

Dampak Fiskal Pembangunan Kawasan TOD Karawang Terhadap APBD Pemerintah Daerah Kabupaten Karawang

Nudi G Subagja¹, Zefri², dan Irwan Prasetyo³

1,2, Prodi Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Krisnadwipayana

subagjatea@gmail.com

ABSTRAK

Keberadaan Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung (KCIC) yang direncanakan memiliki stasiun di Kabupaten Karawang telah mendorong adanya kawasan transit on development (TOD). Pengembangan kawasan ini akan berpengaruh pada penyediaan sarana dan prasarana pendukungnya seperti perumahan, fasilitas kesehatan, fasilitas pendidikan dan fasilitas lainnya. Kawasan TOD Karawang dengan luas sebesar ± 250 Ha berlokasi di dua desa yaitu desa Wanasari dan Wanakerta Kecamatan Telukjambe Barat Kabupaten Karawang Provinsi Jawa Barat. Pembangunan Kawasan TOD Karawang akan berpengaruh baik pada penerimaan maupun pengeluaran pemerintah daerah. Penerimaan akibat pembangunan bersumber dari pajak, retribusi dan dana perimbangan. Sedangkan pengeluaran pemerintah daerah dilakukan dalam rangka penyediaan maupun pemeliharaan sarana dan prasarana publik akibat pembangunan. Studi ini membahas sejauh mana pembangunan Kawasan TOD Karawang berdampak pada keuangan daerah. Adapun metode yang digunakan adalah analisis dampak fiskal. Perhitungan hanya dilakukan terhadap penerimaan dan pengeluaran yang merupakan dampak langsung dari pembangunan Kawasan TOD Karawang. Berdasarkan analisis dampak fiskal dalam penelitian ini (2019-2043), pembangunan Kawasan TOD Karawang bernilai positif sebesar Rp. 316.495.375.189,- Hal ini berarti, penerimaan pemerintah daerah lebih besar dibandingkan biaya pengeluaran (surplus). Hasil analisis bernilai positif tidak terlepas dari upaya yang dilakukan pihak pengembang dengan menginternalisasi dampak yang muncul akibat pembangunan. Hasil positif juga mengandung arti pembangunan Kawasan TOD Karawang tidak membebani anggaran pemerintah daerah, dan karenanya pembangunan dapat terus dilaksanakan sampai selesai sesuai waktu perencanaan. Namun demikian, dari hasil analisis diketahui terjadi penurunan yang cukup signifikan pasca selesainya pembangunan Kawasan TOD Karawang dengan asumsi seluruh kawasan sudah beroperasi secara maksimal. Karenanya, diperlukan analisis dampak fiskal dengan jangka waktu yang lebih panjang untuk memastikan pembangunan baru tidak berdampak negatif terhadap keuangan daerah. Mengingat pentingnya mengetahui dampak fiskal suatu pembangunan baru, analisis dampak fiskal dapat digunakan sebagai prosedur dalam pembuatan kebijakan pembangunan baru oleh pemerintah daerah.

Katakunci: Pembangunan baru, dampak, fiskal daerah

ABSTRACT

The existence of the Jakarta-Bandung High-Speed Train Project (KCIC), which is planned to have a station in Karawang Regency, has spurred the development of a transit-oriented development (TOD) area. The development of this area will impact the provision of supporting facilities and infrastructure such as housing, healthcare facilities, educational

facilities, and others. The Karawang TOD area, covering an area of approximately ± 250 hectares, is located in two villages, namely Wanasari and Wanakerta, in the Telukjambe Barat District of Karawang Regency, West Java Province. The development of the Karawang TOD area will have both positive and negative effects on local government finances. Revenue from development comes from taxes, levies, and balance funds. Meanwhile, local government expenditures are incurred for the provision and maintenance of public infrastructure due to development. This study discusses the extent to which the development of the Karawang TOD area affects local government finances. The method used is fiscal impact analysis. Calculations are only made for revenue and expenditure that are direct impacts of the development of the Karawang TOD area. Based on fiscal impact analysis in this study (2019-2043), the development of the Karawang TOD area has a positive value of Rp. 316,495,375,189,-. This means that local government revenue exceeds expenditure (surplus). The positive result is attributed to the efforts made by the developers to internalize the impacts arising from development. A positive result also implies that the development of the Karawang TOD area does not burden the local government budget, and therefore, development can continue until completion according to the planned schedule. However, it is known from the analysis that there is a significant decrease after the completion of the development of the Karawang TOD area, assuming that the entire area is fully operational. Therefore, a fiscal impact analysis with a longer time frame is needed to ensure that new developments do not harm local government finances. Considering the importance of understanding the fiscal impact of new development, fiscal impact analysis can be used as a procedure in the formulation of new development policies by local governments.

