate*; 3) *design build, finance and operate*; maupun 4) *design, build, own and operate* (BP KPBPB Bintan Wilayah Kota Tanjungpinang, 2017). Selain itu melalui RTBL Kawasan Industri Halal Dompok juga telah dijelaskan aset yang akan dibangun beserta bentuk kerjasama melalui BOT (*Built, Operate, Transfer*) maupun BTO (*Build, Transfer, Operate*). BTO berarti pihak swasta membangun suatu fasilitas infrastruktur di atas tanah milik pemerintah dan menyerahkan fasilitas tersebut kepada pemerintah daerah setelah fasilitasnya terbangun. Sedangkan BOT, pihak swasta berperan membangun fasilitas infrastruktur di atas tanah milik pemerintah daerah, mengelola, dan menyerahkan fasilitas tersebut kepada pemerintah daerah setelah masa konsesi pengelolaan berakhir (Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan Kawasan Industri Halal di Kawasan FTZ Dompok, 2020).

Berdasarkan hasil wawancara dengan BP KPBPB Bintan Wilayah Kota Tanjungpinang, Saat ini infrastruktur masih didanai oleh APBN dan belum ada peran badan usaha dalam pembangunan infrastruktur. Oleh karena itu belum ada pembagian biaya pemerintah dan badan usaha atas proyek bersama. Meskipun saat ini belum ada keterlibatan badan usaha dalam pembangunan infrastruktur, pengembangan FTZ Dompok telah direncanakan untuk melibatkan badan usaha dalam pembangunan infrastruktur. Dalam mendukung hal tersebut pemerintah berkontribusi dalam pengadaan lahan, pembiayaan sebagian konstruksi, maupun pemberian *Viability Gap Fund* sebagai bentuk dukungan pemerintah dengan memberi sebagian biaya konstruksi pembangunan infrastruktur secara tunai kepada Badan Usaha yang bertujuan agar proyek pembangunan infrastruktur layak secara finansial maupun dapat mempercepat pembangunan infrastruktur (BP KPBPB Bintan Wilayah Kota Tanjungpinang, 2017).

Pembagian pendapatan atau pengembalian investasi proyek KPBU telah didukung melalui Pasal 11 Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 untuk Penyediaan Infrastruktur, yang menyatakan bahwa Penanggung jawab proyek kerjasama (PJPK) dapat menetapkan bentuk pengembalian investasi meliputi penutupan biaya modal, biaya operasional, dan keuntungan Badan Usaha Pelaksana. Pengembalian investasi Badan Usaha Pelaksana atas Penyediaan Infrastruktur bersumber dari: 1) Pembayaran oleh pengguna dalam bentuk tarif; 2) Pembayaran Ketersediaan Layanan (*Availability Payment*); dan/atau 3) bentuk lainnya sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan (Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 Tentang Kerjasama Pemerintah Badan Usaha Dalam Penyelenggaraan Infrastruktur, 2015). Sudah dijelaskan juga dalam pembagian biaya atas proyek KPBU, saat ini infrastruktur masih didanai oleh APBN dan belum ada peran badan usaha dalam pembangunan infrastruktur. Oleh karena itu belum ada pembagian pendapatan pemerintah dan badan usaha atas proyek bersama. Namun dalam pengembangan FTZ Dompok pada Kawasan Industri Halal telah merencanakan pembagian pendapatan berupa sewa bangunan pabrik.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, kebijakan, peraturan, kelembagaan saat ini terkait penataan ruang, pengadaan lahan, maupun KPBU belum sepenuhnya mendukung penerapan LVC. Kebijakan, peraturan penataan ruang telah menunjukkan dukungan melalui adanya kesesuaian antara Rencana Tata Ruang Kota Tanjungpinang dengan Rencana Pengembangan Kawasan FTZ Dompok. Kesesuaian tersebut dapat menjadi alat *value create* karena dapat menjamin bagi investor dalam pengadaan lahan (tanpa perlu melakukan *rezoning* kawasan), dan memberi jaminan pengembangan FTZ Dompok kedepannya sebagai kawasan industri yang dapat meningkatkan nilai tambah produksi. Kebijakan peraturan pengadaan lahan sebenarnya sudah mendukung melalui peraturan pusat, namun dalam implementasinya belum adanya dukungan pemerintah pusat atas pemberian lahan negara melalui HPL. Hal ini dikarenakan kelembagaan BP belum terbentuk dan belum ada dukungan dari segi peraturan. Sedangkan kebijakan peraturan KPBU juga sama belum sepenuhnya mendukung. Kelayakan proyek FTZ Dompok pada kawasan prioritas Blok F (Kawasan Industri Halal) telah layak secara finansial maupun telah menunjukkan adanya *value create* melalui sewa bangunan pabrik. Adanya kelayakan tersebut dapat meningkatkan kepercayaan investor untuk berinvestasi. Selain itu sudah terdapat dukungan pemerintah atas pengadaan lahan. Sedangkan insentif berupa bonus kepadatan belum bisa diterapkan karena kondisi FTZ belum terbangun (masih kosong), dan belum diarahkan kepada teknik pengaturan zonasi tersebut melalui RDTR Kota Tanjungpinang. Pengelolaan aset bersama terkendala oleh lahan belum diperoleh oleh BP dan kelembagaan BP belum terbentuk karena belum adanya dukungan dari peraturan. Selain itu sudah terdapat pembagian biaya melalui beberapa skema KPBU maupun pendapatan atas proyek bersama. Dengan demikian kelembagaan yang belum terbentuk karena belum ada turunan peraturan terbaru dapat berdampak pada pengelolaan FTZ yang terhambat salah satunya terkait pengadaan lahan dan pengelolaan aset.

5. UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kepada seluruh pihak yang telah membantu dalam penulisan artikel ini terutama untuk dosen pembimbing tugas akhir, narasumber dari BP KPBPB Bintan Wilayah Kota Tanjungpinang, Kantor Pertanahan Kota Tanjungpinang, dan Dinas PUPR Kota Tanjungpinang.

6. REFERENSI

- ADB. (2021). *Innovative Infrastructure Financing Through Value Capture in Indonesia*. Asian Development Bank, & Islamic Development Bank. (2019). The Evolution of Indonesia's Participation in Global Value Chains. In *IMF Working Papers* (Vol. 19).
- BP KPBPB Bintan Wilayah Kota Tanjungpinang. (2017). *Rencana Pengembangan FTZ Dompok Kota Tanjungpinang*. Tanjungpinang.
- Department of Premier and Cabinet. (2017). *Victoria's Value Creation and Capture Framework*. Retrieved from <http://www.dpc.vic.gov.au/index.php/news-publications/value-creation-and-capture-framework>
- Gielen, D. M., Salas, I. M., & Cuadrado, J. B. (2017). International Comparison of the Changing Dynamics of Governance Approaches to Land Development and Their Results for Public Value Capture. *Cities*, 71(December 2016), 123–134. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2017.05.012>
- Gong, W., & Li, J. V. (2021). *Deciphering Property Development around High-Speed Railway Stations through Land Value Capture : Case Studies in Shenzhen and Hong Kong*.
- Haji, R. A. (2018). Why Tanjungpinang Free Trade Zone (FTZ) Fail? *Journal of Management Practices, Humanities and Social Sciences*, 2(2), 54–61. <https://doi.org/10.33152/jmphss-2.2.5>
- Kim, M. (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*, 95(June 2019), 104624. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2020.104624>
- Kresse, K., Kang, M., Kim, S. Il, & van der Krabben, E. (2020). Value Capture Ideals and Practice – Development Stages and the Evolution of Value Capture Policies. *Cities*, 106(May), 102861. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102861>
- Li, X., & Love, P. E. D. (2019). Employing Land Value Capture in Urban Rail Transit Public Private Partnerships:

- Retrospective Analysis of Delhi's Airport Metro Express. *Research in Transportation Business and Management*, 32(January), 100431. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2020.100431>
- Li, X., Love, P. E. D., Luo, H., & Fang, W. (2022). A Systemic Model for Implementing Land Value Capture to Support Urban Rail Transit Infrastructure Projects. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 156(January), 90–112. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2021.12.010>
- Mabrurunnisa & Iskandar, D. A. (2021). Land Value Capture as Financial Resource for Infrastructure Development in Palembang City. *The Journal of Indonesia Sustainable Development Planning*, 2(1), 74–85. <https://doi.org/10.46456/jisdep.v2i1.96>
- Mathur, S. (2016). Innovation in Public Transport Finance: Property Value Capture. In *Innovation in Public Transport Finance: Property Value Capture*. <https://doi.org/10.4324/9781315588636>
- Mathur, S. (2019). An Evaluative Framework for Examining the Use of Land Value Capture to Fund Public Transportation Projects. *Land Use Policy*, 86(November 2018), 357–364. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2019.05.021>
- Mathur, S., & Smith, A. (2013). Land Value Capture to Fund Public Transportation Infrastructure: Examination of Joint Development Projects' Revenue Yield and Stability. *Transport Policy*, 30, 327–335. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2013.09.016>
- Peraturan Daerah Kota Tanjungpinang Nomor 3 Tahun 2018 tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi Kecamatan Tanjungpinang Kota, Tanjungpinang Barat, Tanjungpinang Timur, dan Bukit Bestari Tahun 2018-2038 (pp. 1–100). (2018). Kota Tanjungpinang.
- Peraturan Dewan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Bintan No. 1 Tahun 2008 Tentang Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Bintan. (2008).
- Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 2007 Tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Bintan. (2007).
- Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 Tentang Kerjasama Pemerintah Badan Usaha dalam Penyelenggaraan Infrastruktur. (2015).
- Peterson, G. E. (2008). Unlocking Land Values to Finance Urban Infrastructure. In *Unlocking Land Values to Finance Urban Infrastructure*. World Bank Publications. <https://doi.org/10.1596/978-0-8213-7709-3>
- Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan Kawasan Industri Halal di Kawasan FTZ Dompok. (2020).
- Shadikhodjaev, S. (2011). International Regulation of Free Zones: an Analysis of Multilateral Customs and Trade Rules. *World Trade Review*, 10(2), 189–216. <https://doi.org/10.1017/S1474745611000085>
- Shava, G. N., Hleza, S., Tlou, F., Shonhiwa, S., & Mathonsi, E. (2021). Qualitative Content Analysis, Utility, Usability, and Processes in Educational Research. *International Journal of Research and Innovation in Social Science*, V(VII), 2454–6186. Retrieved from www.rsisinternational.org
- Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum. (2012).
- Undang - Undang Nomor 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja. (2020).
- Wan, Z., Zhang, Y., Wang, X., & Chen, J. (2014). Policy and Politics behind Shanghai's Free Trade Zone Program. *Journal of Transport Geography*, 34, 1–6. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.10.015>
- Wang, W., van Noorloos, F., & Spit, T. (2020). Stakeholder Power Relations in Land Value Capture: Comparing Public (China) and Private (U.S.) Dominant Regimes. *Land Use Policy*, 91(November 2018), 104357. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2019.104357>