

IMPLIKASI PERATURAN KAWASAN BEBAS PERDAGANGAN DAN PELABUHAN BEBAS PADA BISNIS PERMINYAKAN DI PULAU BINTAN DAN PULAU KARIMUN

Oleh:
Sukses Simanjuntak
Universitas Kristen Indoneisa
E-mail:
skssimjtk@gmail.com

ABSTRACT

Government policy in improving the economy is to build regional infrastructure including making special policies in strategic areas. The government facilitates business development in the Riau Archipelago, namely Batam Island, Bintan Island and Karimun Island to become Free Trade Zones and Free Ports, abbreviated as KPBPB. As a KPBPB, on Bintan Island there is a BBM/LPG Terminal where most of the BBM/LPG is consigned and on Karimun Island there is PT. Karimun Oiltanking is an oil storage tank company. In the KPBPB Regulation that imported goods enter KPBPB must be reported to Customs and Excise, and when goods are released into the country, duties and taxes are paid proportionally. The implementation of this rule raises problems for Pertamina, namely the distribution operation time is out of sync with the foreign exchange bank and PT. Karimun Oiltanking hopes to become a maximum oil storage area cannot be realized. In implementing the KPBPB rules that business opportunities are given openly, however for Pertamina it does not provide the benefits and hopes of PT. Karimun Oiltanking did not materialize, it did not open space for business development for profit which made Pertamina and PT happy. Karimun oil tanking. Therefore, it is suggested that a study team be formed to regulate the smooth operation of existing companies in the area while still overseeing the obligations of entrepreneurs towards the state.

Keywords: *Free Trade Area, Free Port, Customs, taxation, Petroleum Operations*

ABSTRAK

Kebijakan Pemerintah dalam meningkatkan ekonomi adalah dengan membangun infrastruktur daerah termasuk membuat kebijakan khusus di wilayah strategis. Pemerintah memfasilitasi pengembangan bisnis di Kepulauan Riau, yaitu Pulau Batam, Pulau Bintan dan Pulau Karimun menjadi Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas disingkat menjadi KPBPB. Sebagai KPBPB, di Pulau Bintan terdapat Terminal BBM/LPG dimana sebagian besar BBM/LPG merupakan konsinyasi dan di Pulau Karimun terdapat PT. Oiltanking Karimun merupakan perusahaan tanki penimbunan minyak. Dalam Peraturan KPBPB bahwa barang impor masuk ke KPBPB harus dilaporkan ke Bea Cukai, dan saat barang dikeluarkan ke dalam negeri, bea dan pajak di bayarkan secara proporsional. Implementasi aturan ini menimbulkan permasalahan bagi Pertamina yakni waktu operasi pendistribusian tidak sinkron dengan waktu kerja bank devisa dan PT. Oiltanking Karimun berharap menjadi tempat penyimpanan minyak secara maksimal tidak bisa terwujud. Dalam implementasi aturan KPBPB bahwa peluang pengusaha diberikan secara terbuka, namun bagi Pertamina tidak memberi manfaat serta harapan PT. Oiltanking Karimun tidak terwujud, tidak membuka ruang pengembangan usaha untuk profit yang menimbulkan kebahagiaan bagi Pertamina dan PT. Oiltanking Karimun. Sehingga disarankan agar dibentuk tim kajian yang

mengatur kelancaran operasi perusahaan-perusahaan yang ada di Kawasan dengan tetap mengawasi kewajiban pengusaha terhadap negara.

Kata Kunci : Kawasan Perdagangan Bebas, Pelabuhan Bebas, Kepabeanan, perpajakan, Operasi Perminyakan

1. PENDAHULUAN

Kemampuan suatu negara dalam menghasilkan barang dan jasa akan semakin meningkat, bila faktor-faktor produksi dan modal atau investasi meningkat (Sukirno, 2013). Pembangunan ekonomi terkait dengan perkembangan pendapatan nasional riil, termasuk modernisasi kegiatan ekonomi. Batuampar sebagai daerah industri berstatus entrepot partikular tumbuh menjadi daerah industri penunjang eksplorasi dan eksploitasi/pencarian minyak. Dua tahun kemudian, tahun 1973 Pulau Batam yang dikelola oleh Perusahaan Perseroan Pengusahaan Daerah Industri Pulau Batam (Persero Batam) dan Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam (Otorita Batam) yang bertanggungjawab atas pengembangan dan pertumbuhan Daerah Industri Pulau Batam, sesuai Keppres Nomor 41 Tahun 1973 tentang Daerah Industri Pulau Batam, tanggal 22 November 1973 (Muliono, 2001). Selanjutnya Pulau Batam dan 5 pulau kecil di sekitarnya ditetapkan sebagai status bonded zone (kawasan berikat), sesuai Peraturan

Pemerintah Nomor 22 Tahun 1986 tentang Bonded Zone (Kawasan Berikat) (Maharaja, 2003). Pemerintah telah merencanakan adanya pasar bebas di Pulau Batam dan sekitarnya. Sebagai acuan peningkatan ekonomi secara nasional, Pulau Batam secara berarti harus bisa meningkatkan kinerjanya dalam memperbanyak jumlah investasi dan peningkatan ekonominya (Maharaja, 2003).

Tujuan/sasaran dari pembentukan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas juga beragam, seperti menjadi sarana pendukung perubahan perekonomian, usaha menurunkan tingkat pengangguran, sebagai upaya meningkatkan penanaman investasi asing dan bahkan sebagai strategi implementasi dari suatu kebijakan ekonomi (Zaenuddin, Kumorotomo, Saleh, & Hadna, 2017).

Implementasi peraturan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas di daerah Pulau Batam, Pulau Bintan, Pulau Karimun adalah pelaksanaan maksud yang terkandung dalam Undang-Undang Nomor 44 Tahun 2007. Sebagai maksud/amanat undang-undang, maka menjadi kewajiban bagi semua pihak yang terlibat termasuk

setiap instansi terkait untuk melakukannya secara konsekuen dan konsisten.

Permasalahan yang timbul atas bisnis PT. Pertamina (Persero) di Pulau Bintan tepatnya di Terminal BBM dan LPG Tanjung Uban, Bintan adalah masalah operasional distribusi BBM dan Liquefied Petroleum Gas (LPG), serta pemenuhan administrasi pembayaran kewajiban urusan kepabeanan dan pajak, yang berakibat terganggunya operasi distribusi ke masyarakat atau ke Terminal BBM lainnya di wilayah Indonesia bagian barat. Hal ini dapat dilihat dari gambaran frekwensi operasi penyaluran BBM dan LPG yang beroperasi sampai 24 jam, sementara administrasi perpajakan sesuai peraturan dibatasi oleh jam kerja.