Keywords : *New development, impact, local fiscal*

PENDAHULUAN

Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung merupakan salah satu pembangunan utama saat ini. Pembangunan ini termasuk ke dalam Proyek Strategis Nasional yaitu Proyek Pembangunan infrastruktur Sarana dan Prasarana Kereta Api Antar Kota [1]. Kereta Cepat Jakarta-Bandung diprediksi hanya memakan waktu selama 36 menit untuk menghubungkan Jakarta dan Bandung [2]. Waktu tempuh ini jauh lebih cepat jika dibandingkan dengan perjalanan menggunakan kereta api dan mobil. Kereta cepat Jakarta-Bandung akan berhenti di empat stasiun, yaitu Tegalluar, Padalarang, Karawang, dan Halim. Di empat stasiun ini akan dibangun Transit Oriented Development sebagai penunjang.

Pembangunan Kawasan TOD Karawang, merupakan sebuah konsep terintegrasi antara stasiun kereta, hunian, kawasan industri, jasa

dan niaga. Pembangunan Kawasan TOD Karawang dalam rangka menunjang pergerakan kegiatan industri dan perkotaan. Kereta cepat tersebut menghubungkan core region Jakarta-Bandung, dimana kedua wilayah tersebut merupakan kawasan yang pertumbuhannya sangat cepat.

Pembangunan Kawasan TOD Karawang, disamping memberikan efek positif juga menimbulkan eksternalitas. Pemerintah harus menyiapkan sejumlah sarana dan prasarana pendukungnya seperti jalan, jaringan air, dan yang lainnya. Oleh karena itu, diperlukan sebuah analisis dampak fiskal yaitu analisis yang dilakukan untuk mengetahui pengeluaran dan penerimaan pemerintah daerah. Hasil analisis akan menjelaskan sejauhmana pembangunan TOD Karawang berpengaruh terhadap anggaran pemerintah daerah Kabupaten Karawang. Sampai saat ini belum

ada pihak yang melakukan analisis ini, oleh karenanya hasil penelitian diharapkan dapat menggambarkan dampak pembangunan Kawasan TOD kereta cepat JakartaBandung terhadap APBD Pemerintah Kabupaten Karawang untuk selanjutnya digunakan sebagai bahan pertimbangan pengembangan Kawasan.

Hasil penelitian Imma Widyawati Agustin dan Septiana Hariyani [3] menyoroti dampak ekonomi dan fiskal lokal dari TOD, menunjukkan bahwa pajak yang dikeluarkan lebih kecil dari 30% rata-rata pendapatan di kelasnya. Harizul Akbar Nazwar [4] menyimpulkan bahwa semakin dekat lokasi properti terhadap simpul TOD, maka peningkatan nilai akan semakin tinggi. Tujuan pada penelitian ini adalah menghitung dampak fiskal pembangunan Kawasan TOD Karawang di Karawang terhadap APBD Pemerintah Daerah Kabupaten Karawang.

METODE PENELITIAN

Penelitian dilakukan berdasarkan Rencana Pembangunan Transit Oriented Development (TOD) Karawang terletak di dua desa yaitu desa Wanasari dan Wanakerta Kecamatan Telukjambe Barat, Kabupaten Karawang. Waktu penelitian terbatas pada tahun 2023 untuk pengumpulan data dan survey. Metode yang digunakan adalah dengan analisis dampak fiskal yaitu analisis komparasi antara potensi penerimaan dan pengeluaran akibat suatu pembangunan [5].

Data yang akan digunakan diambil melalui kombinasi antara data primer dan sekunder. Data-data yang akan dipergunakan dalam penelitian ini adalah data-data primer dan sekunder terkait pembangunan Kawasan TOD Karawang. Data primer diperoleh dari hasil wawancara dengan stakeholders terkait dan juga observasi langsung secara visual di lapangan. Sedangkan data-data sekunder yang dipergunakan adalah data-data perencanaan pembangunan Kawasan TOD Karawang seperti site plan dan dokumen analisa dampak lingkungan (AMDAL), peraturan perundangan yang berlaku serta data lainnya yang akan

dipergunakan untuk proses identifikasi dan analisis.

Pengumpulan data sekunder dilakukan dengan mengakses data dari BPS Kabupaten Karawang dan dari profil desa yang termasuk dalam wilayah studi. Selain itu untuk melengkapi data sekunder ini data- data pendukung lainnya 24 diperoleh dari berbagai media.

