

# Efektivitas Penegakan Hukum Persaingan Dalam Kelangkaan Bbm: Peran Kppu Dan Regulasi Impor Satu Pintu

Galih Pradana Kurnia<sup>a,1</sup>, Meizaroh<sup>b,2\*</sup>, Mochamad Akbar Febrianto<sup>c,3</sup>, Rizqy Maulana Marasabessy<sup>d,4</sup>

<sup>a,b,c,d</sup> Fakultas Hukum Universita Pelita Harapan, Indonesia

<sup>2</sup> 01659240068@student.uph.edu \*

\* Korespondensi Penulis

## ARTICLE INFO

### Article history

Received: September 13, 2025

Revised: October 20, 2025

Accepted: October 22, 2025

### Keywords

BBM Scarcity,

KPPU,

Single-Window Import Policy.

## ABSTRACT

*The limited supply of Fuel Oil (BBM) often has wide-ranging effects on the economy, including transportation, production costs, and price stability. To ensure fuel availability, the government implemented a single-window import policy as stipulated in the Ministry of Energy and Mineral Resources Circular Letter No. T-19/MG.05/WM.M/2025. However, this policy has the potential to create monopolistic practices, as imports must be conducted through PT Pertamina as the sole distributor. This study aims to analyze the effectiveness of competition law enforcement in the context of BBM scarcity, focusing on the role of the Business Competition Supervisory Commission (KPPU) and the single-window import policy. The research employs a normative juridical method using a statutory and conceptual approach, analyzing relevant legal frameworks, the theory of legal effectiveness, and the principles of fair business competition. The results show that while the single-window import policy enhances distribution efficiency and government oversight, it also risks reinforcing Pertamina's dominance and limiting private sector participation. In conclusion, stronger coordination between KPPU and policymakers is required to ensure that BBM import regulations align with fair competition principles while maintaining national energy security in an equitable and sustainable manner.*

*Keterbatasan pasokan Bahan Bakar Minyak (BBM) sering menimbulkan dampak luas terhadap perekonomian, mulai dari transportasi, biaya produksi, hingga stabilitas harga. Untuk menjaga ketersediaan BBM, pemerintah menerapkan kebijakan impor satu pintu sebagaimana diatur dalam Surat Edaran Kementerian ESDM Nomor T-19/MG.05/WM.M/2025. Namun, kebijakan ini berpotensi menimbulkan praktik monopoli karena impor harus melalui PT Pertamina sebagai satu-satunya distributor. Penelitian ini bertujuan menganalisis efektivitas penegakan hukum persaingan dalam kasus kelangkaan BBM dengan fokus pada peran Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) dan kebijakan impor satu pintu. Metode yang digunakan adalah penelitian hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan konseptual, berdasarkan analisis terhadap peraturan terkait, teori efektivitas hukum, dan prinsip persaingan usaha sehat. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebijakan impor satu pintu meningkatkan efisiensi distribusi dan pengawasan, tetapi berisiko memperkuat dominasi Pertamina serta membatasi peran pelaku usaha swasta. Kesimpulannya, koordinasi yang lebih erat antara KPPU dan pembuat kebijakan diperlukan agar kebijakan impor BBM tetap selaras dengan prinsip persaingan sehat dan mampu menjaga ketahanan energi nasional secara adil dan berkelanjutan.*

This is an open access article under the [CC-BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license.



## 1. Pendahuluan

Minyak merupakan sumber daya fosil yang terbatas dan semakin menipis, sehingga menjaga serta meningkatkan pasokannya menjadi isu global selama lebih dari setengah abad (Miller & Sorrell, 2014). Di Indonesia, industri minyak dan gas (migas) memiliki peran penting bagi perekonomian, terutama melalui produksi dan pengolahan bahan bakar minyak (BBM) yang hingga kini masih menjadi sumber energi utama di berbagai sektor (Rollandiaz & Iskandar, 2024). Kebutuhan energi nasional terus meningkat dengan rata-rata konsumsi 36 juta barel per tahun sejak 2000–2014. Namun, cadangan energi fosil semakin terbatas. Cadangan minyak bumi Indonesia yang saat ini sebesar 3,6 miliar barel diperkirakan hanya akan bertahan selama 13 tahun ke depan. Pada periode 2003–2013, penyediaan energi primer meningkat dari 157,08 juta ton menjadi 228,22 juta ton, atau tumbuh rata-rata 3,8% per tahun, dengan minyak dan BBM tetap mendominasi (Sa'adah dkk., 2018). Ketidakseimbangan antara konsumsi energi yang meningkat dan keterbatasan cadangan minyak bumi berpotensi menimbulkan masalah serius dengan dampak berantai terhadap stabilitas ekonomi serta kesejahteraan masyarakat.

