

Reformasi Pembiayaan Konektivitas Spasial-Tematik: Menyingkirkan Bottleneck Infrastruktur Jalan Untuk Mengakselerasi Kawasan Agromaritim-Tourism Terpadu Kota Raha Kabupaten Muna

Usriana

Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Muna
e-mail: usriana.st@gmail.com

Abstrak

Kabupaten Muna memiliki visi jangka panjang yang sangat ambisius dalam mewujudkan "Industrialisasi JATI (Jagung, Hortikultura, Ternak, Ikan) Menuju Muna Barakati, Sejahtera, Maju, dan Berkelanjutan". Sebagai motor pertumbuhan ekonomi, Kota Raha berperan sebagai simpul utama distribusi logistik sekaligus pintu gerbang pariwisata daerah. Namun demikian, akselerasi ekonomi inklusif di Kabupaten Muna saat ini mengalami hambatan struktural yang sangat serius berupa buruknya kondisi kemantapan infrastruktur jalan kabupaten, di mana sebesar 70,16% total jaringan jalan berada dalam kondisi rusak dan rusak berat. Keterbatasan aksesibilitas ini berimbas langsung pada tingginya biaya logistik komoditas unggulan sektor pertanian dan perikanan, serta melemahkan daya saing Kota Raha sebagai destinasi pariwisata unggulan daerah. Makalah kebijakan (Policy Paper) ini bertujuan untuk menganalisis urgensi pembenahan infrastruktur jalan koridor utama di Kabupaten Muna, mengeksplorasi akar masalah tata kelola anggaran keuangan daerah, serta merumuskan rekomendasi kebijakan yang aplikatif di tengah keterbatasan porsi fiskal daerah, di mana alokasi Belanja Modal rata-rata hanya menyerap sebesar 21,02% dari total APBD. Melalui metode analisis prioritas masalah Urgency, Seriousness, and Growth (USG) dan pendekatan akar masalah Fishbone Diagram, diidentifikasi bahwa akar masalah utama terletak pada ketidakseimbangan struktural APBD yang didominasi oleh Belanja Operasi (78,98%) serta ketiadaan regulasi penganggaran berbasis spasial-tematik yang terpadu antar-OPD. Berdasarkan analisis kelayakan menggunakan kriteria Bardach (Technical Feasibility, Economic/Financial Possibility, Political Viability, dan Administrative Operability), makalah ini merekomendasikan formulasi kebijakan strategis tunggal yaitu Penerapan Kebijakan Penganggaran Spasial Tematik (Spatial-Thematic Budgeting) melalui Peraturan Bupati Muna tentang Pedoman Perencanaan dan Penganggaran Terpadu Tematik, Holistik, Integratif, dan Spasial (THIS) Koridor Agromaritim-Tourism Kota Raha-Lohia. Instrumen regulasi ini akan mengunci (earmark) alokasi Dana Alokasi Khusus (DAK) Fisik Bidang Jalan minimal sebesar 35% dan Dana Bagi Hasil (DBH) sebesar 20% secara terfokus pada koridor prioritas ini guna menjamin ketuntasan pembangunan jalan mantap aspal secara berkelanjutan, sekaligus menstimulasi peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) melalui integrasi komoditas JATI dengan ekosistem pariwisata.

Kata Kunci: Agromaritim-Tourism, Keterbatasan Fiskal, Kota Raha, Makalah Kebijakan, Spatial-Thematic Budgeting, THIS.

Abstract

Muna Regency has a long-term vision to realize “JATI Industrialization (Corn, Horticulture, Livestock, Fish) toward Muna Barakati, Prosperous, Advanced, and Sustainable.” As an engine of economic growth, Raha City serves as the main logistics distribution node and the gateway to regional tourism. However, inclusive economic acceleration in Muna Regency is constrained by a structural problem in district road infrastructure, where 70.16% of the total road network is in damaged and severely damaged condition. This accessibility limitation directly increases logistics costs for leading agricultural and fisheries commodities and weakens the competitiveness of Raha City as a regional tourism destination. This policy paper aimed to analyze the urgency of improving the main road corridor in Muna Regency, explore the root causes of regional budget governance problems, and formulate an applicable policy recommendation amid limited fiscal space, where capital expenditure accounts for only 21.02% of the regional budget on average. Using Urgency, Seriousness, and Growth (USG) prioritization and a Fishbone Diagram root-cause approach, the analysis identified a structural imbalance in the regional budget, dominated by operating expenditure (78.98%), and the absence of integrated spatial-thematic budgeting regulation across regional agencies. Based on Bardach’s criteria of Technical Feasibility, Economic/Financial Possibility, Political Viability, and Administrative Operability, the paper recommends a single strategic policy: Spatial-Thematic Budgeting through a Muna Regent Regulation on Integrated Thematic, Holistic, Integrative, and Spatial (THIS) Planning and Budgeting Guidelines for the Raha-Lohia Agromaritime-Tourism Corridor. The regulation earmarks at least 35% of the Physical Special Allocation Fund for Roads and 20% of Revenue Sharing Funds for the priority corridor to ensure sustained completion of paved road development and stimulate local revenue through integration of JATI commodities with the tourism ecosystem.

Keywords: Agromaritime-Tourism, Fiscal Constraints, Raha City, Policy Paper, Spatial-Thematic Budgeting, THIS.

LATAR BELAKANG

Konteks dan Urgensi Isu Makro Infrastruktur

Pembangunan infrastruktur daerah merupakan fondasi utama akselerasi pertumbuhan ekonomi inklusif dan berkelanjutan. Terletak strategis di bagian tengah Provinsi Sulawesi Tenggara, Kabupaten Muna berperan sebagai simpul konektivitas yang menghubungkan kawasan daratan dan kepulauan di sekitarnya. Sejalan dengan visi RPJMD Kabupaten Muna 2025-2029, "Industrialisasi JATI (Jagung, Hortikultura, Ternak, Ikan) Menuju Muna Barakati", pemerintah daerah dituntut mengintegrasikan sektor produksi agromaritim primer dengan sektor jasa bernilai tambah tinggi seperti pariwisata terpadu. Kota Raha, sebagai ibu kota

kabupaten, memegang peran sentral sebagai pusat perdagangan, pelabuhan logistik hasil laut, sekaligus gerbang wisatawan domestik dan mancanegara.

Namun, akselerasi ekonomi inklusif ini terbentur oleh kemantapan infrastruktur perhubungan darat yang memprihatinkan. Jalan kabupaten sepanjang 854,195 Km yang menjadi urat nadi perekonomian daerah sebagian besar mengalami kerusakan parah. Sebagai perencana ahli, penting disadari bahwa tidak ada kebijakan pembangunan yang dapat berjalan efektif tanpa didukung kemantapan jalan yang memadai. Minimnya akses jalan mantap dari simpul perkotaan Raha menuju kawasan wisata prioritas seperti pesisir Lohia (Pantai Meleura dan Danau Napabale) serta sentra produksi pangan berimplikasi langsung pada tingginya waktu tempuh, kerusakan kendaraan logistik, dan stagnasi ekonomi masyarakat perdesaan.