Kemudian pada tahun 2009 didirikan perusahaan PT. Oiltanking Karimun sebagai tanki penyimpanan minyak di Pulau Karimun dan diharapkan akan menjadi terminal BBM berskala dunia untuk memenuhi kebutuhan Singapura. Pemilihan Pulau Karimun dinilai sangat tepat dan sesuai dengan strategi pertumbuhan usaha Oiltanking. Sebanyak 33 tanki akan dibangun di lahan rata di pinggir laut bagian utara Pulau Karimun Besar. Terminal tersebut kelak melayani produk BBM dilengkapi dermaga dengan empat sandaran yang sesuai untuk kapal kecil dan kapal

besar (Mardiah, 2017).

Keberadaan PT. Oiltanking Karimun, diharapkan juga dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi di daerah ini. Harapannya adalah bahwa dengan penerapan aturan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas bisnis dengan PT. Pertamina (Persero) akan meningkat, namun kenyataannya PT. Pertamina (Persero) malah minta keluar dari status kawasan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas karena penerapannya dinilai akan menghambat distribusi BBM dan LPG ke masyarakat. Demikian halnya kehadiran PT. Oiltanking Karimun di Pulau Karimun diharapkan menjadi mitra PT. Pertamina (Persero) dalam penyimpanan atau suplai BBM impor dengan harapan dengan biaya operasi yang lebih murah, namun setelah mempelajari konsekuensi penerapan aturan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas, pihak PT. Pertamina (Persero) menilai bahwa PT. Oiltanking Karimun tidak nyaman dijadikan menjadi tempat penyimpanan BBM dan LPG dari Impor dan dari dalam negeri, karena dalam aturan tersebut dinilai tidak bisa mengakomodir kebutuhan operasi distribusi.

Dari hasil analisis hukum, bahwa implikasi aturan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas, dinilai tidak

memberikan rasa keadilan, tidak memberikan manfaat karena mempersulit proses bisnis dari sebelumnya, bahkan merugikan bisnis PT. Pertamina (Persero), dan tidak mendorong kebahagiaan berusaha. Demikian halnya PT. Oiltanking Karimun, yang berharap usahanya di Pulau Karimun memberikan manfaat dan memberikan keuntungan atau kebahagiaan kepada perusahaan, ternyata tidak bisa terwujud, karena institusi terkait tidak membuat aturan pelaksanaan yang mendukung pertumbuhan usaha ini, dan juga harapan pemerintah atas terminal BBM swasta ini sebagai tempat penyimpanan BBM untuk ketahanan stok nasional dan mendorong pertumbuhan ekonomi dibidang perminyakan hilir tidak bisa terwujud.

Memperhatikan permasalahan yang timbul atas implikasi peraturan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas di Pulau Bintan dan Pulau Karimun terkait dengan bisnis perminyakan di Bidang Hilir, maka judul tulisan ini diajukan adalah:

“Implikasi Peraturan Kawasan Bebas Perdagangan dan Pelabuhan Bebas Pada Bisnis Perminyakan Di Pulau Bintan Dan Pulau Karimun.

Adapun maksud dan tujuan dari penulisan ini bermaksud dapat memberikan sumbangsih ilmu pengetahuan di bidang bisnis perminyakan, mengenai dampak dari

aturan implikasi Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas sebagai zona Internasional dan dapat memberikan masukan kepada instansi terkait seperti instansi pemerintah pusat maupun daerah, pihak PT. Pertamina (Persero) dan pihak-pihak terkait di dalam Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas dan bertujuan menganalisis aturan-aturan yang diterapkan di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas di Pulau Bintan dan Pulau Karimun dan menganalisis manfaat aturan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas dalam bisnis perminyakan di bidang hilir di Pulau Bintan dan Pulau Karimun

2. TINJAUAN PUSTAKA

Teori hukum yang digunakan dalam menganalisa masalah ini adalah teori keadilan, teori kemanfaatan dan teori kebahagiaan. Teori Keadilan adalah kemauan yang bersifat tetap dan terus menerus untuk memberikan kepada setiap orang apa yang semestinya untuknya (*Iuslitia est constant et perpetua voluntas ius suum cuique tribuendi-Ulpianus*). Keadilan adalah suatu kebijakan politik yang aturan-aturannya menjadi dasar dari peraturan negara dan aturan-aturan ini merupakan ukuran tentang apa yang menjadi haknya (Asikin, 2016). Menurut

Aristoteles dalam bukunya *Nicomachean Ethics*, bahwa hukum hanya bisa ditetapkan dalam kaitannya dengan keadilan. Keadilan dipahami dalam pengertian kesamaan. Kesamaan maksudnya adalah bahwa semua warga adalah sama di depan hukum (Rahardjo, 2020). Pandangan Aristoteles tentang keadilan bisa didapatkan dalam karyanya *nichomachean ethics*, *politics*, dan *rethoric*. Spesifik dilihat dalam buku *nicomachean ethics*, buku itu sepenuhnya ditujukan bagi keadilan, yang berdasarkan filsafat hukum Aristoteles, mesti dianggap sebagai inti dari filsafat hukumnya, karena hukum hanya bisa ditetapkan dalam kaitannya dengan keadilan. Aristoteles membedakan hak persamaannya sesuai dengan hak proposional. Kesamaan hak dipandangan manusia sebagai suatu unit atau wadah yang sama. Inilah yang dapat dipahami bahwa semua orang atau setiap warga negara dihadapan hukum sama (Rumokoy & Maramis, 2016). Kesamaan proposional memberi tiap orang apa yang menjadi haknya sesuai dengan kemampuan dan prestasi yang telah dilakukannya. Lebih lanjut, keadilan menurut pandangan Aristoteles dibagi kedalam dua macam keadilan, keadilan “distributief” dan keadilan “commutatief”. Keadilan distributif ialah keadilan yang

memberikan kepada tiap orang porsi menurut prestasinya. Keadilan commutatief memberikan sama banyaknya kepada setiap orang tanpa membedakan prestasinya dalam hal ini berkaitan dengan peranan tukar menukar barang dan jasa. Kemudian Teori Keadilan John Rawls, beberapa konsep keadilan yang dikemukakan John Rawls, dalam bukunya *A Theory of justice*, *Political Liberalism*, dan *The Law of Peoples*, yang memberikan pengaruh pemikiran cukup besar terhadap diskursus nilai-nilai keadilan. John Rawls mengembangkan gagasan mengenai prinsip-prinsip keadilan dengan menggunakan sepenuhnya konsep ciptaannya yang dikenal dengan “posisi asali” (*original position*) dan “selubung ketidaktahuan” (*veil of ignorance*) (Friedrich, 2008).

3. METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini penulis melakukan penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif yaitu sebuah proses dalam memperoleh sesuatu aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun ajaran-ajaran hukum dengan maksud menjawab isu/permasalahan hukum yang dihadapi. Sedangkan penelitian hukum empiris, menurut Ronny Hanitijo Soemitro

yaitu penelitian hukum yang memperoleh datanya dari data primer atau data atau data yang diperoleh langsung dari masyarakat (Susanti, SH, & A'an Efendi, 2022).

Sedangkan pendekatan penelitian yang dilakukan peneliti adalah pendekatan perundang-undangan (Statue Approach) dalam penelitian hukum normatif dan didukung pendekatan kualitatif dalam penelitian hukum empiris, yaitu pendekatan perundang-undangan yaitu pendekatan yang dilakukan dengan mempelajari semua undang-undang dan regulasi yang berkaitan dengan isu/permasalahan hukum yang sedang dihadapi dan dengan penelitian hukum normatif-empiris yaitu suatu tata cara penelitian yang dilakukan dengan menggabungkan unsur-unsur hukum normatif yang selanjutnya didukung dengan tambahan data atau unsur empiris. Tata cara/metode penelitian yang dilakukan adalah dengan membuat analisa dari studi dokumen dengan menggunakan berbagai data sekunder seperti peraturan perundang-undangan yang terkait dengan perminyakan atau peraturan yang terkait dengan proses penjualan minyak mentah (Asikin, 2016).

Tahapan penelitian yang dilakukan adalah dengan mencari data dan informasi dari berbagai sumber yang berhubungan dengan pelaksanaan aturan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas,

antara lain pihak pihak PT. Pertamina (Persero) dan PT. Oiltanking Karimun. Kemudian metode analisis data yang dipakai yaitu analisis yang bersifat deskriptif atau deskriptif analisis untuk mendukung analisis normatif yaitu analisis mengenai apa yang seharusnya dilakukan, atau mengenai kebijakan yang terbaik (normatif) karena dalam pengambilan keputusan, baik oleh swasta maupun pemerintah, pertanyaan yang dapat diajukan tidak hanya meminta penjelasan atas gejala dan peramalan yang dapat dibuat

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Implikasi Peraturan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas di Pulau Bintan Pada Bisnis PT. Pertamina (Persero).

PT. Pertamina (Persero) memiliki 10 Terminal Bahan Bakar Minyak (TBBM) Utama yang menerima Bahan Bakar Minyak (BBM), salah satunya Terminal BBM Tanjung Uban, di Bintan. Kesembilan TBBM lainnya adalah TBBM Surabaya, Tanjung Wangi, Manggis, Kupang, Pontianak, Makassar, Bau-Bau, Bitung dan Wayame Ambon.

Terminal BBM dan LPG Tanjung Uban, dibangun di atas area seluas 247 Ha, Terminal BBM Tanjung Uban, memiliki tangki timbun dengan kapasitas total

sekitar 200.000 KL, dilengkapi dengan fasilitas blending, dan diperkuat dengan 7 dermaga untuk operasional penerimaan dan pengiriman berbagai produk BBM dan LPG. Terminal BBM dan LPG ini didirikan pada tahun 1937 oleh NKPM (Nederlandshe Koloniale Petroleum Maatschappij), selanjutnya pada tahun 1959 NKPM berubah menjadi nama PT Stanvac Indonesia. Pada tahun 1970 diserahkan kepada PT. Pertamina (Persero) wilayah unit pengolahan III Plaju / Sungai Gerong. Pada tanggal 1 April 1999 sampai sekarang, fasilitas TBBM Tanjung Uban berada dalam wilayah kerja Marketing Operation Region I Medan. Pola distribusi BBM di TBBM Tanjung Uban dimulai dengan penerimaan BBM dari kilang dan impor yang masuk ke TBBM Tanjung Uban, dilakukan penimbunan di tanki-tanki dalam TBBM yang berjumlah 23 tanki dan selanjutnya dilakukan penyaluran ke Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum (SPBU), Agen Premium & Minyak Solar (APMS) dan langsung ke industri. Dalam proses penyaluran mempunyai armada mobil tangki, kapal tanker/tongkang, dan khusus untuk TNI AL melalui pipa. Penyaluran BBM yang dilayani oleh TBBM Tanjung Uban menyebar ke 12 unit (SPBU), 3 unit APMS, 3 unit SPBB, 7 unit Agen Minyak

Tanah (AMT), dan 2 unit Solar Packed Dealer Nelayan (SPDN). Sedangkan penjualan produk per bulan, untuk Premium sebanyak 4.831 KL, Kerosene sebanyak 1.632 KL, Solar sebanyak 3.2017KL dan Pertamina Turbo sebanyak 269 KL. Untuk konsumsi industri penyaluran Solar sebanyak 3.612 KL dan Pertamina Turbo sebanyak 68 KL .

Terminal BBM dan LPG Tanjung Uban adalah merupakan terminal buffer stock atau terminal penyangga untuk suplai BBM ke Terminal BBM dan LPG khususnya di Indonesia Bagian Barat, sehingga operasinya hampir 24 jam sehari. Suplai BBM dan LPG di terminal ini diperoleh dari Impor dan sebagian dari dalam negeri yaitu Kilang Balikpapan atau terkadang konsinyasi dari Terminal BBM lainnya.

Permasalahan yang timbul di Kawasan ini adalah permasalahan operasi, yaitu bahwa operasi suplai dan distribusi BBM dan LPG dari Terminal BBM Tg Uban beroperasi 24 jam, sementara pihak yang mengawasi arus barang masuk/keluar dari Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas dibatasi waktu kerja dan system pembayaran Kewajiban ke Kas Negara tidak mendukung kondisi operasi.