Selama periode 2000–2014, konsumsi Bahan Bakar Minyak (BBM) di Indonesia mengalami peningkatan, sementara produksi minyak domestik terus menurun. Pada 2014, produksi hanya sekitar 276,92 juta barel per tahun, sedangkan konsumsi mencapai 396,21 juta barel, sehingga terjadi defisit lebih dari 119 juta barel yang ditutup melalui impor minyak mentah dan BBM. Tren ini didukung oleh data yang menunjukkan penurunan produksi rata-rata 16,39 ribu barel per tahun bersamaan dengan kenaikan konsumsi rata-rata 5,78 ribu barel per tahun, menjadikan Indonesia sebagai net importir minyak meskipun tetap mengekspor dalam jumlah kecil (Sa'adah, dkk., 2018). Pada periode 2015–2020, konsumsi bahan bakar meningkat rata-rata 1,2 juta kiloliter per tahun, kecuali pada 2020 ketika pandemi menekan penggunaan bahan bakar fosil, sebagaimana dicatat Institute for Essential Services Reform (IESR) dalam laporan Indonesia Electric Vehicle Outlook (IEVO) 2023.

Kondisi ini menghadirkan tantangan serius bagi pembangunan energi, antara lain tingginya ketergantungan pada energi fosil, menipisnya cadangan, keterbatasan infrastruktur, serta kerentanan terhadap fluktuasi pasar energi global. Kebijakan subsidi yang membuat harga energi relatif murah juga mendorong konsumsi boros dan memperbesar beban impor (Sa'adah, dkk., 2018). Distribusi BBM bersubsidi, khususnya solar, kerap mengalami kelangkaan karena tingginya permintaan dari masyarakat dan industri. Subsidi BBM menjadi dilema, karena meski ditujukan untuk masyarakat, sebagian besar justru lebih banyak dinikmati oleh industri besar. Di tengah meningkatnya permintaan

BBM bersubsidi dan harga minyak dunia yang naik, muncul praktik penyalahgunaan seperti pengoplosan, penimbunan, penyelundupan, hingga penjualan ilegal kepada industri oleh oknum perseorangan maupun korporasi (Putra, dkk., 2021).

Selain persoalan terkait subsidi, salah satu isu penting menyangkut BBM adalah kebutuhan impor BBM untuk memenuhi konsumsi domestik yang terus meningkat, sementara produksi nasional cenderung menurun. Ketidakseimbangan ini memaksa Indonesia mengimpor minyak mentah maupun olahan dalam jumlah signifikan, yang menimbulkan tekanan pada neraca perdagangan dan menambah beban fiskal, karena sebagian besar BBM bersubsidi dijual di bawah harga keekonomian sehingga APBN menanggung kompensasi untuk menutupi selisih harga. Di samping itu, pengelolaan impor yang kurang efisien atau gangguan pasokan di pasar internasional dapat menimbulkan kelangkaan BBM di dalam negeri.

Sejalan dengan upaya menjaga ketahanan energi nasional, pemerintah Indonesia mengeluarkan kebijakan strategis untuk mengatur pasokan BBM, salah satunya melalui mekanisme impor satu pintu. Berdasarkan Surat Edaran Kementerian ESDM Nomor T-19/MG.05/WM.M/2025, kenaikan impor bensin non-subsidi dibatasi maksimal 10% dari volume penjualan 2024. Kebijakan ini bertujuan tentu saja untuk mengendalikan distribusi dan mencegah lonjakan impor yang dapat mengganggu stabilitas pasar. Namun, penerapannya menuai kritik karena berpotensi memperkuat dominasi Pertamina sebagai pintu tunggal distribusi BBM impor, sehingga membatasi kesempatan pelaku usaha lain untuk bersaing secara sehat.