Identifikasi Masalah Turunan

Berdasarkan evaluasi terhadap dokumen potret daerah dan statistik Kabupaten Muna Tahun 2024-2026, terdapat tiga masalah turunan di sektor infrastruktur dan perhubungan darat yang saling berkaitan erat dan membutuhkan intervensi kebijakan segera:

Tingginya Proporsi Jalan Rusak dan Rusak Berat

Berdasarkan data Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) Kabupaten Muna tahun 2024, dari total 854,195 Km jalan kabupaten, kondisi baik hanya mencapai 254,91 Km (29,84%) dan kondisi sedang 89,34 Km (10,46%). Sebaliknya, akumulasi kerusakan jalan sangat tinggi: rusak ringan sepanjang 63,50 Km (7,43%) dan rusak berat yang mendominasi sepanjang 446,45 Km (52,26%). Secara keseluruhan, 70,16% (599,29 Km) jalan kabupaten berada dalam kondisi tidak mantap dan membutuhkan penanganan rekonstruksi atau rehabilitasi total.

Situasi ini diperparah oleh jenis permukaan jalan di Kabupaten Muna. Meski permukaan aspal meningkat 9,48% (39,12 Km) dari tahun sebelumnya, proporsi jalan yang belum diaspal masih dominan, yaitu 51,67% dari total panjang jalan (kerikil 436,117 Km dan tanah 0,24 Km pada tahun 2025). Kerusakan parah ini terkonsentrasi pada jalur pariwisata dan agromaritim strategis seperti koridor Raha-Lohia, yang menghalangi pergerakan barang pokok pangan dan kunjungan wisatawan.

Keterbatasan Layanan Angkutan Umum dan Trayek Perhubungan

Sektor transportasi publik di Kabupaten Muna berada dalam kondisi mati suri, seiring runtuhnya sistem transportasi massal akibat menurunnya keandalan prasarana jalan. Berdasarkan Statistik Sektor Dinas Perhubungan Kabupaten Muna Tahun 2025, izin trayek angkutan umum darat aktif merosot tajam dari 90 izin (2019) menjadi hanya 16 izin (2023) dan stagnan hingga 2025. Penurunan sebesar 82,2% ini mengisolasi sebagian besar wilayah perdesaan di Kabupaten Muna dari layanan transportasi umum.

Dampaknya sangat merugikan nelayan dan petani kecil di daerah pesisir seperti Lohia, Duruka, dan Watopute. Tanpa angkutan umum logistik yang andal dan terjadwal, produsen pangan lokal terpaksa menyewa kendaraan pribadi dengan tarif tinggi atau menggunakan jasa perantara dagang yang memangkas margin keuntungan mereka. Layanan transportasi online (ride-hailing) pun sangat terbatas, hanya beroperasi di sekitar pusat perkotaan Raha (Katobu).

Stagnasi Pengelolaan dan Penumpukan Sampah di Destinasi Unggulan

Kondisi lingkungan perkotaan Kota Raha mengalami degradasi estetika akibat tata kelola persampahan yang buruk. Berdasarkan data Sistem Informasi Pengelolaan Sampah

Nasional (SIPSN) Dinas Lingkungan Hidup, volume timbulan sampah domestik di Kabupaten Muna mencapai 34.351,61 ton/tahun pada 2023, sementara kapasitas pengurangan sampah daerah sangat rendah dan stagnan di angka 588 ton/tahun.

Persentase penanganan sampah perkotaan di Kota Raha juga menunjukkan tren menurun yang mengkhawatirkan: dari 60,81% (2023) menjadi 60,20% (2024), dan menurut kajian KLHS RPJMD diproyeksikan turun drastis hingga 48,80% pada 2045 tanpa investasi penambahan armada pengangkut. Penumpukan sampah liar tampak nyata di muara selokan perkotaan Raha, area pasar Katobu, dan kawasan pesisir pantai Raha — merusak citra higienis dan keindahan Kota Raha yang diposisikan sebagai simpul pariwisata kuliner maritim terpadu.

Pemilihan Masalah Utama Melalui Metode USG

Untuk menentukan satu masalah utama yang paling prioritas untuk segera diselesaikan, dilakukan penilaian menggunakan metode USG (Urgency, Seriousness, Growth) oleh Tim Perencana Bappeda Kabupaten Muna. Penilaian didasarkan pada skala Likert (1-5), di mana skor 5 menunjukkan tingkat kepentingan tertinggi, dan skor 1 menunjukkan tingkat terendah.

Tabel 1.1. Matriks Penilaian Prioritas Masalah dengan Metode USG

No	Isu Masalah Turunan / Strategis	U	S	G	Total	Peringkat
1	Tingginya proporsi jalan rusak berat (70,16% tidak mantap) pada koridor pariwisata & agromaritim Raha-Lohia	5	5	5	15	I
2	Keterbatasan layanan dan penurunan drastis izin trayek angkutan umum penumpang/logistik daerah (stagnan 16 izin)	3	4	4	11	III
3	Stagnasi penanganan sampah perkotaan (hanya 60,20% tertangani) dan penumpukan sampah di destinasi wisata Raha	4	4	4	12	II

Berdasarkan penilaian matriks USG pada Tabel 1.1, masalah "Tingginya proporsi jalan rusak berat (70,16% tidak mantap) pada koridor pariwisata & agromaritim Raha-Lohia" memperoleh total skor tertinggi yaitu 15 (Peringkat I). Hal ini didasarkan pada argumentasi logis perencanaan:

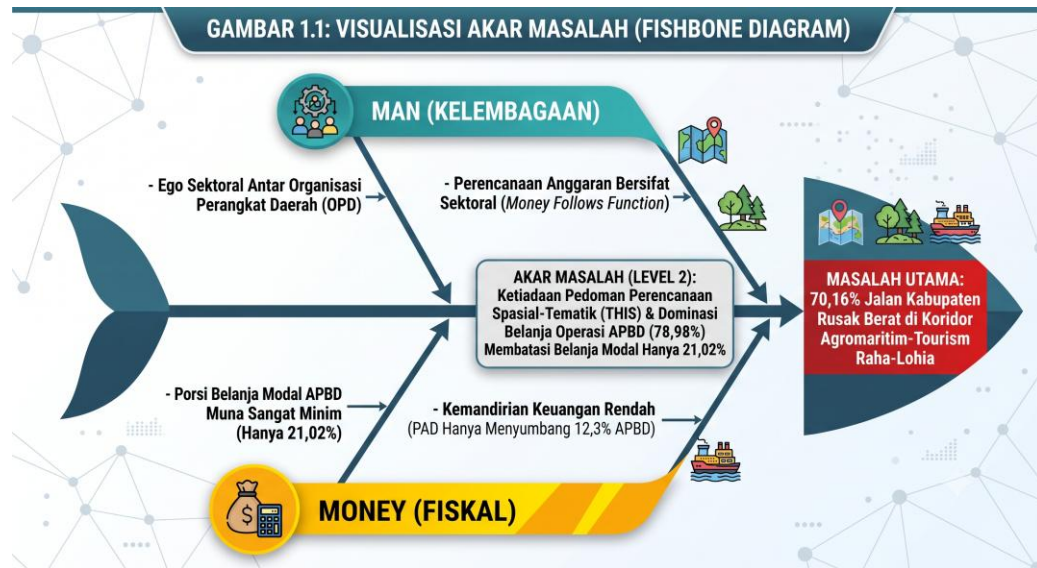
1. Urgency (Sifat Mendesak): Kerusakan jalan koridor Raha - Lohia bersifat sangat mendesak (skor 5) untuk segera ditangani karena koridor ini merupakan jalur utama penghubung