Pada penelitian ini akan menggunakan sedikitnya 3 (tiga) metode analisis dampak fiskal yaitu case study, service standard dan percapita multiplier [6]. Case study digunakan untuk mengetahui pendapat dan proyeksi dari pihak yang berkepentingan (pejabat pemerintah) terhadap pembangunan baru yang dilaksanakan. Service standard dilakukan untuk mengetahui pelayanan yang harus diberikan oleh pemerintah dengan menggunakan standar layanan yang ada untuk tiap penduduk. Sedangkan percapita multiplier digunakan untuk memperkirakan 28 penerimaan maupun pengeluaran pemerintah daerah berdasarkan jumlah penduduk yang ada. Sumber data yang digunakan dalam penelitian meliputi data pemerintah daerah, Badan Pusat Statistik dan sumber informasi lainnya yang dibutuhkan untuk melengkapi dalam pengolahan data.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Secara administratif lokasi Renana Kegiatan Pembangunan Transit Oriented Development (TOD) Karawang terletak di di desa Wanasari dan Wanakerta Kecamatan Telukjambe Barat, Kabupaten Karawang. Secara geografis lokasi Kegiatan Pembangunan Transit Oriented Development (TOD) Karawang berada pada 106°11'53,09" BT - 106°15'15,55"BT dan 6°31'37,94" LS - 6°35'22,99" LS.

Rencana Pembangunan Transit Oriented Development (TOD) Karawang merupakan bagian dari rencana pembangunan sarana angkutan massal Kereta Cepat Jakarta – Bandung. Pembangunan TOD Karawang yang direncanakan akan menggunakan areal pertanian di Desa Wanasari dan Wanakerta, Kecamatan Telukjambe Barat, Kabupaten Karawang. Untuk menunjang TOD tersebut

akan dibangun akses gerbang tol Jakarta – Cikampek km 41 yang terletak di Desa Wanasari, Kecamatan Telukjambe Barat, Kabupaten Karawang. Rencana pembangunan TOD Karawang akan menggunakan lahan sekitar 250 ha (sesuai pertimbangan teknis pertanian yang diizinkan). Kondisi lahan rencana pembangunan TOD saat ini adalah lahan pesawahan dan sempadan sungai Ciketing dan Cibaregbeg yang melintasi daerah rencana proyek untuk luasan 230 ha. Adapun 20 ha lainnya adalah lahan sekitar sungai Cibeet dan permukiman desa Wanasari.

Kegiatan pembangunan Transit Oriented Development (TOD) Karawang direncanakan untuk dilakukan pada area lahan seluas ± 246 ha untuk kawasan TOD di Desa Wanasari dan Wanakarta Kecamatan Telukjambe Barat, Kabupaten Karawang. Secara umum, rencana pembangunan kawasan TOD terdiri dari beberapa kegiatan utama antara lain : kawasan permukiman (Residential), kawasan campuran (Mixed use), area komersil (commercial area), hotel kantor dan kawasan bisnis (office and bussiness park) industri, sekolah bertaraf internasional (international school) fasilitas publik (meliputi fasilitas pendidikan tingkat dasar hingga tingkat menengah atas, fasilitas kesehatan dari tingkat posyandu hingga farmasi, dan fasilitas sipil seperti kantor polisi, pemadam kebakaran, kantor kelurahan, tempat ibadah dan gedung multi purpose), fasilitas penunjang kawasan berupa instalasi air bersih, air kotor, taman dan penghijauan kawasan. Rencana pembangunan Kawasan TOD Karawang adalah menempati areal seluas ±246 ha dari 250 ha lahan yang diizinkan.

Analisis dampak fiskal terhadap Dampak langsung yang berpengaruh pada keuangan daerah. Dampak fiskal bersifat legal kuantitatif dengan menghitung potensi penerimaan dan pengeluaran pemerintah daerah dengan asumsi peraturan perundangan yang digunakan merupakan peraturan yang berlaku saat ini meliputi : proyeksi inflasi sebesar 3,2% untuk tahun 2024 (Bank Indonesia dalam Rencana Anggaran Tahunan BI (RATBI) tahun 2024), tingkat suku bunga dianggap sama selama masa

analisis yaitu sebesar 6,00% pertahun sesuai dengan Rapat Dewan Gubernur per Desember 2023 [9].

Adapun pos yang termasuk pengeluaran meliputi : (1) Pemeliharaan Jalan, (2) Pemeliharaan Saluran Drainase, (3) Penerangan Jalan Umum (PJU), (4) Biaya Parkir, (5) Pemeliharaan Jaringan Air Bersih, (6) Biaya Pengelolaan Persampahan dan (7) Biaya Pengelolaan Air Limbah Domestik.