Peranan Terminal BBM dan LPG Tanjung Uban ini sangat strategis dalam

menjaga ketahanan BBM dalam negeri. Penerimaan BBM untuk disimpan di Terminal ini berasal dari Impor dan domestik. Dari impor setiap bulan 3-4 kapal, sesuai umumnya BBM Gasoline 88, dari domestik menerima Minyak Bakar dan Minyak Solar dari Kilang, kemudian didistribusikan ke Terminal-terminal BBM yang lebih kecil seperti Terminal BBM Lohkseumawe, Terminal BBM Krueng Raya, Terminal Kabil di P. Batam sama-sama Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Terminal BBM Siak, Terminal BBM Kijang di Pulau Bintan (tidak termasuk Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas), Terminal BBM Pontianak, Terminal BBM Natuna, Terminal BBM Sabang dan mendukung Terminal BBM Belawan untuk kondisi kritis. Terminal ini juga mensuplai BBM dalam bentuk retail BBM (menggunakan mobil tanki) dan retail LPG (tabung) ke pulau Bintan sendiri, baik daerah yang termasuk Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas dan Non Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas. Tentu peran strategis ini harus sejalan dengan kelancaran muat dan bongkar BBM dari Terminal BBM dan LPG Tg Uban, dimana sebelum kawasan terminal ini ditetapkan menjadi bagian dari kawasan Kawasan Perdagangan Bebas dan

Pelabuhan Bebas penerimaan dan penyaluran lancar .

Dari sisi kewajiban pabean, pada penerimaan BBM, sesuai ketentuan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas bahwa pada saat BBM dan LPG dengan kapal-kapal yang relatif besar yaitu tanker jenis MR(middle range) dan LR (large range), sesuai ketentuan , sejumlah BBM sesuai dokumen kapal yang diterima harus dilaporkan ke pihak Bea dan Cukai sesuai dengan form FTZ01, dalam hal ini kewajiban Pabean (Pajak Bea Masuk, PPh dan PPN Impor ditangguhkan).

Selanjutnya disaat BBM dan LPG didistribusikan dengan volume yang lebih kecil ke terminal BBM di Wilayah Indonesia Bagian Barat bahkan distribusi retail ke SPBU, AMT, SPDN dan Agen LPG, disyaratkan bahwa Pajak Impor, Bea Masuk, PPh Impor dan PPN sesuai harga jual wajib dibayarkan secara proporsional terlebih dahulu baru BBM dan atau LPG diperbolehkan oleh pihak Bea dan Cukai keluar dari Terminal. Proses pembayaran Bea Masuk, PPh Impor dan PPN harga Jual ini, sangat sulit dilakukan, karena mekanisme pembayaran pajak-pajak dimaksud tidak disesuaikan dengan kondisi operasi. Misalnya: Operasi 24 jam sementara penerimaan Kas Negara setiap

harinya terbatas sampai dengan pukul 14.00 WIB. Belum lagi jumlah pengapalan yang banyak, harus menyiapkan dokumen sesuai aturan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas akan membuat administrasi sulit dilakukan.

Untuk mengatasi kendala ini pihak Pertamina telah mengkomunikasikan masalah ini dengan pihak Bea dan Cukai, dan salah satu permasalahan utamanya adalah di Ditjen Pajak yang tidak bisa membuat aturan khusus untuk menyesuaikan penerimaan Kas Negara sesuai dengan operasi Pertamina. Sementara bila operasi terhambat karena pembayaran pajak-pajak yang tidak bisa diakomodir oleh Ditjen Pajak, maka pada bulan Mei tahun 2009, pihak Pertamina meminta dispensasi pemberlakuan aturan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas kepada bisnis Pertamina di daerah Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas) Batam, Bintan. Karena pihak Pertamina menilai bahwa dengan pelaksanaan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 47/PMK.04/2009 tentang tata cara pemasukan dan pengeluaran barang ke dan dari kawasan yang telah ditunjuk sebagai kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan Bebas, termasuk di Tanjung Uban dan Batam/Kabil, usaha atau bisnis Pertamina

menjadi terganggu dengan ini disampaikan kondisi serta kendala yang dihadapi PT. Pertamina atas pemberlakuan aturan tersebut, dengan alasan pertimbangan, kondisi lokasi Pertamina di daerah Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas, yaitu Instalasi BBM Tanjung Uban menerima stok BBM, sebagian besar dari BBM impor. BBM ini merupakan buffer stok nasional yang ditimbun sementara (tidak untuk diolah), untuk selanjutnya didistribusikan ke depot-depot BBM lainnya melalui kapal-kapal yang lebih kecil. Untuk Depot LPG Tanjung Uban menerima bahan baku LPG butane dan propane dari impor dan sebagian propane disuplai dari dalam negeri.

Stok Depot LPG ini merupakan stok nasional dan sebagian kecil didistribusikan di wilayah Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas serta Depot BBM Kabil menerima BBM dari Kargo domestik untuk kebutuhan Batam sekitarnya, sementara untuk BBM jenis Marine Fuel Oil (MFO), sebagian menjadi stok untuk didistribusikan di luar wilayah Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas .

Permasalahan pembayaran pajak menjadi masalah yang tidak bisa diakomodir Pertamina, yaitu terkait

dengan otorisasi pembayaran pajak, dimana proses pembayaran PDRI (Pajak Dalam Rangka Impor) atas kargo impor PT. Pertamina (Persero) dilokasi Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas ini dilaksanakan di Kantor Pusat dan mekanisme pembayaran PDRI atas BBM impor di lokasi Tanjung Uban dilakukan dengan pembayaran sekota/sewilayah, sedangkan untuk BBM Marine Fuel Oil yang keluar dari Depot Kabil pembayarannya langsung terpusat di Jakarta. Kemudian alasan teknis sesuai aturan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas bahwa kewajiban pabean atas BBM /Bahan Baku LPG eks impor yang didistribusikan keluar daerah Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas harus dibayar dan diselesaikan administrasinya terlebih dahulu, baru kapal dapat diberangkatkan menurut kami membutuhkan waktu 4 hari kerja, yaitu setelah pemuatan BBM ke kapal pengangkut selesai, maka volume BBM diukur berdasarkan pengukuran tanki kapal. Selanjutnya dibuatkan manifest, B/L dan Invoice (Proforma Invoice), prosesnya diperkirakan satu hari, pembuatan PB/pemberitahuan pabean dan SSP/surat setoran pajak dan meneruskan ke pusat untuk permintaan bayar diperlukan waktu satu hari, mengurus

dokumen dan proses pemeriksaan/pemberangkatan kapal/alat angkut dua hari. Rentang waktu ini menimbulkan biaya dan menyebabkan permasalahan kestabilan stok di daerah lain yang bisa disuplai dari tanki minyak di daerah Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas ini.