- pelabuhan Raha dengan sentra perikanan tangkap dan destinasi wisata unggulan Pantai Meleura. Menunda perbaikan jalan akan melumpuhkan aktivitas ekonomi lokal secara total.
2. **Seriousness (Tingkat Keseriusan):** Tingkat kerusakan jalan yang mencapai 70,16% (skor 5) berimplikasi sangat serius terhadap keselamatan pengguna jalan, meningkatkan biaya operasional kendaraan hingga 150%, dan memicu inflasi harga komoditas pangan lokal karena hambatan distribusi darat.
 3. **Growth (Tingkat Pertumbuhan Masalah):** Jika dibiarkan (skor 5), kerusakan jalan yang masih berupa kerikil dan tanah (51,67% unpaved) akan semakin meluas akibat curah hujan ekstrem, menyebabkan biaya rekonstruksi di masa depan membengkak hingga tiga kali lipat.

Analisis Akar Masalah (The Root Causes Analysis)

Untuk membedah mengapa persentase kerusakan jalan kabupaten sangat tinggi (70,16%) dan tidak kunjung teratasi setiap tahunnya, dilakukan penelusuran akar masalah menggunakan analisis 5 Whys (Lima Mengapa):

1. Mengapa jalan kabupaten di koridor pariwisata dan agromaritim Kota Raha-Lohia berada dalam kondisi rusak berat hingga mencapai 70,16%? Karena pemeliharaan jalan berkala, rehabilitasi, dan rekonstruksi jalan baru yang dilakukan oleh Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) sangat minim dan tidak tuntas setiap tahun anggaran.
2. Mengapa pemeliharaan dan rehabilitasi jalan oleh Dinas PUPR sangat minim? Karena alokasi anggaran APBD Kabupaten Muna yang dialokasikan untuk fungsi belanja modal jalan, jaringan, dan irigasi sangat terbatas dan fluktuatif.
3. Mengapa alokasi anggaran belanja modal infrastruktur jalan di APBD sangat terbatas? Karena struktur APBD Kabupaten Muna didominasi oleh Belanja Operasi (rutin birokrasi, gaji pegawai, belanja barang/jasa kantor, dan perjalanan dinas) yang menyerap rata-rata 78,98% dari total belanja daerah, sehingga hanya menyisakan porsi Belanja Modal rata-rata sebesar 21,02%.
4. Mengapa Belanja Operasi sangat mendominasi APBD dan menyisakan sedikit ruang untuk Belanja Modal? Karena kapasitas keuangan (kemampuan fiskal) daerah Kabupaten Muna tergolong sangat rendah, di mana kontribusi Pendapatan Asli Daerah (PAD) terhadap APBD rata-rata hanya berkisar 12,3%. Akibatnya, daerah memiliki ketergantungan finansial yang sangat tinggi terhadap dana transfer pusat (DAU/DAK) yang penggunaannya sebagian besar sudah dikunci (earmarked) untuk belanja pegawai dan operasional rutin.
5. Mengapa dana transfer pusat (DAK/DAU) dan dana bagi hasil yang terbatas itu tidak difokuskan secara tuntas untuk menyelesaikan jalan koridor Raha-Lohia?b (Akar Masalah Utama - Level 2): Karena belum diterapkannya perencanaan dan penganggaran berbasis spasial-tematik (Thematic, Holistic, Integrative, and Spatial - THIS) dalam sistem perencanaan anggaran Bappeda. Alokasi anggaran masih terdistribusi secara merata secara sektoral (money follows function) di semua wilayah dinas tanpa adanya skala prioritas koridor pertumbuhan ekonomi yang jelas.



Gambar 1.1: Visualisasi Akar Masalah (Fishbone Diagram)

Rumusan Pernyataan Masalah (Problem Statement)

Berdasarkan penelusuran akar masalah di atas, dirumuskan satu kalimat pernyataan masalah (Problem Statement) yang padat, obyektif, berbasis data valid, tanpa kalimat tanya, dan bebas dari indikasi solusi langsung:

"Keterbatasan porsi Belanja Modal dalam APBD Kabupaten Muna yang hanya sebesar 21,02% dan tidak adanya prioritas spasial pendanaan kelembagaan menghambat pemeliharaan jalan koridor agromaritim-tourism Kota Raha, sehingga memicu tingginya persentase jalan rusak sebesar 70,16% yang menurunkan aksesibilitas destinasi pariwisata unggulan daerah dan efisiensi logistik komoditas pangan."

Tinjauan Teori dan Landasan Konseptual

Teori Pembiayaan Infrastruktur Daerah & Pembiayaan Inovatif

Pembangunan infrastruktur merupakan bagian dari fungsi alokasi pemerintah dalam menyediakan barang publik (public goods) yang mendukung pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat (Musgrave, 1959). Dalam sistem desentralisasi fiskal, pemerintah daerah berwenang menyediakan pelayanan publik, namun kapasitas fiskalnya kerap tidak sebanding dengan kebutuhan belanja — menimbulkan fiscal gap, yaitu kesenjangan antara kebutuhan pembiayaan pembangunan dan kemampuan pendapatan daerah (Oates, 1972).

Keterbatasan fiskal tidak seharusnya menghambat investasi infrastruktur yang produktif. Aschauer (1989) menyatakan investasi infrastruktur publik mampu meningkatkan produktivitas, menurunkan biaya logistik, dan mendorong pertumbuhan ekonomi daerah. Karena itu, pembiayaan pembangunan tidak perlu hanya bergantung pada APBD, tetapi dapat memanfaatkan skema Innovative Infrastructure Financing seperti Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU), pinjaman daerah, obligasi daerah, dan blended finance (World Bank,

2017; OECD, 2018) — dengan tetap memperhatikan keberlanjutan fiskal dan kemampuan daerah memenuhi kewajiban pembayaran utang sesuai ketentuan berlaku.

