

Percepatan Kebijakan Satu Peta pada Skala 1:50.000

Untuk mengurangi potensi konflik karena pemanfaatan ruang atau penggunaan lahan, pemerintah saat ini tengah merancang aturan untuk Percepatan Pelaksanaan Kebijakan Satu Peta pada Tingkat Ketelitian Peta Skala 1:50.000 yang tertuang dalam Paket Kebijakan Ekonomi Tahap Delapan. Selama ini, akibat informasi Geospasial Tematik (IGT) yang saling tumpang tindih satu sama lain, pelaksanaan program-program pembangunan baik pengembangan kawasan maupun infrastruktur seringkali terbentur dengan sejumlah konflik terkait pemanfaatan ruang.

Seperti diketahui, dalam Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2011 tentang Informasi Geospasial pasal 2, disebutkan bahwa Informasi Geospasial diselenggarakan berdasarkan asas kepastian hukum, keterpaduan, keterbukaan, kemutakhiran, keakuratan, kemanfaatan, dan demokratis.

Namun, di lapangan, panduan peta yang dibuat, khususnya untuk peta skala 1:50.000, masing-masing kementerian/lembaga serta pemerintah daerah, masih menggunakan standar peta berbeda, atau versi mereka sendiri yang format serta struktur datanya juga berbeda. Padahal, peta skala 1:50.000 sangat penting karena menjadi landasan perijinan lokasi dari setiap kegiatan.

Adapun pokok-pokok kebijakannya antara lain dilakukan melalau langkah koordinasi terhadap setiap kegiatan yang harus dilaksanakan oleh masing-masing K/L. Jadi setiap K/L terkait melaksanakan penyiapan peta tematik (IGT) skala 1:50.000 sesuai rencana aksi yang ditetapkan lewat Perpres tentang Percepatan Pelaksanaan Kebijakan Satu Peta.

Untuk membuat peta standar, harus dilakukan kompilasi data Informasi Geospasial Tematik (IGT) dari K/L yang kemudian diintegrasikan dengan Informasi Geospasial Dasar (IGD). Kemudian dilakukan sinkronisasi dan penyelarasan antar data IGT yang telah diintegrasikan tersebut. Baru setelah itu bisa disusun rekomendasi dan fasilitasi penyelesaian permasalahan mengenai IGT.

Maka itu, dengan dipercepatnya pelaksanaan kebijakan satu peta berskala 1:50.000 ini, diharapkan akan dihasilkan satu peta sebagai standar untuk referensi geospasial yang memiliki satu basis data, satu geoportal, untuk percepatan pelaksanaan pembangunan nasional dan mendukung terwujudnya agenda prioritas nawacita.

Selain itu perencanaan pemanfaatan ruang skala luas dengan dokumen Rencana Tata Ruang akan terintegrasi. Pemerintah pelaksanaan kebijakan satu peta skala 1:50.000 ini juga akan mempermudah dan mempercepat penyelesaian konflik tumpang tindih pemanfaatan lahan, penyelesaian batas daerah seluruh Indonesia, serta mempercepat pelaksanaan program-program pembangunan baik pengembangan kawasan maupun infrastuktur.

Basis referensi peta yang sama akan meningkatkan kehandalan informasi terkait lokasi dari berbagai aktivitas ekonomi. Hal ini pada gilirannya akan memberikan kepastian usaha yang sangat dibutuhkan pada saat ini.

Terakhir, akan membantu proses percepatan penerbitan perizinan yang terkait dengan pemanfaatan lahan. Berbagai informasi yang telah dikompilasi dapat juga dimanfaatkan untuk sejumlah simulasi antara lain untuk mitigasi bencana.

Pembangunan Kilang Minyak untuk Ketahanan Energi

Energi jadi salah satu sektor yang jadi perhatian pemerintah dalam paket kebijakan ekonomi tahap delapan ini. Pemerintah berpandangan bahwa diperlukan percepatan pembangunan dan pengembangan kilang minyak di dalam negeri untuk memenuhi kebutuhan Bahan Bakar Minyak (BBM) Nasional, mengurangi ketergantungan BBM dari impor, sekaligus meningkatkan ketahanan energi nasional.

Agar ada payung hukum yang jelas, maka akan dibuat Peraturan Presiden yang akan menjadi dasar percepatan pembangunan dan pengembangan kilang minyak tersebut. Tak bisa dipungkiri, permintaan BBM nasional lebih tinggi dari *supply* domestik yang tersedia, dan permintaan akan terus meningkat terutama untuk sektor transportasi. Selisih permintaan dan penawaran BBM diperkirakan akan terus meningkat sekitar 1,2 – 1,9 juta barel per hari pada Tahun 2025 jika tidak ada penambahan kapasitas produksi.

Pemenuhan kekurangan BBM tersebut dilakukan melalui impor yang tentunya sangat akan mempengaruhi neraca perdagangan nasional. Indonesia belum melakukan pembangunan kilang minyak selama 21 tahun lalu, dimana pembangunan kilang minyak terakhir dilakukan pada Tahun 1994 di Balongan dengan kapasitas saat ini 125 ribu barel perhari. Berangkat dari masalah tersebut, serta agar tercipta ketahanan energi, maka perlu dilakukan pembangunan kilang baru dengan kapasitas 300 ribu barel perhari yang akan dapat membantu mengurangi *gap* atau jurang permintaan.

Beberapa hal yang jadi fokus pemerintah dalam kebijakan ini adalah yang pertama pembangunan dan pengembangan kilang harus dilakukan dengan menggunakan teknologi yang terbaru, memenuhi ketentuan pengelolaan dan perlindungan lingkungan, dan tentu saja mengutamakan penggunaan produk dalam negeri.