Sedangkan pos yang termasuk penerimaan meliputi: (1) Pajak Bumi dan Bangunan (PBB), (2) Bea Perolehan Hak Atas Tanah dan Bangunan (BPHTB), (3) Pajak Penerangan Jalan Umum (PJU), (4) Pajak parkir, (5) Pajak Reklame, (6) Retribusi Pelayanan Persampahan/Kebersihan dan (7) Retribusi Izin Mendirikan Bangunan [10].

Perhitungan penerimaan dan pengeluaran mengikuti rumus :

$$PV = P_0 (1+r)^{-t}$$

Keterangan :

PV : Jumlah uang menurut nilai saat ini P_0 :

Jumlah uang menurut nilai semula r : Tingkat suku bunga tahunan

t : Tahun ke- 1, 2, 3 dan seterusnya

Perhitungan penerimaan dilakukan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku serta berdasarkan pendekatan beberapa metode analisis dampak fiskal yaitu : service standard method, percapita multiplier dan case study. Sebagaimana ditetapkan dalam peraturan tersebut, bahwa tarif pajak paling besar sebesar 0,5%. Diasumsikan daerah menerapkan tarif sebesar 0,2% pada tahun 2019-2022 dan 0,5% setelah 2022;

NJOP kena pajak bangunan bernilai 40% jika bernilai lebih dari satu milyar setelah di kurangi Rp. 12.000.000. Sehingga rumus perhitungannya [11] :

$$PBB = 0,5\% \times 40\% \times (\text{NJOP bumi} + \text{NJOP bangunan} - \text{Rp. 12.000.000})$$

Besarnya Nilai Perolehan Objek Pajak (NPOP) tidak kena pajak ditetapkan sebesar Rp.

60.000.000,- (enam puluh juta rupiah) untuk setiap Wajib Pajak; kemudian tarif Bea Perolehan Hak atas Tanah dan/atau Bangunan sebesar 5 % (lima persen) dan harga objek BPHTB diperoleh dari perkiraan harga unit yang berada di pasaran Kabupaten Karawang saat ini. Atas dasar keterangan di atas, besarnya

$BPHTB = 5\% \times (NPOP - Rp. 60.000.000)$ [12]. Adapun harga objek BPHTB diperoleh dari perkiraan harga unit yang berada di pasaran Kabupaten Karawang saat ini.

Pajak penerangan jalan umum (PJU) [13] memiliki ketentuan yaitu pajak 5,0 % untuk niaga bukan industri, pajak 3,0% untuk rumah tangga. Metode yang digunakan adalah menggunakan case study dimana tarif listrik untuk penerangan jalan umum provinsi Jawa Barat 2020 sebesar Rp1.463,27/kwh. Masa pajak pju adalah jangka waktu yang lamanya 1 (satu) bulan takwim, jumlah PJU diasumsikan dari adanya PJU di tiap 40m sepanjang jalan yang ada di kawasan TOD dengan total biaya per pju adalah Rp 31.602.

Maka didapatkan rumus :

$Pajak\ PJU = Total\ Unit \times Biaya/unit \times (5\% \text{ pajak niaga} + 3\% \text{ pajak rumah tangga})$.

Pajak parkir [14] didapat dari adanya penyediaan tempat parkir oleh pengelola pusat perbelanjaan (mal). Perhitungan potensi penerimaan dari pajak parkir akibat pembangunan Kawasan TOD Kereta Cepat Jakarta Bandung dihitung berdasarkan asumsi sebagai berikut : Harga tanda parkir (HTP) yang berlaku di Kabupaten Karawang pada tahun 2019 dan diperkirakan akan terus sama hingga tahun 2043 untuk mobil sebesar Rp. 3.000,- untuk jam pertama dan Rp. 2.000,- untuk tiap jam berikutnya. Sedangkan untuk sepeda motor, HTP sebesar Rp. 2.000,- dan Rp. 1.000,- untuk tiap jam berikutnya dan Lama kendaraan parkir selama 2 jam.

Kontribusi besar pajak reklame [15] didapat dari potensi reklame pada tiap-tiap ruko serta pusat perbelanjaan mal. Berdasarkan Peraturan Bupati Karawang Nomor 29 Tahun 2016 sebagai dasar perhitungan Pajak Reklame besar

NJOPR dan nilai strategis pemasangan reklame di Kabupaten Karawang sebagai berikut ini : NJOPR papan merek dilokasi swasta Rp. 300.000,-, NJOPR papan merek dilokasi tertutup Rp. 200.000,-, nilai strategis reklame papan merek dilokasi swasta (Kecamatan Telukjambe Timur) Rp. 50.000,-, nilai strategis reklame papan merek dilokasi tertutup (Kecamatan Telukjambe Timur) Rp. 25.000.