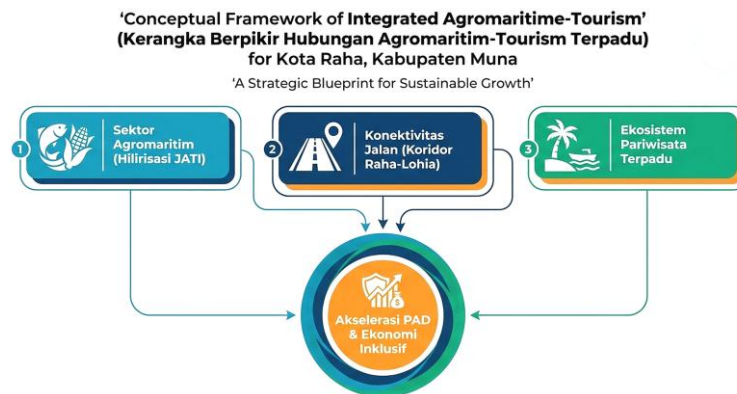
Konsep Perencanaan Berbasis Spasial-Tematik (THIS)

Dalam konteks Kabupaten Muna, pendekatan Tematik, Holistik, Integratif, dan Spasial (THIS) menjadi strategi yang relevan untuk mengatasi keterbatasan fiskal melalui penetapan prioritas pembangunan pada koridor ekonomi yang menghubungkan sentra produksi, pusat pelayanan, dan kawasan strategis. Pendekatan ini sejalan dengan *Spatial Planning Theory* (Friedmann, 1987) yang menekankan pentingnya alokasi investasi berdasarkan karakteristik ruang, serta *Growth Pole Theory* (Perroux, 1955) yang menjelaskan bahwa pemusatan investasi pada koridor pertumbuhan akan menghasilkan efek pengganda bagi wilayah sekitarnya. Implementasinya memerlukan sinergi lintas perangkat daerah sebagaimana dikemukakan dalam *Collaborative Governance* (Ansell & Gash, 2008), sehingga pembangunan infrastruktur dapat mendukung pertumbuhan ekonomi daerah secara lebih efektif, terintegrasi, dan berkelanjutan.

Konsep Agromaritime-Tourism Terpadu

Konsep Agromaritime-Tourism Terpadu merupakan pendekatan pembangunan berbasis koridor ekonomi yang mengintegrasikan sektor pertanian, perikanan, dan pariwisata melalui konektivitas infrastruktur, berlandaskan Value Chain Theory yang menyatakan bahwa nilai tambah ekonomi tercipta melalui keterhubungan aktivitas produksi, distribusi, dan pemasaran dalam satu rantai nilai (Porter, 1985). Dalam konteks ini, hasil pertanian dan perikanan tidak hanya dipasarkan sebagai komoditas primer, tetapi juga menjadi bagian dari pengembangan produk dan layanan pariwisata.

Keberhasilan integrasi ini sangat bergantung pada ketersediaan infrastruktur jalan yang andal. Infrastructure-led Growth Theory menjelaskan bahwa investasi infrastruktur publik meningkatkan produktivitas, menurunkan biaya logistik, dan memperkuat konektivitas antarwilayah, sehingga mendorong pertumbuhan ekonomi (Aschauer, 1989). Karena itu, pembangunan jalan di Kabupaten Muna perlu diprioritaskan pada koridor yang menghubungkan sentra pertanian, perikanan, dan destinasi wisata, agar terbentuk rantai nilai ekonomi yang meningkatkan daya saing wilayah dan kesejahteraan masyarakat.



Gambar 2.1: Kerangka Berpikir Hubungan Agromaritim-Tourism Terpadu Kota Raha

METODE

Makalah kebijakan ini menerapkan pendekatan **Analisis Kebijakan Praktis (Practical Policy Analysis)** dengan metode deskriptif-analitis yang diarahkan untuk mengidentifikasi dan merumuskan solusi atas permasalahan publik di daerah. Berbeda dengan penelitian akademik murni (*research paper*) yang umumnya berfokus pada pengujian hipotesis, *policy paper* ini disusun sebagai bahan pendukung pengambilan keputusan (*decision-making tool*) yang objektif, rasional, dan didasarkan pada bukti (*evidence-based policy*). Analisis dilakukan dengan memanfaatkan data dan informasi yang berasal dari dokumen resmi perencanaan pembangunan serta publikasi statistik Kabupaten Muna.

Tahapan Analisis Kebijakan

Analisis kebijakan ini dilaksanakan melalui lima tahapan sistematis guna menjamin akurasi diagnosis dan kelayakan rekomendasi yang dihasilkan.

1. Tahap Diagnosis Isu Makro dan Identifikasi Masalah Turunan: Melakukan penelaahan mendalam terhadap data kinerja infrastruktur perhubungan, layanan transportasi, dan sanitasi perkotaan berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Muna dan Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR).
2. Tahap Pemilihan Masalah Utama (Prioritisasi): Menyaring tiga masalah turunan yang diidentifikasi menggunakan metode USG (Urgency, Seriousness, Growth) dengan melibatkan tim ahli perencanaan di Bappeda Kabupaten Muna. Skor diberikan dalam rentang 1 hingga 5 berdasarkan urgensi, keseriusan dampak, dan potensi pertumbuhan masalah jika tidak segera diintervensi.
3. Tahap Analisis Akar Masalah (The Root Cause Analysis): Melacak rantai penyebab masalah utama hingga menemukan akar masalah terdalam (Level 2) menggunakan metode 5 Whys (Lima Mengapa) dan memvisualisasikannya dalam Fishbone Diagram (Diagram Tulang Ikan). Fokus diletakkan pada aspek fiskal dan kelembagaan perencanaan.
4. Tahap Formulasi dan Sintesis Opsi Solusi: Melakukan studi komparasi teoritis dan peraturan perundang-undangan yang berlaku (RPJPD 2025-2045 dan RPJMD 2025-2029) untuk melahirkan tiga opsi kebijakan yang setara, logis, dan saling bersaing untuk memecahkan problem statement.
5. Tahap Evaluasi dan Pemilihan Alternatif Kebijakan: Menguji ketiga opsi solusi menggunakan Metode Analisis Multikriteria Eugene Bardach yang mencakup empat kriteria utama: kelayakan teknis, kemungkinan ekonomi, viabilitas politik, dan operabilitas administratif.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tinjauan Peraturan dan Kebijakan Daerah

Formulasi solusi dalam policy paper ini diselaraskan secara ketat dengan dokumen perencanaan jangka panjang (RPJPD 2025-2045) dan rencana jangka menengah (RPJMD 2025-2029) Kabupaten Muna sebagai berikut:

Tabel 2.1: Matriks Penyelarasan / Matriks SINKRONISASI Dokumen Perencanaan Daerah

Dokumen Perencanaan	Visi / Misi / Arah Kebijakan Terkait	Relevansi dengan Isu Koridor Raha-Lohia
RPJPD Muna 2025-2045	Misi 7: 'Sarana dan Prasarana yang Berkualitas dan Ramah Lingkungan'. Arah kebijakan khusus: 'Pengembangan pembiayaan inovatif termasuk KPBU dan blended finance', serta perencanaan spasial-THIS.	Mengamanatkan pemanfaatan instrumen fiskal alternatif non-konvensional untuk menyelesaikan ketidakmampuan anggaran daerah membiayai infrastruktur.
RPJMD Muna 2025-2029	Misi 4: 'Mewujudkan Percepatan Pembangunan Desa dan Penataan Kota yang Partisipatif dan Kolaboratif' dengan sasaran peningkatan konektivitas wilayah. Tema tahun 2026: 'Pembangunan Ekonomi Inklusif' pariwisata terpadu.	Mendelineasi Kota Raha sebagai simpul pertumbuhan utama dan Lohia sebagai sub-pusat pariwisata yang wajib dihubungkan dengan jalan mantap.
Renstra & Renja Bappeda 2026	Sasaran: 'Peningkatan kualitas kinerja perencanaan, pengendalian, dan evaluasi pembangunan'. Fokus: Koordinasi sinkronisasi perencanaan pembangunan perekonomian, SDA, dan infrastruktur.	Menuntut Bappeda menyusun dokumen perencanaan anggaran kolaboratif lintas sektor untuk mengunci pendanaan pada koridor prioritas daerah.