Usulan Pertamina agar diberikan dispensasi berupa pengawasan pergerakan minyak dicatat dan diawasi oleh pihak Bea dan Cukai, namun pembayaran pajaknya bisa menyusul pada hari berikutnya atau pembayaran berkala. Permintaan Pertamina tersebut tidak bisa disetujui oleh pihak Bea dan Cukai, karena peraturan terkait dengan pelunasan pajak dan kewajiban tersebut diluar wewenangnya. Selanjutnya dilakukan permintaan kelonggaran waktu pembayaran kewajiban pajak ke Ditjen Pajak, tetapi tidak ada solusi atau atas masalah waktu pembayaran tersebut. Pihak Pertamina secara resmi mengusulkan pembayaran berkala, namun ditolak oleh pihak Bea Cukai karena tidak sesuai dengan aturan pembayaran berkala. Dengan ketidakpastian adanya kebijakan atas penerapan aturan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas ini, pihak Pertamina dalam rangka menjaga kestabilan distribusi BBM dan LPG

nasional menyampaikan pihak Bea Cukai agar setiap BBM dan LPG impor semua pajak impor dibayarkan terlebih dahulu agar tidak mengganggu operasional, artinya perlakuannya sama dengan terminal di kawasan Pabean (tidak mematuhi aturan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas). Sebagai akibat Pertamina tidak bisa memenuhi aturan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas, permasalahan lain yang timbul kemudian adalah atas hasil audit perpajakan yaitu hasil konsolidasi pajak atas BBM dan LPG impor dan pajak BBM atas BBM yang disuplai dari Terminal BBM lain atau Kilang Pertamina di dalam negeri ke Terminal BBM dan LPG, diwajibkan membayar PPN harga jual, walaupun BBM tersebut sebagian besar merupakan BBM konsinyasi dan belum dijual ke konsumen. Temuan audit Pajak menjadi masalah serius dalam keuangan Pertamina, artinya untuk bisnis PT. Pertamina (Persero) bahwa perubahan status Terminal BBM dan LPG Tanjung Uban dari Kawasan Pabean menjadi Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas tidak memberikan manfaat ke perusahaan, mempersulit operasi distribusi BBM dan LPG serta menyebabkan kerugian keuangan perusahaan.

Sehubungan dengan permasalahan-permasalahan diatas, bahwa dalam pelaksanaan aturan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas di Tanjung Uban, Bintan, Kepulauan Riau (Kepri), menyebabkan terganggunya pendistribusian BBM dan LPG dari terminal ini, sehingga pada suatu kesempatan rapat di Batam 20 Mei 2009, yang dipimpin oleh Menteri Keuangan, pihak PT. Pertamina (Persero) dalam hal ini Fungsi Integrated Supply Chain (ISC) PT. Pertamina (Persero) Pusat menyampaikan bahwa implikasi peraturan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas di Terminal BBM dan LPG Tanjung Uban akan menghambat distribusi BBM dan LPG ke Indonesia Bagian Barat dan Agen, karena aturan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas tersebut tidak diikuti dengan kondisi operasi dalam hal pembayaran kewajiban pajak dan pada saat itu pihak PT. Pertamina (Persero) meminta agar Terminal BBM dan LPG dapat dikeluarkan dari zona Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas. Walaupun Menteri Keuangan Sri Mulyani saat itu mengatakan bahwa pemberlakuan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, Bintan, dan Karimun (BBK) tidak boleh membuat

kegiatan domestik terganggu, dengan harapan aktivitas ekspor meningkat. Dan diminta agar aturan pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas BBK harus dievaluasi bersama-sama agar Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas mendukung pertumbuhan ekonomi, bukan menghambat kesejahteraan masyarakat.

Pada dasarnya PT. Pertamina (Persero) sebagai Badan Usaha Milik Negara, wajib taat kepada semua aturan yang dibuat pemerintah di kawasan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas ini, namun di sisi lain proses bisnis PT. Pertamina (Persero) sebagai perusahaan negara harus dikelola dengan efisien, maka pihak PT. Pertamina (Persero) selalu berupaya memberikan masukan atau usulan ke Ditjen Pajak dan Bea Cukai agar permasalahan operasi dan keuangan tersebut dapat diatasi.

Beberapa usulan pihak PT. Pertamina (Persero) untuk perubahan pada peraturan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas dan aturan pelaksanaan mendukung penerapan aturan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas, yaitu Usulan yang berhubungan dengan Deklarasi Inisiatif (Voluntary Declaration/VD), Pembayaran Berkala, Pemberitahuan Berkala

(Periodically Declaration, Izin Usaha untuk pengeluaran barang., Tidak dikenakan pajak PPN penyerahan atas Barang konsinya yang di masukkan ke Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas. Pemasukan Barang Kena Pajak Lokal ke Kawasan Bebas yang kemudian untuk dikeluarkan kembali ke TLDDP(Tempat Lain Diluar Daerah Pabean) dan tidak dalam rangka untuk diperjualbelikan dan diusulkan Pemasukan Barang Kena Pajak Lokal ke Kawasan Bebas yang kemudian untuk dikeluarkan kembali ke TLDDP dan tidak dalam rangka untuk diperjualbelikan tidak dikenakan PPN Penyerahan.

Selanjutnya hasil dari pertemuan-pertemuan pihak PT. Pertamina (Persero) dengan pihak Bea dan Cukai, Pihak Ditjen Pajak dan pihak Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Bintan untuk mendapatkan kebijaksanaan untuk penyesuaian implikasi peraturan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas sesuai usulan-usulan diatas, dengan tujuan agar dalam penerapannya operasi PT. Pertamina (Persero) tidak terganggu, tidak ada yang berani memberikan jalan keluar, Pihak Bea dan Cukai dan Ditjen Pajak selalu berdasarkan aturan apa yang sudah tertulis, sehingga untuk menjamin kelancaran distribusi BBM dan LPG,

Pihak PT. Pertamina (Persero) mengajukan agar Terminal BBM dan LPG Tanjung Uban dikeluarkan dari Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas menjadi kawasan biasa atau kawasan Pabean.

Akhirnya melalui Peraturan Pemerintah Nomor 41 tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 2007 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Bintan, yaitu tentang perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 2007 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Bintan, perlu mengatur organisasi dan tata kerja Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Bintan, bahwa sebagian wilayah Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Bintan di Kawasan Industri Galang Batang dikeluarkan dari Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Bintan dan diubah menjadi kawasan ekonomi khusus berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 2007 Tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas, maka Khusus dan wilayah untuk terminal Bahan Bakar Minyak dan Depot Liquefied Petroleum Gas (LPG) PT. Pertamina

(Persero) di Tanjung Uban dikeluarkan dari Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Bintan dan difungsikan untuk kepentingan domestik. Menjadi jelas bahwa penerapan aturan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas di Bintan, khususnya dalam usaha bisnis Perminyakan bidang hilir, PT. Pertamina (Persero), yaitu Terminal BBM dan LPG Tanjung Uban, tidak memberi manfaat kepada perusahaan bahkan mengganggu Operasi dan merugikan perusahaan.