Penelitian terdahulu menyoroti ketidakseimbangan pasokan energi dan dampaknya terhadap kebijakan impor serta persaingan usaha. Mujiyanto & Gunter (2013) menekankan pentingnya strategi energi berkelanjutan; Sa'adah dkk. (2017) mengembangkan model dinamik penyediaan BBM; sementara Arintoko dkk. (2023) meneliti pengaruh harga energi dunia terhadap inflasi domestik. Persoalan energi di Indonesia mencakup aspek pasokan, struktur pasar, dan efektivitas regulasi pemerintah dalam menjaga keseimbangan kompetisi. Ketergantungan pada Pertamina dalam distribusi BBM impor non-subsidi berpotensi menciptakan dominasi pasar dan membatasi akses pelaku usaha lain. Fenomena tersebut menjadi sorotan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU), sebagai lembaga negara independen yang bertugas menegakkan aturan persaingan usaha yang sehat di Indonesia. KPPU dalam hal ini menilai bahwa pembatasan impor bensin non-subsidi berpotensi menghambat operasional badan usaha swasta yang bergantung pada impor, sekaligus memperkuat dominasi pasar Pertamina. Dampaknya, konsumen kehilangan variasi pilihan BBM non-subsidi, sementara aktivitas ekonomi masyarakat dan pelaku usaha terdampak akibat terbatasnya pasokan.

Peran Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) menjadi sangat strategis dalam menjaga keseimbangan pasar BBM, tidak hanya melalui penilaian dan penindakan terhadap praktik penyalahgunaan posisi dominan, tetapi juga melalui pemberian rekomendasi kebijakan yang

memastikan pengaturan impor dan distribusi BBM selaras dengan prinsip persaingan usaha yang sehat. Pendekatan pengawasan KPPU berfungsi sebagai instrumen penting untuk menyeimbangkan kepentingan konsumen, kebutuhan pasokan energi, serta akses pelaku usaha swasta, sehingga tercipta pasar BBM yang terbuka, transparan, dan kompetitif. Efektivitas penegakan hukum persaingan usaha memiliki implikasi signifikan terhadap stabilitas ekonomi, keadilan sosial, serta ketahanan energi nasional. Oleh karena itu, penelitian ini berfokus pada analisis peran KPPU dalam menjaga persaingan usaha yang sehat dan efektivitas kebijakan impor satu pintu dalam mencegah praktik monopoli. Analisis dilakukan menggunakan pendekatan hukum normatif, melalui pendekatan perundang-undangan dan konseptual yang menelaah UU No. 5 Tahun 1999, Permendag No. 36 Tahun 2023, dan Surat Edaran Kementerian ESDM No. T-19/MG.05/WM.M/2025. Melalui metode ini, penelitian menilai sejauh mana kebijakan pemerintah sejalan dengan prinsip fair competition serta bagaimana peran strategis KPPU dalam mencegah dominasi pasar migas.

## 2. Metode

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan (statute approach) dan pendekatan konseptual (conceptual approach). Pendekatan perundang-undangan digunakan untuk menelaah berbagai peraturan yang relevan dengan penegakan hukum persaingan usaha dan kebijakan impor satu pintu, antara lain Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2007 tentang Energi, serta Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 36 Tahun 2023 dan Surat Edaran Kementerian ESDM Nomor T-19/MG.05/WM.M/2025.

Pendekatan konseptual digunakan untuk menganalisis teori efektivitas hukum, teori monopoli, serta konsep persaingan usaha sehat yang menjadi dasar dalam menilai kebijakan pemerintah terkait impor BBM satu pintu.

Penelitian ini menggunakan data sekunder sebagai sumber utama, yang terdiri dari:

1. Bahan hukum primer, meliputi peraturan perundang-undangan, putusan KPPU, dan kebijakan resmi pemerintah terkait pengaturan impor dan distribusi BBM;
2. Bahan hukum sekunder, berupa hasil penelitian terdahulu, jurnal ilmiah, buku, serta artikel akademik yang membahas hukum persaingan usaha dan kebijakan energi nasional;
3. Bahan hukum tersier, seperti kamus hukum, ensiklopedia, dan sumber daring kredibel yang mendukung analisis kebijakan publik dan hukum energi.