Penyelarasan pada Tabel 2.1 membuktikan secara hukum dan administratif bahwa usulan pembenahan jalan koridor Raha - Lohia memiliki legitimasi kebijakan yang sangat kuat. Arah kebijakan RPJPD secara eksplisit memerintahkan Bappeda untuk merumuskan strategi perencanaan berbasis spasial tematik (THIS) dan pembiayaan inovatif (blended finance). Selaras dengan hal tersebut, tema pembangunan tahun 2026 memaksa daerah untuk meletakkan pariwisata dan hilirisasi agromaritim sebagai program prioritas utama pembangunan ekonomi inklusif.

Sintesis dan Formulasi Opsi Solusi

Berdasarkan tinjauan teori dan penyelarasan dokumen perencanaan di atas, dirumuskan **tiga opsi solusi kebijakan** yang setara, logis, dan memiliki landasan argumen

yang kuat untuk mengatasi keterbatasan Belanja Modal dan ketiadaan prioritas spasial pendanaan:

1. **Opsi Solusi A:** Implementasi Pembiayaan Inovatif Skema KPBU (Blended Finance). Opsi ini mengusulkan pembangunan dan rehabilitasi jalan koridor Raha - Lohia sepanjang 45 Km dengan melibatkan pihak ketiga/investor swasta atau melalui kerja sama badan usaha daerah, dengan skema pengembalian investasi berupa Availability Payment (AP) yang diangsur menggunakan kas APBD selama periode 10 tahun.
2. **Opsi Solusi B:** Penerapan Kebijakan Penganggaran Spasial-Tematik (Spatial-Thematic Budgeting / THIS). Opsi ini mengusulkan penerbitan Peraturan Bupati Muna untuk memusatkan secara kaku alokasi anggaran transfer pusat Dana Alokasi Khusus (DAK) Fisik Penugasan Jalan, Dana Alokasi Umum (DAU) dinamis, dan Dana Bagi Hasil (DBH) khusus pada koridor agromaritim-tourism Raha - Lohia secara bertahap dalam 2 tahun anggaran (2027-2028), menghentikan praktik pembagian proyek jalan secara merata sektoral di luar koridor utama.
3. **Opsi Solusi C:** Akselerasi Pinjaman Jangka Menengah / Panjang Kepada PT Sarana Multi Infrastruktur (SMI). Opsi ini mengusulkan agar Pemerintah Kabupaten Muna mengajukan pinjaman daerah secara resmi kepada PT SMI (Persero) selaku BUMN di bawah Kementerian Keuangan sebesar Rp150 Miliar untuk membiayai secara instan penuntasan pengaspalan sisa jalan kerikil dan tanah sepanjang koridor ekonomi prioritas pada tahun anggaran 2027.

Uraian Alternatif Kebijakan Strategis

Alternatif I (Diturunkan dari Opsi Solusi A)

Alternatif I mengusulkan penyusunan draf Rancangan Peraturan Daerah tentang Tata Cara Penyelenggaraan Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) Kabupaten Muna. Regulasi ini akan mengatur insentif bagi sektor swasta, mekanisme pembayaran ketersediaan layanan (availability payment), dan penyusunan dokumen Outline Business Case (OBC) untuk proyek jalan koridor Raha - Lohia. Fokus utama alternatif ini adalah memindahkan beban investasi konstruksi awal dari kas daerah (APBD) kepada konsorsium swasta mitra pembangunan daerah.

Alternatif II (Diturunkan dari Opsi Solusi B)

Alternatif II mengusulkan pembentukan Peraturan Bupati Muna tentang Pedoman Perencanaan dan Penganggaran Tematik, Holistik, Integratif, dan Spasial (THIS) untuk Koridor Agromaritim-Tourism Terpadu Kota Raha - Lohia. Melalui peraturan bupati ini, Bappeda diberikan kewenangan administratif untuk mengunci (earmark) penggunaan sumber pendanaan eksternal transfer pusat. Sebesar minimal 35% dari total pagu DAK Fisik Bidang Jalan dan 20% dari Dana Bagi Hasil (DBH) Kabupaten Muna wajib dialokasikan khusus untuk jalan koridor Raha - Lohia sepanjang 45 Km hingga tercapai kemandirian aspal 100%.

Alternatif III (Diturunkan dari Opsi Solusi C)

Alternatif III mengusulkan penyusunan Dokumen Kajian Kelayakan Pinjaman Daerah Kabupaten Muna kepada PT SMI (Persero). Melalui persetujuan DPRD, Pemerintah Kabupaten Muna akan meminjam dana sebesar Rp150 Miliar dengan tenor pengembalian 5 tahun (2027-2032). Dana pinjaman tersebut akan langsung digunakan pada tahun anggaran

2027 oleh Dinas PUPR untuk membiayai proyek rekonstruksi dan pengaspalan jalan koridor wisata darat di koridor ekonomi prioritas.

Penilaian Alternatif Menggunakan Kriteria Bardach

Untuk menentukan pilihan kebijakan terbaik secara objektif, ketiga alternatif kebijakan di atas dinilai menggunakan Kriteria Analisis Kebijakan Eugene Bardach oleh tim evaluator perencanaan Bappeda yang terdiri dari 5 ahli. Rentang skor yang digunakan adalah 1 hingga 5, di mana total skor tertinggi akan menjadi kebijakan yang direkomendasikan.

Tabel 3.1: Matriks Evaluasi Alternatif Kebijakan (Metode Bardach)

Kriteria Evaluasi Bardach	Bobot	Alternatif I (KPBU)	Alternatif II (THIS Budgeting)	Alternatif III (PT SMI)
Technical Feasibility	25%	3 (Sedang)	5 (Sangat Tinggi)	4 (Tinggi)
Economic/Financial Possibility	30%	2 (Rendah)	5 (Sangat Tinggi)	3 (Sedang)
Political Viability	20%	3 (Sedang)	4 (Tinggi)	2 (Rendah)
Administrative Operability	25%	2 (Rendah)	4 (Tinggi)	3 (Sedang)
TOTAL SKOR TERBOBOT	100%	2.45 (III)	4.55 (I) - TERPILIH	3.05 (II)

Berdasarkan analisis multikriteria Bardach pada Tabel 3.1, Alternatif II (Penerapan THIS Budgeting / Penganggaran Spasial Tematik) memperoleh nilai tertinggi dengan skor terbobot 4.55. Berikut adalah rincian justifikasi penilaian dari tim evaluator:

1. Technical Feasibility (Kelayakan Teknis): Alternatif II mendapat skor tertinggi (5) karena delineasi wilayah koridor pariwisata Raha - Lohia sudah selaras secara sempurna dengan tata ruang wilayah (RTRW) Kabupaten Muna dan RTRW Provinsi Sultra. Tim Dinas PUPR dan Bappeda sudah memiliki data teknis lengkap mengenai letak koordinat dan tingkat kerusakan jalan.
2. Economic/Financial Possibility (Kemungkinan Finansial): Alternatif II dinilai sangat layak (skor 5) karena tidak membebani APBD dengan kewajiban utang baru ataupun biaya transaksi KPBU yang mahal. Kebijakan ini murni memanfaatkan dana transfer pusat yang memang sudah dialokasikan ke daerah (DAK/DBH), hanya saja lokasi pembangunannya difokuskan secara kaku secara spasial.
3. Political Viability (Dukungan Politik): Alternatif II memiliki viabilitas politik yang tinggi (skor 4) karena pengesahannya cukup melalui Peraturan Bupati Muna tanpa perlu melewati pembahasan persetujuan pinjaman daerah yang alot di DPRD. Anggota DPRD juga cenderung mendukung karena pembangunan difokuskan pada koridor pertumbuhan ekonomi yang berdampak luas pada daerah pemilihannya.
4. Administrative Operability (Operabilitas Administratif): Kapasitas birokrasi Kabupaten Muna saat ini dinilai memadai (skor 4) untuk mengeksekusi penguncian anggaran (budget

locking) di Bappeda. Bappeda memiliki peran selaku Ketua Satgas THIS untuk mengendalikan perencanaan lintas sektoral.

Penetapan Kebijakan Terpilih

Dengan mempertimbangkan hasil penilaian Bardach yang mutlak, maka ditetapkan secara tunggal bahwa pilihan kebijakan yang direkomendasikan adalah Alternatif II: Kebijakan Penganggaran Spasial Tematik (Spatial-Thematic Budgeting) melalui Peraturan Bupati Muna tentang Pedoman Perencanaan dan Penganggaran Terpadu Tematik, Holistik, Integratif, dan Spasial (THIS) Pembangunan Koridor Agromaritim-Tourism Terpadu Kota Raha-Lohia.

Rekomendasi Kebijakan (Aksi Otoritatif)

Rekomendasi kebijakan ini diajukan secara formal dan otoritatif kepada Bupati Muna selaku kepala daerah dan pemegang kekuasaan pengelolaan keuangan daerah tertinggi. Produk hukum konkret yang harus diterbitkan adalah:

"Peraturan Bupati Muna tentang Pedoman Perencanaan dan Penganggaran Tematik, Holistik, Integratif, dan Spasial (THIS) Pembangunan Koridor Agromaritim-Tourism Terpadu Kota Raha-Lohia Kabupaten Muna"

Adapun struktur materi muatan pokok yang wajib diatur dalam Peraturan Bupati ini adalah sebagai berikut:

Delineasi Spasial Koridor Utama

Perbup wajib memuat peta delineasi koordinat batas koridor secara spasial yang mencakup rute jalan utama sepanjang 45 Km yang menghubungkan Pelabuhan Nusantara Raha - Bypass Raha - Sentra Wisata Kuliner Katobu - Kawasan Liang Kobori - Kawasan Wisata Bahari Pesisir Lohia (Pantai Meleura dan Danau Napabale). Seluruh intervensi fisik jalan darat wajib diprioritaskan pada wilayah delineasi ini.



Gambar 4.1 Delineasi Spasial Koridor Utama Agromaritim-Tourism Terpadu

Mekanisme Budget Locking (Penguncian Anggaran)

Perbup ini secara hukum mengunci (earmark) penggunaan sumber pendanaan eksternal. Sebesar minimal 35% dari total Dana Alokasi Khusus (DAK) Fisik Bidang Jalan dan 20% dari Dana Bagi Hasil (DBH) yang dikelola oleh BPKAD Kabupaten Muna wajib dikunci secara spasial untuk membiayai aspal mantap koridor Raha - Lohia. Penguncian ini dilarang diubah selama proses pembahasan anggaran di Tim Anggaran Pemerintah Daerah (TAPD).

Kolaborasi Lintas Sektor dan Matriks Pembagian Peran

Perbup mewajibkan pembagian peran yang ketat lintas dinas teknis (OPD) untuk mendukung ekosistem koridor:

1. Dinas PUPR: Bertanggung jawab penuh terhadap pelaksanaan konstruksi fisik aspal jalan dan drainase di sepanjang koridor 45 Km.
2. Dinas Perhubungan: Bertanggung jawab mengaktifkan kembali trayek angkutan umum perdesaan khusus koridor Raha-Lohia dan menyediakan fasilitas halte perhubungan.
3. Dinas Pariwisata & Dinas Perikanan: Membina nelayan tangkap pesisir Lohia untuk menyuplai langsung hasil perikanan segar ke pusat kuliner terpadu Bypass Raha, serta mempromosikan pariwisata.
4. Dinas Lingkungan Hidup: Mengalokasikan 3% anggaran sektor untuk penempatan 5 unit armada truk pengangkut sampah terjadwal sepanjang koridor guna mengatasi penumpukan sampah liar.

Pembentukan Satuan Tugas (Satgas) THIS

Membentuk Satgas THIS yang dipimpin langsung oleh Kepala Bappeda Kabupaten Muna untuk memantau, mengendalikan, dan mengevaluasi keselarasan program Renja OPD dengan Perbup ini. Satgas berhak memberikan rekomendasi penolakan draf Rencana Kerja (Renja) OPD ke TAPD jika ditemukan ketidaksesuaian alokasi anggaran dengan pedoman spasial koridor.

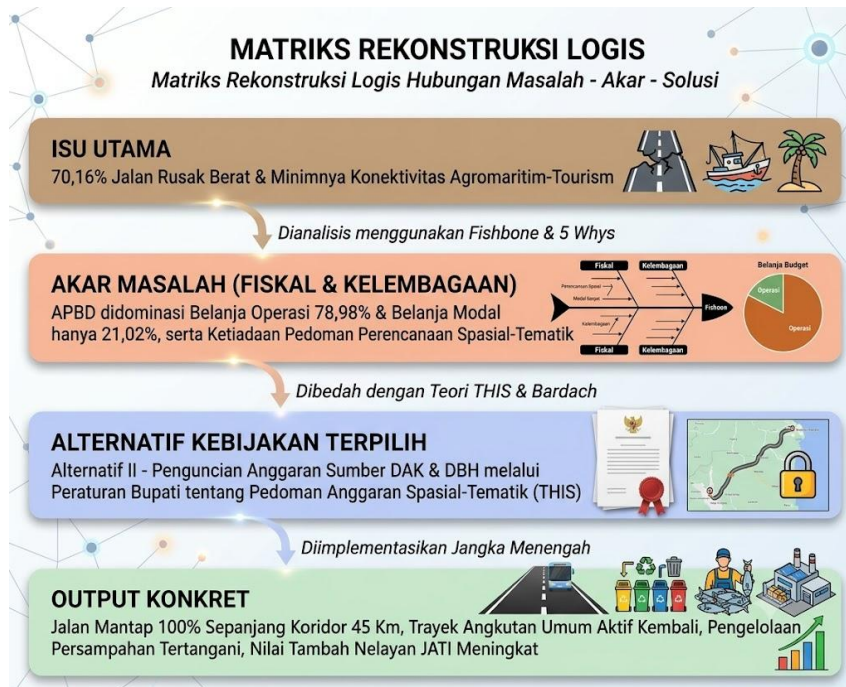
Rencana Aksi & Keterlaksanaan (Implementation Road Map)