2. Implikasi Peraturan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas pada Bisnis PT. Oiltanking Karimun.

PT. Oiltanking Karimun adalah suatu perusahaan minyak bidang hilir khususnya di bidang penimbunan minyak yang didirikan di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Pulau Karimun. Perusahaan ini merupakan perluasan usaha perusahaan skala internasional Oiltanking GmbH. Oiltanking GmbH adalah anak perusahaan Marquard & Bahls, suatu perusahaan keluarga di Hamburg Jerman yang bergerak di bidang suplai, trading dan logistic energy. Perusahaan ini memiliki 73 terminal di 22 negara termasuk di Eropah, dimana PT. Oiltanking Karimun ini merupakan tanki penyimpanan terbesar

kedua di perusahaanya. Gunvor Group adalah salah satu perusahaan trading komoditi terbesar di dunia. Strategi investasi yang dilakukan di industry infrastruktur baik pembangunan kilang, perpipaan, tangka penyimpanan dan, terminal, pertambangan dan bisnis di Hulu. Berita di media online di Singapore memuat berita tentang keberhasilan komisioning PT. Oiltanking Karimun tanggal 6 Juni 2006 yang berada di wilayah Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Karimun menjadi suatu perhatian khusus bagi pelaku bisnis Minyak di Singapore. Dimana diberitakan bahwa PT. Oiltanking Karimun, yang merupakan usaha bersama (joint venture) antara Oiltanking GmbH and Gunvor Group, diberitakan terminal ini telah berhasil menerima 60,000 metric tonnes of gasoline dan gasoline components, dimana kapasitas desain tanki terminal adalah 730,000 cbm untuk mengantisipasi kebutuhan pertumbuhan permintaan produk minyak di Asia. Pemilihan lokasi terminal di Pulau Karimun dinilai sangat cocok karena lokasinya di Selat Malaka dan dekat dengan trading hub utama di Singapore.

Secara Teknis bahwa infrastruktur di PT. Oiltanking Karimun direncanakan dapat menerima penyandaran kapal Very

Large Crude Carrier (VLCC), yaitu kapal yang mampu mengangkut minyak 2 juta barrel. Terminal ini telah disiapkan dengan tanki-tanki penimbunan yang dapat menerima produk minyak, produk kimia dan gas dan juga minyak mentah.

Dengan adanya penambahan tanki penyimpanan di PT. Oiltanking Karimun, diharapkan ketahanan energi di Indonesia bisa lebih ditingkatkan lagi, dalam upaya kebutuhan didalam negeri bisa terpenuhi. "Dengan adanya penambahan sekitar 7.300 kilo liter dari PT. Oiltanking Karimun, sama dengan penambahan kebutuhan BBM didalam negeri secara nasional sehingga Pemerintah mendukung beroperasinya PT. Oiltanking yang bergerak dibidang penyimpanan BBM.

Dari informasi diatas dapat dilihat begitu besarnya harapan Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah dan Pelaku Usaha dalam hal ini PT. Oiltanking Karimun dengan tujuan peningkatan ekonomi daerah dan memberikan keuntungan bagi pelaku usaha, secara khusus aktivitas penyimpanan BBM dan menjadi stok nasional yang akan diperuntukkan untuk kebutuhan Indonesia. Kegiatan penyimpanan ini diharapkan dapat mempengaruhi pertumbuhan bisnis lainnya di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Karimun ini. Berikut ini

akan dibahas harapan-harapan dan realisasi pelaksanaan penerapan aturan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas sesuai dengan data dan informasi yang dihimpun.

President Director PT. Oiltanking Nusantara Persada Mr. Eric Sumar menyebutkan, pemenuhan BBM dalam negeri merupakan kebutuhan vital, dan Oiltanking berharap untuk dapat berkontribusi bagi pemenuhan cadangan energi di Indonesia". Pendapat dari pihak PT. Oiltanking maupun supplier Gunvor dapat diartikan bahwa salah satu target bisnisnya adalah penyimpanan minyak yang selama ini di timbun di tanki-tanki Singapore dan Malaysia dapat di simpan di tanki PT Oiltanking, dan juga dari sisi supplier karena tarif penyimpanan dinilai lebih murah, maka supplier yang mengikuti tender pengadaan minyak di PT. Pertamina (Persero) berpeluang memenangkan tender dimaksud. Bila penyimpanan Minyak di PT. Oiltanking Karimun tinggi maka secara tidak langsung akan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi daerah Kabupaten Karimun.

3. Potensi Kerjasama PT. Pertamina dengan PT Oil Tanking Karimun

Dalam bisnis PT. Pertamina (Persero) khususnya bidang Hilir, bahwa

peluang terminal PT. Oiltanking Karimun adalah untuk tempat penyimpanan stok (penyewaan), dan penyimpanan BBM impor untuk dimuat oleh Suplier yang Umumnya berdomisili di Singapore. BBM impor untuk kebutuhan dalam negeri kurang lebih 60% dari stok yang ada di Singapore, Malaysia, disimpan dan dimuat dari terminal-terminal BBM di Singapore. Kemudian PT. Pertamina (Persero) memiliki tanki penyimpanan yang terbatas sementara kebutuhan terus bertambah, maka penyewaan tanki merupakan suatu strategi mengurangi biaya operasi, dalam hal ini tanki-tanki PT. Oiltanking Karimun berpeluang untuk dimanfaatkan oleh PT. Pertamina (Persero). Bila PT. Pertamina (Persero) berbisnis atau berkolaborasi dengan PT. Oiltanking Karimun tentu menjadi sejalan dengan misi pemerintah, pemerintah baik pusat dan daerah dan secara bisnis merupakan harapan PT. Oiltanking Karimun.

Proyeksi kenaikan kebutuhan BBM pertahun sebesar 10-12% , sehingga kapasitas tanki timbun PT. Pertamina (Persero) juga harus disesuaikan, dan pola penyimpanannya dapat dilakukan dengan penyewaan tanki yang ada di wilayah Republik Indonesia, hal ini bisa dilakukan untuk meningkatkan ketahanan stok nasional.