Kemudian memberikan insentif fiskal ataupun nonfiskal bagi terselenggaranya pembangunan dan pengembangan. Pelaksanaan pembangunan dan pengembangan kilang diintegrasikan sedapat mungkin dengan petrokimia. Pembangunan dan pengembangan kilang dapat dilakukan oleh Pemerintah atau Badan Usaha.

Badan Usaha, dalam hal ini baik itu BUMN/BUMD, swasta maupun koperasi, diberikan kesempatan yang sama untuk membangun kilang, dan Pertamina dapat bertindak sebagai pembeli produk BBM yang dihasilkan. Pembangunan dan pengembangan kilang oleh Pemerintah dapat dilakukan baik melalui Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU) ataupun penugasan kepada BUMN, dalam hal ini Pertamina.

Apabila KPBU yang dipilih, tentunya dengan berbagai pertimbangan teknis dan finansial, Pertamina akan ditunjuk sebagai penanggung jawab dari proyek kerjasama tersebut, termasuk dalam melakukan lelang badan usaha yang akan membangun atau mengembangkan kilang. Disamping itu Pertamina juga ditugaskan untuk membeli BBM yang dihasilkan.

Apabila penugasan kepada Pertamina yang dipilih, maka pembiayaannya dapat dilakukan baik melalui APBN maupun pembiayaan korporasi Pertamina. Beberapa fasilitas pendanaan akan diberikan kepada Pertamina, jika Pertamina ditugaskan untuk membangun dengan pembiayaan korporasi, antara lain: pemberian penyertaan modal negara, laba yang ditahan, pinjaman, baik yang berasal dari dalam ataupun luar negeri, termasuk lembaga keuangan multilateral, serta penerbitan obligasi.

Sampai saat ini pemerintah sudah mengidentifikasi sekurang-kurangnya ada 4 (empat) kilang yang saat ini beroperasi (Cilacap, Balikpapan, Balongan, dan Dumai) untuk diperbaiki, dan 2 (dua) kilang baru (Bontang dan Tuban) untuk dibangun.

Jika kilang minyak baru selesai dibangun ditambah dengan *upgrade* kilang yang ada atau eksisting, maka proyeksi produksi BBM akan meningkat dari 852 ribu barel perhari pada Tahun 2015 menjadi 1,9 juta barel perhari pada Tahun 2025.

Dampaknya kebutuhan BBM semaksimal mungkin dapat dipenuhi dari dalam negeri dan dengan sendirinya mengurangi ketergantungan impor serta akhirnya ketahanan energi nasional pun meningkat. Yang lebih penting, jika kebutuhan BBM bisa dipenuhi dari produksi kilang dalam negeri, maka harga jual BBM kepada dunia usaha dan masyarakat dapat ditekan lebih murah.

Mendorong Industri Penerbangan Makin Kompetitif

Sektor terakhir yang terdapat dalam Paket Kebijakan Ekonomi Tahap Delapan adalah sektor penerbangan. Pemerintah memutuskan untuk memberikan insentif dalam bentuk bea masuk 0% untuk 21 pos tarif terkait suku cadang dan komponen perbaikan/pemeliharaan pesawat terbang. Perawatan jadi hal yang amat vital karena berkaitan dengan keselamatan penerbangan.

Saat ini maskapai dalam negeri dihadapkan pada mahalnya biaya pembelian suku cadang untuk perawatan pesawat. Hal itu disebabkan karena beberapa produk komponen pesawat terbang belum dapat di produksi oleh industri dalam negeri. Kalaupun ada yang bisa dibuat di Indonesia, mereka bisa mendapatkan sertifikasi dari *Part Manufacturing Approval* (PMA) dari pabrik pembuatnya (Boeing, Airbus, dll).

Padahal industri jasa pemeliharaan pesawat terbang membutuhkan kecepatan dalam proses impor suku cadang dan komponen untuk dapat memenuhi proses perbaikan/pemeliharaan pesawat terbang. Selama ini solusi yang ditawarkan pemerintah lewat skema Bea Masuk Ditanggung Pemerintah (BMTDP) sulit dimanfaatkan oleh industri *Maintenance, Repair, dan Overhaul* (MRO). Adanya BMTDP tidak memberikan kepastian bagi pengadaan barang yang dibutuhkan oleh industri MRO ditambah lagi Surat Keputusan BMTDP yang diterbitkan Pemerintah tidak berkepastian waktunya dan anggarannya.

Sebagai jalan keluar, pemerintah pun mengeluarkan kebijakan terbaru dengan merevisi besaran bea masuk untuk 21 pos tarif terkait Daftar Barang dan Bahan Guna Perbaikan dan/atau Pemeliharaan Pesawat Udara. Pemerintah mengubah lampiran Permenkeu No. 132/PMK.010/2015 tentang Perubahan ke-3 atas Permenkeu No. 213/PMK.011/2015 tentang Penetapan Sistem Klasifikasi Barang dan Pembebanan Tarif Bea Masuk Atas Barang Impor.

Dengan diberikannya semua insentif di atas, diharapkan bisa memberikan kepastian bagi dunia usaha penerbangan nasional dalam pemeliharaan dan perbaikan pesawat terbang. Kedua, kendati masih terkendala masalah sertifikasi, namun pemerintah tetap mendorong dan mengakselerasi tumbuhnya industri suku cadang dan komponen pesawat terbang di dalam negeri serta membuka ruang kebijakan bagi hadirnya pengembangan kawasan usaha pemeliharaan pesawat terbang.