Untuk menjamin keterbantuan kebijakan, disusun tahapan rencana aksi konkret jangka menengah (2026-2028) yang secara sistematis menjawab langsung problem statement dan akar masalah di Bab I:

Tabel 4.1: Matriks Rencana Aksi (Action Plan Matrix) / Matriks Peta Jalan (Roadmap)

Tahapan	Output Kegiatan	OPD Penanggung Jawab	Indikator Target	Waktu Eksekusi
Tahap I: Regulasi & Legalitas	Penyusunan draf, harmonisasi Biro Hukum Prov, dan pengesahan Perbup THIS Koridor Raha-Lohia.	Bappeda, Bagian Hukum Setda	Dokumen Perbup THIS disahkan	Kuartal III-IV 2026
Tahap II: Penguncian Anggaran	Penyusunan pagu indikatif DAK/DBH dan locking anggaran koridor dalam RKPD 2027 dan KUA-PPAS.	Bappeda, BPKAD Muna	Pagu anggaran koridor dikunci	Kuartal I-II 2027
Tahap III: Konstruksi Fisik	Rekonstruksi aspal jalan koridor sepanjang 45 Km dan perbaikan drainase oleh Dinas PUPR.	Dinas PUPR Muna	Kemantapan jalan koridor 100%	Kuartal III-IV 2027
Tahap IV: Integrasi Layanan	Penyediaan trayek angkutan, penempatan ogistic sampah, dan pembukaan sentra kuliner maritim.	Dishub, DLH, Dinas Pariwisata	Trayek angkutan aktif & sampah tertangani	Kuartal I-II 2028

Koherensi Sempurna Terhadap Problem Statement: Regulasi Perbup THIS ini menyelesaikan ketimpangan ogist di Bab I dengan cara memusatkan (**locking**) anggaran Belanja Modal APBD yang minim pada satu titik geografis yang bernilai tambah tinggi. Hal ini menyingkirkan hambatan fisik 70,16% jalan rusak di koridor Raha-Lohia secara berkelanjutan, menaikkan izin trayek angkutan umum ogistic, dan mengalokasikan armada sampah teknis. Langkah ini menjamin peningkatan keandalan pelayanan pariwisata dan hilirisasi agromaritim komoditas JATI secara berkeadilan.



Gambar Matriks Rekonstruksi Logis Hubungan Masalah – Akar – Solusi

SIMPULAN

Ketergantungan keuangan daerah Kabupaten Muna terhadap dana transfer pusat yang tinggi di tengah rendahnya kontribusi PAD (12,3% APBD) mengharuskan daerah untuk melahirkan inovasi tata kelola anggaran. Model perencanaan spasial-tematik (THIS) yang diwadahi melalui Peraturan Bupati Muna merupakan solusi paling visibel, murah, tanpa beban utang jangka panjang, dan memiliki keterbantuan tinggi. Dengan diterbitkannya Peraturan Bupati Muna ini, ketidakpastian penganggaran akibat ego-sektoral OPD dapat diredam, porsi Belanja Modal difokuskan secara efisien pada koridor pertumbuhan ekonomi darat 45 Km Raha - Lohia, sehingga kemantapan jalan meningkat demi kesejahteraan nelayan komoditas JATI dan kemajuan destinasi wisata bahari unggulan daerah Kabupaten Muna.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad, F. S. (2022). The Impact of Trans Java Toll Road Construction on Economic Growth in Central Java. *Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Pembangunan*, 11(1), 1-18. <https://doi.org/10.29244/jekp.11.1.2022.1-18>
- Akita, T., Riadi, A. A., & Rizal, A. (2021). Fiscal disparities in Indonesia in the decentralization era: Does general allocation fund equalize fiscal revenues? *Regional Science Policy & Practice*, 13(6), 1842-1866. <https://doi.org/10.1111/rsp3.12326>
- Ansell, C., & Gash, A. (2008). Collaborative Governance in Theory and Practice. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 18(4), 543–571.

- Aschauer, D. A. (1989). Is Public Expenditure Productive? *Journal of Monetary Economics*, 23(2), 177–200.
- Azaki, N., & Lutfi, A. (2023). The Allocative Efficiency Analysis of Special Allocation Fund for Road Sector in 2015-2019. *Jurnal Transformatif*, 9(1), 84-101. <https://doi.org/10.21776/ub.transformatif.2023.009.01.5>
- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Muna. (2025). Rencana Strategis (Renstra) BAPPEDA Kabupaten Muna Tahun 2025–2029. Raha: Bappeda Kabupaten Muna.
- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Muna. (2026). Perjanjian Kinerja Tahun 2026. Raha: Bappeda Kabupaten Muna.
- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Muna. (2026). Rencana Kerja (Renja) BAPPEDA Kabupaten Muna Tahun 2026. Raha: Bappeda Kabupaten Muna.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Muna. (2024). Statistik Keuangan Daerah Kabupaten Muna 2024. Raha: BPS Kabupaten Muna.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Muna. (2025). Pengeluaran Konsumsi Penduduk Kabupaten Muna 2025. Raha: BPS Kabupaten Muna.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Muna. (2025). Statistik Daerah Kabupaten Muna 2025. Raha: BPS Kabupaten Muna.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Muna. (2025). Statistik Kesejahteraan Rakyat Kabupaten Muna 2025. Raha: BPS Kabupaten Muna.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Muna. (2025). Statistik Potensi Desa Kabupaten Muna 2025. Raha: BPS Kabupaten Muna.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Muna. (2026). Kabupaten Muna Dalam Angka 2026. Raha: BPS Kabupaten Muna.
- Cahyaningrum, A. M., Sarjiyanto, & Samudro, B. R. (2025). Fiscal Decentralization, Institutions, and Politics: Determinants of Road Quality in Indonesia. *Jurnal Ekonomi Pembangunan*, 14(2), 66-76. <https://doi.org/10.23960/jep.v14i2.4200>
- Friedmann, J. (1987). *Planning in the Public Domain: From Knowledge to Action*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Gertler, P. J., Gonzalez-Navarro, M., Gracner, T., & Rothenberg, A. D. (2024). Road maintenance and local economic development: Evidence from Indonesia's highways. *Journal of Urban Economics*, 143, 103687. <https://doi.org/10.1016/j.jue.2024.103687>
- Hayati, L. N. (2022). Analisis Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Perkembangan Pariwisata Kawasan Pinggiran Kota. *Journal Economics and Strategy*, 3(2), 1-11. <https://doi.org/10.36490/jes.v3i2.294>
- Hidayat, R., Khusaini, M., Kaluge, D., & Bintoro, N. S. (2026). Decentralization, spending quality, and regional development performance: Evidence from West Nusa Tenggara, Indonesia. *Jurnal Ekonomi & Studi Pembangunan*, 27(1), 164-186. <https://doi.org/10.18196/jesp.v27i1.30152>
- Kamaludin, A. S., & Qibthiyyah, R. M. (2022). Village Road Quality and Accessibility on Transforming Rural Development. *AGRARIS: Journal of Agribusiness and Rural Development Research*, 8(2), 160-180. <https://doi.org/10.18196/agraris.v8i2.13618>