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi kepustakaan (library research) dengan menelaah berbagai literatur hukum, peraturan perundang-undangan, laporan resmi lembaga pemerintah (KPPU, Kementerian ESDM, BPH Migas), serta sumber akademik yang relevan. Selain itu, data empiris sekunder seperti laporan media, statistik ekspor-impor dari Badan Pusat Statistik

(BPS), dan publikasi ekonomi energi digunakan untuk memperkuat konteks kebijakan dan praktik di lapangan. Analisis data dilakukan secara kualitatif yuridis, yaitu dengan menafsirkan dan mengkaji norma hukum, prinsip persaingan usaha, serta relevansi kebijakan impor satu pintu terhadap efektivitas penegakan hukum oleh KPPU. Data dianalisis secara deskriptif-analitis dengan menelusuri hubungan antara regulasi, praktik pasar, dan dampaknya terhadap struktur persaingan usaha sektor migas. Selanjutnya, dilakukan penilaian terhadap efektivitas penegakan hukum persaingan melalui indikator kesesuaian antara kebijakan pemerintah dan prinsip-prinsip fair competition yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.

### 3. Hasil dan Pembahasan

#### A. Dinamika Pasokan dan Permintaan sebagai Penyebab Kelangkaan BBM

Pertumbuhan ekonomi Indonesia tidak terlepas dari peningkatan kebutuhan energi. Meski sektor energi fosil, khususnya BBM, masih mendominasi konsumsi nasional, intensitas penggunaan energi final per kapita menunjukkan kenaikan. Kenaikan ini berkaitan erat dengan pertumbuhan penduduk serta meningkatnya aktivitas di berbagai sektor (Sa'adah, dkk., 2017). Laju pertumbuhan penduduk yang terus meningkat berbanding lurus dengan bertambahnya kebutuhan bahan bakar, berbeda halnya dengan jumlah cadangan energi fosil yang akan terus turun, sehingga tanpa langkah antisipasi yang tepat, ancaman krisis energi menjadi sesuatu yang mutlak terjadi di masa depan.

Indonesia menghadapi tantangan besar dalam pengelolaan energi. Pasokan energi cenderung stagnan dan bahkan menurun, terutama pada BBM. Di sisi lain, konsumsi energi di sektor industri, rumah tangga, transportasi, pertanian, maupun sektor lain terus meningkat. Meski pasokan energi bertambah, laju pertumbuhannya tidak sebanding dengan lonjakan konsumsi (Elinur, dkk., 2010). Sebagai sebuah negara berkembang dengan pertumbuhan ekonomi tercepat, Indonesia membutuhkan pasokan energi yang memadai untuk mendukung pembangunan nasional. Produksi energi dalam negeri belum mampu memenuhi kebutuhan domestik, sehingga kekurangannya harus dipenuhi melalui impor yang terus meningkat (Mujiyanto & Gunter, 2013).

Menurut Prambudia, yang dikutip oleh Monita dan Andriyani (2021), produksi minyak Indonesia mengalami penurunan tajam dalam satu dekade terakhir. Sejak tahun 2000, produksi tidak lagi mampu menutupi kebutuhan domestik. Penurunan produksi minyak diakibatkan oleh meningkatnya konsumsi dan terbatasnya cadangan minyak yang tersedia, disusul semakin sulitnya eksplorasi.

Tabel 1. Volume Ekspor dan Impor Migas (Berat bersih: ribu ton), 2014-2024

Tahun	Minyak Mentah		Hasil Minyak	
	Ekspor	Impor	Ekspor	Impor
2014	12.400,0	16.185,9	5.556,9	32.683,8

2015	15.554,1	18.727,6	4.625,8	29.581,7
2016	16.955,5	19.932,3	2.868,1	28.393,5
2017	13.570,7	17.949,2	4.059,4	32.408,2
2018	10.214,5	16.932,1	3.122,1	32.284,0
2019	3.576,7	11.756,4	3.810,8	29.170,1
2020	4.395,6	10.510,2	4.819,7	27.143,9
2021	6.016,7	13.777,0	3.717,3	28.349,3
2022	2.180,7	15.263,4	6.392,5	32.477,4
2023	2.844,8	17.835,5	8.783,2	34.308,6
2024	3.620,1	16.856,2	8.091,9	36.888,7