Berdirinya PT. Oiltanking Karimun menjadi salah satu peluang untuk menambah ketahanan stok BBM dalam hal ini dengan penyewaan storage tank. Potensi penyewaan tanki PT. Oiltanking Karimun sangat mendukung PT. Pertamina (Persero) dalam menjamin ketersediaan BBM dan sanan strategis dijadikan menjadi buffer stok Nasional, dimana posisi lokasi sangat strategis untuk pendistribusian BBM kebutuhan Indonesia Bagian Barat. Akan tetapi dalam implementasi aturan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas, yaitu antara lain bahwa pada saat BBM domestik disimpan di terminal, harus dilaporkan ke Bea dan Cukai, dan pada saat BBM tersebut didistribusikan ke daerah lain, PT. Pertamina (Persero) harus membayar PPN harga jual secara proporsional, sementara BBM tersebut masih milik PT. Pertamina (Persero) karena dikirimkan ke terminal BBM lainnya di wilayah Indonesia Bagian Barat, sebelum dijual ke konsumen, serta pembayaran kewajiban pajak dan administrasinya harus diselesaikan terlebih dahulu baru BBM yang sudah dimuat pada alat angkut diperbolehkan keluar wilayah Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Karimun. Demikian halnya dengan BBM Impor, bahwa pada

saat BBM impor yang disimpan di terminal ini, harus dilaporkan pengusaha terminal ke Bea dan Cukai, harus dilaporkan dengan form FTZ01, dimana kewajiban Pabean (Pajak Bea Masuk, PPh dan PPN Impor ditangguhkan), selanjutnya disaat BBM akan diangkut ke terminal BBM lain di luar Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas), pihak PT. Pertamina (Persero) harus membayar Bea Masuk, PPh Impor dan PPN harga Jual secara proporsional dan menyelesaikan administrasi terlebih dahulu baru BBM diijinkan pihak Bea dan Cukai untuk keluar Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Karimun.

Keruwetan sistem pembayaran Bea Masuk, PPh Impor dan PPN harga Jual ini, menyebabkan pelaku usaha akan menambah biaya untuk pengurusan minyak, dan dan tidak ada jaminan distribusi BBM karena prosesnya dinilai tidak praktis. Hal ini timbul karena mekanisme pembayaran pajak-pajak dimaksud tidak disesuaikan dengan kondisi operasi perusahaan di wilayah Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas tersebut. Kemudian permasalahan mendasar yang akan timbul adalah proses pembayaran pajak, karena ada pembatasan waktu jam kerja penerimaan Kas Negara setiap harinya

hanya sampai dengan pukul 14.00 WIB, sementara sesuai aturan kepabeanan bahwa pihak Bea dan Cukai yang mengawasi keluar-masuk barang, akan mengizinkan/memperbolehkan kapal/alat angkut BBM keluar dari Terminal PT. Oiltanking Karimun, bila kewajiban pajak secara proporsional sudah dibayarkan dan administrasinya sudah diselesaikan.

Pihak PT. Oiltanking Karimun, supplier Gunvor, PT. Pertamina (Persero), Badan Pengawasan Kawasan Tanjung Balai Karimun, pihak Bea Cukai Tanjung Balai Karimun dan Bea Cukai Pusat telah beberapa kali melakukan pembahasan atas kendala bila BBM yang diperuntukkan ke PT. Pertamina (Persero) di timbun di terminal PT. Oiltanking Karimun. Namun tetap hasilnya tidak ada kebijakan dari pihak terkait yang dapat menghilangkan potensi keterlambatan berlayar dan kerugian PT. Pertamina (Persero) memuat BBM dari terminal tersebut. Pihak Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas, Pihak Bea dan Cukai dan Pihak Pemerintah Daerah Karimun tidak ada yang berani membuat kebijakan yang dapat menghilangkan potensi kerugian PT. Pertamina (Persero), bila BBM domestic maupun impor ditimbun disana.

Dari segi bisnis PT. Pertamina

(Persero), bahwa peluang terminal PT. Oiltanking Karimun adalah untuk tempat penyimpanan stok (penyewaan), dan penyimpanan BBM impor untuk dimuat oleh Suplier yang Umumnya berdomisili di Singapore. Proses penyewaan tanki PT. Oiltanking Karimun untuk menjadi buffer stok Nasional secara lokasi sangat strategis membantu buffer stok BBM khususnya untuk kebutuhan Indonesia Bagian Barat, namun karena ketentuan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas yaitu bahwa pada saat BBM domestik disimpan di terminal, harus dilaporkan ke Bea dan Cukai, dan pada saat BBM tersebut didistribusikan ke daerah lain, PT. Pertamina (Persero) harus membayar PPN harga jual secara proporsional, serta pembayaran dan administrasinya harus diselesaikan terlebih dahulu baru BBM yang sudah dimuat pada alat angkut diperbolehkan keluar wilayah Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Karimun. Demikian halnya dengan BBM Impor, bahwa pada saat BBM impor yang disimpan di terminal ini, harus dilaporkan pengusaha terminal ke Bea dan Cukai, harus dilaporkan dengan form FTZ-01, dimana kewajiban Pabean (Pajak Bea Masuk, PPh dan PPN Impor ditanggungkan), selanjutnya disaat BBM akan diangkut ke terminal BBM lain di

luar kawasan Free Trade Zone (FTZ), pihak PT. Pertamina (Persero) harus membayar Bea Masuk, PPh Impor dan PPN harga Jual secara proporsional dan menyelesaikan administrasi terlebih dahulu baru BBM diijinkan pihak Bea dan Cukai untuk keluar kawasan Free Trade Zone (FTZ) Karimun. Proses pembayaran Bea Masuk, PPh Impor dan PPN harga Jual ini, sangat sulit dilakukan, karena mekanisme pembayaran pajak-pajak dimaksud tidak disesuaikan dengan kondisi operasi.

Pihak PT. Oiltanking Karimun, supplier Gunvor, PT. Pertamina (Persero), Badan Pengawasan Kawasan Tanjung Balai Karimun, pihak Bea Cukai Tanjung Balai Karimun dan Bea Cukai Pusat telah beberapa kali melakukan pembahasan atas kendala bila BBM yang diperuntukkan ke PT. Pertamina (Persero) di timbun di terminal PT. Oiltanking Karimun. Namun tetap hasilnya tidak ada kebijakan dari pihak terkait yang dapat menghilangkan potensi keterlambatan berlayar dan kerugian PT. Pertamina (Persero) memuat BBM dari terminal tersebut. Pihak Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas, Pihak Bea dan Cukai dan Pemda tidak ada yang berani membuat kebijakan yang dapat menghilangkan potensi kerugian PT. Pertamina (Persero).