Rumus yang digunakan untuk retribusi reklame adalah sebagai berikut:

$Retribusi\ Reklame = 25\% \times Luas\ Reklame \times (NJOPR + Nilai\ Strategis)$

Retribusi angkutan sampah [16] ditetapkan menurut penggolongan/ klasifikasi sebagai berikut : (1) Rumah tangga dengan nominal sebesar Rp. 7.500,- per bulan; (2) Usaha/ perdagangan dan jasa terdiri atas toko dan tempat usaha lainnya, dengan nominal sebesar Rp. 10.000,- per bulan; (3) Hotel, penginapan dan losmen, sebesar Rp. 150.000 per m³; (4) Pedagang di pasar, terminal dan di tempat-tempat lainnya, yang sejenis dengan nominal sebesar bervariasi antara Rp 1.000,- sampai dengan Rp. 3000,- per hari tergantung jenis pedagang. Pengangkutan sampah penyelenggaraan acara/event dengan nominal sebesar Rp. 750.000,- per ritase dan penyediaan Tempat Pemrosesan Akhir Sampah (TPAS) dengan nominal sebesar Rp. 60.000,- per m³.

Rumus yang digunakan untuk retribusi kebersihan adalah sebagai berikut:

$Retribusi\ Kebersihan = 12 \times [(Hunian \times 7500) + (Niaga \times 10000)]$

Penerimaan daerah yang cukup besar berasal dari retribusi IMB. Setiap komponen pembangunan sebelum dilakukan pembangunan harus mempunyai IMB yang di dapat dari Dinas Ciptakarya Kabupaten Karawang [17]. Dengan sifat penerimaan hanya 1 kali Biaya izin yang ditetapkan berdasarkan peraturan di atas adalah : (1) Bangunan Perumahan = 1 % x standar harga bangunan; (2) Bangunan Perusahaan Industri = 2 % x Standar harga bangunan dan (3) Bangunan Sosial = 0.5 % x standar harga bangunan.

Rumus yang digunakan untuk menghitung potensi IMB adalah sebagai berikut :

Potensi IMB = [(1% x Luas Bangunan Niaga dan Hunian x Harga Standar Bangunan Niaga dan Hunian) + (0,5% x Luas Bangunan Fasum x Harga Standar Bangunan Fasum)]

Dari tabel di atas, dapat diketahui besaran potensi masing-masing penerimaan Pemerintah Daerah Kabupaten Karawang akibat pembangunan TOD Karawang penerimaan pemerintah daerah dari tahun 2019-2043, penerimaan dari bea perolehan hak atas tanah dan bangunan (BPHTB) teridentifikasi memiliki jumlah paling besar yaitu Rp. 242.742.294.614. proporsi potensi penerimaan pemerintah daerah akibat pembangunan Kawasan TOD Karawang. BOHTB menempati urutan pertama pengeluaran terbesar dengan proporsi sebesar 39 persen. Proporsi terkecil terdapat pada Retribusi PJU yaitu sebesar 0.03 persen Secara agregat potensi pengeluaran total pemerintah daerah akibat Pembangunan Kawasan TOD Karawang Tahun 2019-2043 sebesar Rp. 626.517.976.869,-.

Adapun pos pengeluaran adalah sebagai berikut :

Biaya pemeliharaan jalan menggunakan standar biaya pemeliharaan jalan Bina Marga Kabupaten Karawang Tahun 2019 [18]. Pemeliharaan rutin dilakukan setiap tahun, pemeliharaan periodik dilakukan 5 (lima) tahun sekali atau dalam perhitungan analisis jatuh pada tahun 2024,2034, 2029, dan 2039.

Pemeliharaan Jalan= Luas Jalan x Standar Pemeliharaan Rutin

Pemeliharaan saluran drainase dimulai tahun 2019 yaitu setelah serah terima aset dari pengembang ke pemerintah daerah. Pendekatan menggunakan standar biaya pemeliharaan drainase Dinas Ciptakarya Kabupaten Karawang Tahun 2011. Standar harga pemeliharaan drainase : Rp. 50,000,-/ m². Luas drainase (developer) : 59,183 m². Kenaikan standar harga pemeliharaan mengikuti pola inflasi.