Sumber: Badan Pusat Statistik, Juli 2025

Berdasarkan data yang ada, terlihat bahwa pada periode 2014–2024 ekspor minyak mentah Indonesia memperlihatkan penurunan. Pada 2014 ekspor mencapai 12,4 juta ton, namun terus tergerus hingga hanya 3,6 juta ton pada 2024. Sebaliknya, impor minyak mentah relatif tinggi, meskipun fluktuatif, dengan angka tertinggi pada 2016 (19,9 juta ton) dan masih tetap besar pada 2024 (16,8 juta ton). Kondisi ini mencerminkan ketergantungan Indonesia terhadap impor minyak mentah karena produksi domestik tidak mampu mengimbangi kebutuhan industri pengolahan. Sementara itu, ekspor hasil olahan minyak cenderung meningkat dari 5,5 juta ton pada 2014 menjadi 8 juta ton pada 2024, meskipun masih jauh lebih kecil dibandingkan volume impor hasil olahan yang konsisten tinggi di atas 27 juta ton per tahun.

Penurunan ekspor minyak mentah dalam kurun waktu 2014–2024 secara langsung menambah tekanan terhadap pasokan domestik dalam memenuhi permintaan BBM, terutama di tengah meningkatnya konsumsi BBM. Kondisi ini sekaligus mengindikasikan keterbatasan kapasitas kilang dalam negeri yang belum mampu mengolah minyak mentah secara optimal untuk memenuhi kebutuhan energi nasional. Akibatnya, untuk menjaga stabilitas pasokan minyak, impor menjadi variabel yang paling dominan, baik untuk memenuhi kebutuhan masyarakat maupun untuk sektor industri, dengan porsi yang cukup besar pada BBM non-subsidi.

Di Indonesia, distribusi dan pemasaran BBM dilakukan oleh PT Pertamina sebagai perusahaan utama yang ditugaskan negara untuk memastikan ketersediaan energi bagi masyarakat. BBM yang dipasarkan oleh Pertamina terdiri atas BBM bersubsidi dan BBM non-subsidi. BBM bersubsidi, seperti pertalite dan biosolar, mendapatkan dukungan pemerintah sehingga harganya stabil dan setiap perubahan harus disetujui pemerintah. Sementara itu, BBM non-subsidi, seperti pertamax, pertamax turbo, pertamina dex, dextrite, pelumas fastron, dan bright gas, dijual tanpa campur tangan

pemerintah, sehingga harganya mengikuti fluktuasi harga minyak dunia. Perbedaan utama kedua jenis BBM terletak pada mekanisme penetapan harga dan keterlibatan pemerintah dalam subsidi (Purnomo, dkk., 2024:112).

Selain dijual oleh Pertamina, BBM nonsubsidi juga dapat diperoleh melalui distributor dan perusahaan swasta. Sepanjang Januari-Juli 2025, pangsa pasar BBM nonsubsidi swasta meningkat dari 11% (725,5 ribu kl) pada 2024 menjadi 15% (715,8 ribu kl), sementara pangsa Pertamina turun dari 89% (6,13 juta kl) menjadi 85% (4,03 juta kl). Estimasi penjualan bensin nonsubsidi Pertamina pada 2025 mencapai 7 juta kl, naik 14,02% dibanding 2024, sedangkan penjualan nonsubsidi non-Pertamina diperkirakan melonjak hingga 1,35 juta kl tumbuh 91,3% dari tahun sebelumnya. Peningkatan signifikan dari pihak swasta ini mencerminkan adanya diversifikasi pilihan energi oleh konsumen, dan bahwa pasar BBM nasional mulai bergerak menuju persaingan yang lebih adil dan terbuka.

Penyaluran BBM non-subsidi yang dilakukan oleh sejumlah perusahaan swasta, beroperasi di wilayah tertentu dengan izin dari pemerintah. Kehadiran badan usaha non-Pertamina ini bertujuan untuk membantu secara tidak langsung stabilitas ketersediaan BBM di Indonesia, sekaligus memberikan alternatif pilihan jenis BBM bagi masyarakat. Akan tetapi, adanya kontribusi peran swasta tersebut tidak serta merta menjamin terpenuhinya kebutuhan energi nasional, terutama saat permintaan melonjak atau pasokan dari sumber utama terbatas. Kekurangan pasokan semakin terasa ketika cadangan BBM jauh lebih rendah dibandingkan tingkat konsumsi, yang sering kali memicu kelangkaan pasokan. Antrian panjang di berbagai SPBU, menjadi pemandangan yang tidak asing bagi masyarakat.