Walaupun pihak memberikan jaminan membayar demurrage kapal atas keterlambatan kapal berlayar, PT. Pertamina (Persero) tidak mau mengambil resiko keterlambatan suplai BBM ke terminal BBM karena akan berpengaruh dengan kestabilan ketersediaan BBM di masyarakat. Sehingga dalam dokumen tender pengadaan BBM impor yang dilakukan oleh PT. Pertamina (Persero) Integrated Supply Chain (ISC), ditentukan salah satu persyaratan bahwa BBM yang disuplai dari impor tidak dimuat dari Terminal PT. Oiltanking Karimun. Hal ini berarti harapan pemerintah menjadikan terminal PT. Oiltanking Karimun menjadi buffer atau penyangga stok Nasional menjadi tidak terpenuhi. Tentu bila BBM impor yang selama ini dimuat dari terminal-terminal BBM di Singapore, dimana diperkirakan BBM yang ada di Singapore disuplai ke Indonesia bisa mencapai 60% dari stok yang ada, sehingga harapan PT. Oiltanking Karimun juga tidak bisa tercapai dan secara tidak langsung juga harapan harapan Pemerintah Pusat tidak tercapai serta harapan pemerintah daerah untuk peningkatan ekonomi daerah Karimun sebagai pengaruh kehadiran bisnis perminyakan ini menjadi tidak maksimal.

Kemudian dari uraian diatas dapat

disimpulkan bahwa untuk bisnis perminyakan, penerapan aturan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas ini tidak memberikan manfaat yang maksimal kepada PT. Oiltanking Karimun, karena harapan minyak yang akan diolah atau dibeli oleh supplier untuk kebutuhan dalam negeri tidak aman untuk di simpan di tanki-tanki timbun milik PT. Oiltanking Karimun, karena tidak ada jaminan kelancaran arus keluar minyak dari terminal ini bila disuplai ke dalam negeri. Hal ini dapat berarti bahwa harapan pemerintah menjadikan tanki timbun minyak di Balai Karimun tidak bisa dimanfaatkan sebagai stok nasional. Hal ini sebagai akibat dari peraturan-peraturan perpajakan dan kepabeanan tidak dapat disesuaikan dengan kondisi bisnis disana.

Bila Pemerintah Daerah fokus kepada upaya pengembangan daerah Pulau Bintan dan Pulau Karimun dengan status Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas, seyogiaya dilakukan Analisa pertumbuhan dan perkembangan perusahaan-perusahaan yang termasuk dalam Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas. Misalnya bila pengembangan bisnis perminyakan ini menjadi salah satu bisnis yang bisa menumbuhkan usaha perekonomian lainnya, maka seharusnya permasalahan

sistem pembayaran bea dan pajak dibuatkan tersendiri untuk kelancaran operasi perusahaan dan terbukanya pengembangan usaha. Misalnya bila permasalahan operasi dan kerugian PT. Pertamina (Persero) di Terminal BBM dan LPG Tanjung Uban dapat dibuatkan tersendiri, maka akan terbuka peluang tanki-tanki khusus untuk minyak yang akan ke Indonesia dan ke luar negeri, bisa di timbun di terminal ini dan investor asing akan melihat peluang tersebut untuk mensuplai minyak dan LPG ke PT. Pertamina (Persero) dari daerah ini, dimana setiap bulannya dibutuhkan minyak mentah, produk minyak dan LPG dengan jumlah yang cukup besar untuk pemenuhan kebutuhan masyarakat. Frekwensi kapal minyak yang bersandar di Tanjung Uban dan Pulau Karimun akan berdampak kepada pertumbuhan ekonomi masyarakat lingkungan untuk memenuhi kebutuhan kilang dan kebutuhan BBM di masyarakat Indonesia

5. SIMPULAN

Implikasi Peraturan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Pada Bisnis Perminyakan di Pulau Bintan dan Pulau Karimun menyebabkan operasi distribusi BBM dan LPG terganggu, menyebabkan kerugian pajak atas bisnis PT.

Pertamina (Persero) di Terminal BBM dan LPG dan Terminal BBM dan LPG Tanjung Uban menjadi tidak efektif dan efisien, kemudian menyebabkan tidak efektif dan effisiennya kehadiran PT. Oiltanking Karimun di Pulau Karimun, serta dalam peningkatan investasi dan pendapatan di Pulau Bintan dan Pulau Karimun tidak menunjukkan kenaikan yang berarti,

Analisis hukum atas implikasi peraturan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas di pulau Bintan dan Pulau Karimun dinilai tidak memberikan rasa keadilan, tidak memberikan manfaat bahkan merugikan dan menghilangkan kebebasan atau kemudahan berbisnis dan tidak menimbulkan kebahagiaan atau kesejahteraan malah menyebabkan kesulitan bagi perusahaan minyak PT. Pertamina (Persero) dan PT. Oiltanking Karimun.

6. DAFTAR PUSTAKA

Asikin, Zainal. (2016). *Pengantar metode penelitian hukum*.
Friedrich, Carl Joachim. (2008). *Filsafat Hukum: Perspektif Historis*.
Maharaja, Apul D. (2003). *Membangun Indonesia, Studi Kasus Batam*. Jakarta:

Pustaka Sinar Harapan.

Mardiah, Ainal. (2017). *Tinjauan Pelaksanaan Contractor Safety Management System (CSMS) Terhadap Kontraktor pada Pembangunan Tanki Timbun di Terminal BBM Medan Group Tahun 2016*.

Muliono, Heri. (2001). *Merajut Batam masa depan: menyongsong status free-trade zone*.

Rahardjo, Satjipto. (2020). *Ilmu hukum*.

Rumokoy, Donald Albert, & Maramis, Frans. (2016). *Pengantar ilmu hukum*.

Sukirno, Sadono. (2013). *Makroekonomi Teori Pengantar (Ketiga)*. Rajagrafindo Persada.

Susanti, Dyah Ochtorina, SH, M., & A'an Efendi, S. H. (2022). *Penelitian Hukum: Legal Research*. Sinar Grafika.

Zaenuddin, Muhammad, Kumorotomo, Wahyudi, Saleh, Samsubar, & Hadna, Agus Heruanto. (2017). *Praktek Otonomi Daerah di Batam: Dinamika dan Permasalahan Penerapan Kebijakan Free Trade Zone (FTZ)*. *PROSIDING SEMINAR NASIONAL CENDEKIAWAN*, 125–139.