Pemeliharaan Drainase = Luas Drainase x Standar Pemeliharaan

Biaya penerangan jalan dengan pendekatan yang dilakukan untuk standar biaya adalah dengan menggunakan jumlah kWh rata-rata tiap lampu PJU yang telah ada di Kabupaten Karawang yaitu sebesar 21,6 kWh per bulan. Sedangkan jarak antar titik PJU adalah 40 m. Berdasar panjang jalan yang ada di Kawasan TOD Kereta Cepat Jakarta Bandung, akan diketahui jumlah lampu yang harus dibiayai oleh pemerintah daerah.

PJU = 12 x Titik Lampu x KWh/bulan x Tarif per KWH

Pemeliharaan air bersih berdasarkan jenis serta lokasi, golongan tarif PDAM Kabupaten Karawang tahun 2019 yang berlaku di Kawasan TOD Kereta Cepat Jakarta Bandung sebagai berikut : (1) Perumahan termasuk kedalah golongan tarif II.A.3 dengan rincian tarif sebagai berikut : 1-10 m³ = Rp. 1.325,- ; 11-20 m³ = Rp. 2.250,- ; 21-30 m³ = Rp. 3.550,- dan di atas 30 m³ = Rp. 5.150,- (2) Ruko termasuk golongan III.A (niaga kecil) dengan tarif (1-10 m³ = Rp. 1.600,- ; 11-20 m³ = Rp. 2.850,- ; 21-30 m³ = Rp. 4.475,- dan di atas 30 m³ = Rp. 6.075,-) dan; (3) Mal termasuk dalam golongan III.B (niaga besar) dengan tarif 1-10 m³ = Rp. 2.175,- ; 11-20 m³ = Rp. 3.425,- ; 21-30 m³ = Rp. 5.150,- dan di atas 30 m³ = Rp. 6.750,-. Konsumsi air bersih perumahan sebesar 150 liter per orang/ hari dan debit limbah cair sebesar 120 liter setiap jiwa/ hari (study JICA, 1990), masing-masing rumah terdiri dari 5 (lima) jiwa;. Perhitungan pemeliharaan jaringan air bersih menggunakan biaya rata-rata perjiwa pelayanan PDAM area Karawang sebesar Rp. 3,041 perjiwa/ tahun dan mengalami kenaikan pertahunnya mengikuti angka inflasi 5%. Rumus yang digunakan untuk pemeliharaan air bersih :

Air Bersih = Perkiraan Jumlah Penghuni x Biaya Pemeliharaan/Tahun

Berdasarkan data yang diperoleh rekapitulasi perkiraan biaya pemeliharaan air bersih dari tahun 2019 sampai dengan 2043 adalah sebesar Rp 228.290.355.541.

Biaya pengelolaan sampah dengan pertimbangan: angkutan armada berupa truck Isuzu 135 PS dengan kapasitas 6 m³; keperluan bahan bakar (solar) untuk sekali angkut sampah (bolak-balik) dari Kawasan TOD Kereta Cepat Jakarta Bandung ke tempat pembuangan akhir sampah (TPA) sebesar 2 (dua) liter atau sebesar Rp. 9.000,- ; upah/ ongkos operasional 1 (satu) sopir dan 4 (empat) orang pemuat masing-masing @ Rp. 20.000,- sehingga jumlah total sebesar Rp. 100.000,-sekali muat; dan rata-rata biaya perawatan per 1 (satu) armada tiap tahun sebesar Rp. 7.000.000,.

Rumus yang digunakan untuk menghitung biaya pengelolaan sampah :

Pengelolaan Sampah = [Jumlah Pengangkutan x (Upah + Biaya Solar) + (Kebutuhan Armada x Pemeliharaan Truck)]

Berdasarkan data yang diperoleh rekapitulasi perkiraan biaya pengelolaan sampah dari tahun 2019 sampai dengan 2043 adalah sebesar Rp 1.404.334.881.

Biaya pengelolaan limbah domestik dengan mempertimbangkan debit limbah cair sebesar 120 liter setiap jiwa/ hari (study JICA, 1990), masing-masing rumah terdiri dari 5 (lima) jiwa; debit limbah cair aktivitas ruko sebesar 80 liter setiap jiwa/ hari (SNI 03-7065-2005), masing-masing ruko terdiri dari 3 (tiga) karyawan; mengingat belum adanya unit pengelolaan limbah di Kabupaten Karawang, biaya operasional pengelolaan limbah mengambil contoh dari tempat lain (comparable city) yaitu Instalasi Pengelolaan Air Limbah (IPAL) Cemara Kota Medan, dimana biaya operasional sebesar Rp. 1.260/ m³ (Hasan Bisri Siregar, 2006); biaya yang harus dikeluarkan oleh pemerintah daerah untuk pengelolaan limbah cair domestik adalah biaya setelah dilakukan pengurangan dari biaya pelayanan air kotor/ limbah yang dipungut pemerintah daerah melalui rekening PDAM, dan kenaikan biaya pelayanan maupun pengelolaan air limbah didasarkan pada pola inflasi yang ada.