Permintaan masyarakat terhadap BBM yang terus meningkat, disertai dengan fenomena kelangkaan di berbagai daerah, menyiratkan bahwa permasalahan energi di Indonesia masih menjadi pekerjaan besar bagi pemerintah. Kelangkaan ini tidak hanya terjadi pada jenis BBM bersubsidi, tetapi juga mencakup BBM nonsubsidi, termasuk yang dikelola oleh pihak swasta. Kasus yang dialami PT Vivo Energy Indonesia dapat menjadi contoh nyata dari persoalan tersebut. Perusahaan ini melaporkan bahwa stok BBM pada jaringan SPBU mereka, yang berjumlah 44 unit di kawasan Jabodetabek dengan dukungan sekitar 600 karyawan, telah menipis. Produk RON 90 dan RON 95 dilaporkan habis, sedangkan RON 92 hanya tersisa dalam jumlah terbatas dan diperkirakan akan habis pada pertengahan bulan Oktober ini.

Kelangkaan BBM memiliki dampak sosial dan ekonomi yang signifikan. Dari sisi sosial, masyarakat di daerah terdampak menghadapi kesulitan mobilitas, meningkatnya biaya transportasi publik, dan berkurangnya akses terhadap kebutuhan pokok yang bergantung pada distribusi bahan bakar. Sementara dari sisi ekonomi, kelangkaan menyebabkan kenaikan biaya logistik dan produksi, menekan daya saing industri kecil-menengah, serta memicu inflasi akibat kenaikan harga barang dan

jasa. Dalam jangka panjang, kondisi ini dapat memperlebar kesenjangan sosial, menurunkan tingkat kesejahteraan masyarakat, dan mengurangi kepercayaan publik terhadap efektivitas kebijakan energi pemerintah.

Pemerintah dalam hal ini telah berusaha sedapat mungkin mengatasi persoalan kelangkaan BBM, mulai dari pengelolaan distribusi, peningkatan efisiensi penggunaan energi, hingga memberikan ruang bagi pengembangan energi terbarukan sebagai alternatif jangka panjang. Namun, langkah-langkah tersebut hingga saat ini belum mampu menekan ketergantungan terhadap BBM fosil, terutama karena penerapan energi terbarukan memerlukan biaya, modal, dan infrastruktur yang cukup besar. Meski transisi energi adalah sesuatu yang wajib dilakukan, proses penerapannya membutuhkan waktu yang sangat panjang.

Kenyataan bahwa kelangkaan BBM yang terjadi secara terus-menerus tentu menjadikan impor BBM sebagai salah satu solusi instan untuk menjawab tingginya kebutuhan energi. Impor BBM seharusnya mampu menutup kesenjangan antara produksi dalam negeri yang terbatas dengan konsumsi masyarakat yang terus meningkat, tapi realitasnya tidaklah demikian. Impor BBM ternyata tidak mampu sepenuhnya menutup celah pasokan, karena tingginya permintaan sering kali melampaui kapasitas impor yang tersedia, ditambah dengan kendala distribusi, keterbatasan infrastruktur, serta fluktuasi harga minyak global yang membuat ketersediaan pasokan menjadi tidak stabil. Pada akhirnya, situasi ini menjadi siklus yang akan terus berulang setiap tahunnya dan berisiko menimbulkan krisis energi yang lebih besar.

## **B. Peran Impor dalam Menunjang Ketersediaan Bahan Bakar Minyak**

Keterbatasan suatu negara dalam memenuhi kebutuhan domestik menjadi salah satu pendorong utama munculnya perdagangan internasional, yaitu kegiatan jual beli antarnegara untuk memperoleh keuntungan. Sejak Indonesia bergabung dalam ASEAN Free Trade Area (AFTA) pada tahun 1992, tantangan dalam menghadapi era perdagangan bebas semakin kompleks, khususnya terkait dengan aktivitas ekspor dan impor (Widjiyanto dalam Mahadika, dkk., 2017). Hal ini menjadikan impor sebagai aktivitas yang tidak dapat dikesampingkan, mengingat pada dasarnya tidak ada satu negara pun yang mampu memenuhi seluruh kebutuhan domestiknya secara mandiri.