- Kementerian PPN/Bappenas. (2019). Pedoman Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional dengan Pendekatan Tematik, Holistik, Integratif, dan Spasial (THIS). Jakarta: Kementerian PPN/Bappenas.
- Khusaini, K., Sentosa, B. M., & Putro, T. R. (2023). Fiscal Transfer Policies and Road Infrastructure Reduce Income Inequality in Rural-Urban Areas. *Etikonomi*, 22(2), 333-356. <https://doi.org/10.15408/etk.v22i2.28618>
- Lewis, B. D. (2023). Indonesia's New Fiscal Decentralisation Law: A Critical Assessment. *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, 59(1), 1-28. <https://doi.org/10.1080/00074918.2023.2180838>
- Mahani, I., Tamin, R. Z., Pradoto, R. G., & Meifrinaldi, M. (2022). Kajian Penerapan Kerjasama Pemerintah Daerah Badan Usaha (KPDBU) dalam Penyelenggaraan Infrastruktur. *Jurnal Teknik Sipil*, 29(3), 303-310. <https://doi.org/10.5614/jts.2022.29.3.12>
- Meriana, D., Subagio, B. S., & Najid, N. (2024). Pengaruh Kriteria Teknis Dana Alokasi Khusus (DAK) Bidang Jalan Terhadap Jaringan Jalan pada Beberapa Pulau di Indonesia. *Jurnal Teknik Sipil*, 31(3), 283-292. <https://doi.org/10.5614/jts.2024.31.3.6>
- Musgrave, R. A. (1959). *The Theory of Public Finance: A Study in Public Economy*. New York: McGraw-Hill.
- Naima, M., Mufariq, A., Winarno, A., & Hermana, D. (2024). Identifying the actual beneficiaries of toll road development policies in rural communities: ex-ante evaluation approaches. *Cogent Social Sciences*, 10(1), 2328387. <https://doi.org/10.1080/23311886.2024.2328387>
- Nawir, D., Bakri, M. D., & Syarif, I. A. (2023). Central government role in road infrastructure development and economic growth in the form of future study: the case of Indonesia. *City, Territory and Architecture*, 10, 12. <https://doi.org/10.1186/s40410-022-00188-9>
- Nurias, N., Johari, S. M., Muljarijadi, B., & Wardhana, A. (2023). Reducing the provincial poverty rate in Indonesia: The impact of local government expenditure. *Jurnal Ekonomi & Studi Pembangunan*, 24(2), 297-315. <https://doi.org/10.18196/jesp.v24i2.18618>
- Oates, W. E. (1972). *Fiscal Federalism*. New York: Harcourt Brace Jovanovich.
- OECD. (2018). *Making Blended Finance Work for the Sustainable Development Goals*. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development.
- Pambudi, A. S. (2022). The Challenges of Physical Special Allocation Fund (SAF) Planning for Sustainable Economic Infrastructure Provision. *The Journal of Indonesia Sustainable Development Planning*, 3(2), 118-135. <https://doi.org/10.46456/jjsdep.v3i2.303>
- Pambudi, A. S., Agnelia, D. P., & Putri, D. M. A. C. (2022). Evaluation of Contribution and Distribution of Special Allocation Fund (DAK) Physical Assignment Thematic of Sustainable Economic Infrastructure Provision. *Jurnal Perencanaan Pembangunan: The Indonesian Journal of Development Planning*, 6(1), 135-154. <https://doi.org/10.36574/jpp.v6i1.250>
- Pemerintah Kabupaten Muna. (2025). Peraturan Daerah Kabupaten Muna Nomor 2 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Kabupaten Muna Tahun 2025–2045. Raha: Lembaran Daerah Kabupaten Muna.

- Pemerintah Kabupaten Muna. (2025). Peraturan Daerah Kabupaten Muna Nomor 4 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kabupaten Muna Tahun 2025–2029. Raha: Lembaran Daerah Kabupaten Muna.
- Perroux, F. (1955). Note sur la notion de pôle de croissance. *Économie Appliquée*, 8, 307–320.
- Pokharel, R., Bertolini, L., & te Brommelstroet, M. (2023). How does transportation facilitate regional economic development? A heuristic mapping of the literature. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 19, 100817. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2023.100817>
- Porter, M. E. (1985). *Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance*. New York: Free Press.
- Pusbindiklatren Bappenas. (2026). Workshop Penulisan Policy Paper sebagai Hasil Kerja Minimal (HKM) Jabatan Fungsional Perencana Sesi Pagi. Jakarta: Pusbindiklatren Bappenas.
- Ramadhan, J., & Nuraini, C. (2024). The Impact of Road Infrastructure Development Sourced from the Special Allocation Fund for the Thematic Road Sub-Sector of Food Estate Development in 2024 on the Development of Meranti District, Asahan Regency. *East Asian Journal of Multidisciplinary Research*, 3(12), 5951-5962. <https://doi.org/10.55927/eajmr.v3i12.12611>
- Rosik, P., & Wojcik, J. (2023). Transport Infrastructure and Regional Development: A Survey of Literature on Wider Economic and Spatial Impacts. *Sustainability*, 15(1), 548. <https://doi.org/10.3390/su15010548>
- Roudo, M., Indriyani, W., Mahardika, Y. C., Indratmoko, S., & Anggono, P. (2024). The Link between Road Infrastructure Quality and Fiscal Decentralization: Evidence from Subnational Indonesia. *Jurnal Ekonomi Pembangunan: Kajian Masalah Ekonomi dan Pembangunan*, 25(2), 294-314. <https://doi.org/10.23917/jep.v25i2.23682>
- Salim, W., & Faoziyah, U. (2022). The Effect of Transport Infrastructure on Land-use Change: The Case of Toll Road and High-Speed Railway Development in West Java. *Journal of Regional and City Planning*, 33(1), 53-70. <https://doi.org/10.5614/jpwk.2022.33.1.3>
- Saragih, P. N., & Khoirunurrofik, K. (2022). Road Quality in Indonesia: Is it Linked to Special Allocation Funds and Political Competition? *Signifikan: Jurnal Ilmu Ekonomi*, 11(1), 57-72. <https://doi.org/10.15408/sjie.v11i1.21090>
- Sawitri, D. (2023). The Contribution of Road Construction on Regional Economic Development in Indonesia. *Jurnal Perencanaan Pembangunan: The Indonesian Journal of Development Planning*, 7(3), 313-333. <https://doi.org/10.36574/jpp.v7i3.409>
- Tanjung, R. P., Purwoko, A., Tarigan, J., & Badaruddin. (2024). Analysis of Tourism Sector Development on Regional Development Through Road Infrastructure in Lake Toba National Tourism Strategic Area in Indonesia. *Journal of Law and Sustainable Development*, 12(1), e2174. <https://doi.org/10.55908/sdgs.v12i1.2174>
- World Bank. (2017). *Public-Private Partnerships Reference Guide (Version 3.0)*. Washington, DC: World Bank.