Rumus yang digunakan untuk menghitung biaya pengelolaan limbah adalah sebagai berikut:

Pengelolaan Limbah = Total Biaya Operasional – Pemasukan Retribusi Limbah

Berdasarkan data yang diperoleh rekapitulasi perkiraan biaya pengelolaan limbah dari tahun 2019 sampai dengan 2043 adalah sebesar Rp 3.832.915.601. Dari masing-masing potensi pengeluaran pemerintah daerah dari tahun 2019-2043, biaya pemeliharaan jalan teridentifikasi menyumbang pengeluaran paling besar yaitu sebesar Rp. 57,356,400,438,- . Sedangkan biaya terkecil untuk pos pengeluaran pemerintah daerah berasal dari biaya pemeliharaan jaringan air bersih yaitu sebesar Rp. 453,211,483,-. proporsi potensi pengeluaran pemerintah daerah akibat pembangunan Kawasan TOD Karawang. Biaya pemeliharaan saluran air bersih menempati urutan pertama pengeluaran terbesar dengan proporsi sebesar 73,64 persen. Proporsi terkecil terdapat pada biaya pengangkutan sampah yaitu sebesar 0.76 persen. Secara agregat potensi pengeluaran total pemerintah daerah akibat Pembangunan Kawasan TOD Karawang Tahun 2019-2043 sebesar Rp. 310.022.601.680,-.

Setelah melakukan perhitungan potensi penerimaan serta biaya yang harus dikeluarkan oleh pemerintah daerah, selanjutnya di lakukan analisis dampak fiskal yaitu komparasi antara potensi penerimaan dan pengeluaran oleh pemerintah daerah. Apabila hasilnya berupa surplus yang berarti penerimaan lebih besar dari pengeluaran, berarti pembangunan Kawasan TOD Karawang berdampak positif bagi keuangan daerah. Namun apabila hasilnya defisit atau penerimaan lebih kecil dari pengeluaran, maka pembangunan yang ada berdampak negatif atau membebani kas daerah Pemerintah Kabupaten Karawang.

Tabel 1. Rekapitulasi Perkiraan Penerimaan dan Pengeluaran Pemerintah Daerah Kabupaten Karawang Akibat Pembangunan Kawasan TOD Karawang Tahun 2019-2043

Tahun	Penerimaan (Rp.)	Pengeluaran (Rp.)	Selisih (Rp.)
2019	9.280.356.108	5.031.946.390	4.248.409.718
2020	5.554.358.325	6.141.524.194	-587.165.869
2021	2.614.389.788	5.887.452.076	-3.273.062.287
2022	2.466.405.461	5.645.892.004	-3.179.486.543
2023	11.061.542.007	7.794.340.823	3.267.201.184
2024	194.965.303.914	14.584.012.889	180.381.291.025
2025	14.539.297.174	13.873.349.405	665.947.769
2026	13.716.318.088	13.200.454.414	515.863.674
2027	12.939.922.725	12.563.271.835	376.650.890
2028	30.556.425.234	16.655.815.763	13.900.609.471
2029	58.924.434.927	16.600.362.819	42.324.072.107
2030	20.429.695.419	15.777.735.803	4.651.959.617
2031	19.273.297.566	14.999.446.494	4.273.851.072
2032	74.006.847.255	17.470.722.861	56.536.124.393
2033	18.682.745.995	16.596.950.471	2.085.795.524
2034	17.625.232.071	15.770.776.106	1.854.455.965
2035	16.627.577.425	14.989.589.192	1.637.988.233
2036	15.686.393.798	14.250.925.815	1.435.467.983
2037	14.798.484.715	13.552.460.486	1.246.024.229
2038	13.960.834.637	12.891.998.373	1.068.836.264
2039	13.170.598.714	12.267.467.963	903.130.750
2040	12.425.093.126	11.676.914.151	748.178.975
2041	11.721.785.968	11.118.491.707	603.294.261
2042	11.058.288.649	10.590.000.323	468.288.326
2043	10.432.347.782	10.090.699.322	341.648.460
Total	626.517.976.869	310.022.601.680	316.495.375.189

Berdasarkan tabel di atas, diketahui pada awal pembangunan TOD Karawang terjadi surplus yang cukup besar. Kondisi ini dikarenakan pemerintah menerima banyak pemasukan dari BPTHB dan PBB ketika bangunan sudah beroperasi. Secara umum dampak pembangunan Kawasan TOD Karawang telah diinternalisasi oleh pengembang. Pengeluaran pemerintah daerah yang cukup besar terjadi setelah seluruh sarana prasarana sudah selesai dibangun pada tahun 2028. Pada awal pembangunan terjadi penerimaan kas daerah yang sangat besar. Penerimaan terbesar bersumber dari retribusi PBB dan BPHTB (one time revenue) yang jumlahnya sekitar 70 % dari total penerimaan. Baik penerimaan maupun pengeluaran pemerintah daerah mulai stabil pada tahun 2033 yaitu pada saat pembangunan telah selesai, serta asumsi perumahan TOD Karawang telah terisi/ berpenghuni penuh.

Secara agregat, selisih antara penerimaan dan pengeluaran pada masa analisis (2019-2043) menunjukkan hasil positif yang cukup besar yaitu sebesar Rp. 316.495.375.189,-. Kondisi ini menunjukkan secara umum pembangunan Kawasan TOD Karawang berdampak positif atau tidak membebani APBD Pemerintah Kabupaten Karawang.

KESIMPULAN

1. Potensi penerimaan Pemerintah Daerah Kabupaten Karawang akibat pembangunan Kawasan TOD Kereta Cepat Jakarta Bandung rentang waktu (2019-2043) sebesar Rp. 626.517.976.869
2. Potensi pengeluaran Pemerintah Daerah Kabupaten Karawang akibat pembangunan Kawasan TOD Kereta Cepat Jakarta Bandung rentang waktu (2019-2043) adalah sebesar Rp. 310.022.601.680,- atau sebesar 49,5 persen dari penerimaan.
3. Pembangunan Kawasan TOD Kereta Cepat Jakarta Bandung memiliki dampak fiskal positif, tidak membebani anggaran daerah sehingga memungkinkan kelanjutan pembangunan sesuai rencana

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Presiden Republik Indonesia. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2016 Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional
- [2] Liputan Khusus Departemen Perhubungan. Pemerintah Berkomitmen Membangun Kereta Cepat Jakarta Bandung 2022.
- [3] Agustin & Hariyani. Penerapan “Transit Oriented Development” di Kawasan Tugu-Kartanegara, Kota Malang 2022.
- [4] Harizul Akbar Nazwar. Transit Oriented Development : Insentif terhadap Nilai Properti 2021.
- [5] Danang Rizki Ginanjar. Analisis Dampak Fiskal Untuk Setiap Periode Pembangunan Kota Baru BSD terhadap Pemda Kabupaten Tangerang 2006.

- [6] Johny Patta. Pengenaan Dampak Fiskal Akibat Pembangunan : Suatu Tinjauan Metodologis 1992.
- [7] Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan. Andal Pembangunan TOD Karawang Tahun 2017.
- [8] KCIC. Masterplan TOD Karawang PT. KCIC 2016.
- [9] Bank Indonesia. Outlook Ekonomi Indonesia edisi Desember 2023.
- [10] Republik Indonesia. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah.
- [11] Republik Indonesia. Undang-undang Nomor 12 Tahun 1994 tentang Perubahan atas Undang- undang Nomor 12 Tahun 1985 tentang Pajak Bumi dan Bangunan.
- [12] Pemerintah Daerah Kabupaten Karawang. Peraturan Daerah Kabupaten Karawang Nomor 4 tahun 2011 tentang Bea Perolehan Hak Atas Tanah dan Bangunan.
- [13] Pemerintah Daerah Kabupaten Karawang.. Peraturan Bupati Kabupaten Karawang Nomor 96 Tahun 2012 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pemungutan Pajak Penerangan Jalan.
- [14] Pemerintah Daerah Kabupaten Karawang. Peraturan Daerah Kabupaten Karawang Nomor 3 Tahun 2008 tentang Pajak Parkir.
- [15] Pemerintah Daerah Kabupaten Karawang. Peraturan Bupati Karawang Nomor 29 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Peraturan Bupati Nomor 97 tahun 2012 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pemungutan dan Perhitungan Pajak Reklame.
- [16] Pemerintah Daerah Kabupaten Karawang. Peraturan Daerah Kabupaten Karawang Nomor 2 Tahun 2021 Tentang Retribusi Jasa Umum.
- [17] Pemerintah Daerah Kabupaten Karawang. n Peraturan Daerah Kabupaten Karawang Nomor 10 Tahun 2009.
- [18] Direktorat Jenderal Bina Marga. Manual Kapasitas Jalan Indonesia, Dinas Pekerjaan Umum, 1997.