Tingginya angka impor menunjukkan ketergantungan yang besar terhadap produk luar negeri, dan sebaliknya, rendahnya angka impor menandakan kemampuan negara tersebut untuk mencukupi kebutuhan domestiknya melalui produksi dalam negeri. Dalam praktiknya, kegiatan impor dilakukan dengan memasukkan barang ke dalam daerah pabean oleh individu maupun badan hukum, yang wajib memenuhi ketentuan kepabeanan seperti pembayaran bea masuk dan pajak. Oleh karena itu, laju pertumbuhan impor dapat menjadi indikator penting dalam menilai kemandirian ekonomi dan ketahanan suatu negara (Indriani dalam Wibawa, dkk., 2023).

Impor tidak hanya mencakup produk barang konsumsi, alat elektronik, kebutuhan industri, ataupun barang mewah, melainkan juga energi sebagai salah satu komoditas vital bagi keberlangsungan jalannya perekonomian nasional. Energi, khususnya minyak dan gas bumi, memiliki peran strategis sebagai penopang utama sektor rumah tangga dan berbagai sektor lainnya, sehingga pasokan dan cadangannya harus tetap tersedia. Keterbatasan negara dalam memproduksi maupun mengolah bahan bakar fosil, menjadikan impor energi sebagai pilihan yang tidak dapat dihindari. Melalui mekanisme impor, kebutuhan energi domestik diharapkan terjaga stabilitasnya. Namun, aktivitas impor energi yang berlangsung secara terus menerus, pada akhirnya dapat menimbulkan ketergantungan yang cukup besar terhadap pasokan dari luar negeri.

Ketergantungan Indonesia terhadap impor energi semakin nyata dalam beberapa dekade terakhir. Sejak 1997, impor produk minyak selalu melampaui ekspor, dan sejak 2013 impor minyak mentah juga lebih besar daripada ekspor, mencerminkan keterbatasan produksi domestik. Meskipun Indonesia masih mencatat ekspor bersih gas alam, tren impornya terus meningkat. Bahkan sebagai salah satu eksportir batu bara terbesar di dunia, Indonesia tetap mengimpor batu bara untuk memenuhi kebutuhan industri dalam negeri, terutama produksi baja, pengolahan tambang, dan smelter. Hal ini dapat diartikan bahwa pasokan energi nasional masih sangat bergantung pada impor untuk menutupi defisit kebutuhan domestik (Arintoko, et al., 2023).

Sektor transportasi menjadi pengguna energi final terbesar di Indonesia, disusul industri dan rumah tangga. Karena ketiga sektor ini sangat bergantung pada minyak, gas, dan batu bara, yang sebagian masih diimpor, perubahan harga energi global memiliki pengaruh penting terhadap inflasi domestik. Harga energi terbukti menjadi faktor utama yang memengaruhi pergerakan harga produsen maupun konsumen, meskipun efek harga terusan ke konsumen sering kali lebih lemah. Selain itu, dampaknya tidak selalu simetris, kenaikan harga minyak tidak langsung diimbangi oleh penurunan harga dengan besaran yang sama. Regulasi harga BBM, subsidi, dan rigiditas perilaku harga semakin memperkuat sifat asimetris tersebut, sehingga kenaikan harga minyak cenderung lebih dominan mendorong inflasi dibandingkan penurunannya (Arintoko, et al., 2023).

Berdasarkan Permendag Nomor 21 Tahun 2019 tentang Ketentuan Ekspor dan Impor Minyak Bumi, Gas Bumi, dan Bahan Bakar Lain, impor minyak bumi dibatasi hanya pada kategori tertentu yang secara eksplisit dibutuhkan untuk mendukung pasokan energi nasional. Jenis yang dapat diimpor meliputi minyak mentah sebagai bahan utama kilang, bensin dengan kadar oktan tinggi maupun sedang baik yang bertimbang, tanpa timbal, atau dicampur dengan etanol, serta variasi lain sesuai kebutuhan pasar domestik. Untuk sektor transportasi darat dan industri, impor bahan bakar diesel diperbolehkan, termasuk solar kendaraan dan diesel untuk keperluan industri. Di samping itu, minyak bakar residu dan kerosin juga masuk dalam kategori yang dapat diimpor, baik untuk kebutuhan industri maupun konsumsi rumah tangga.

BBM non-subsidi boleh diimpor oleh badan usaha yang memiliki izin usaha niaga minyak dan gas bumi, yaitu pemegang API-P (Angka Pengenal Importir Produsen) atau API-U (Angka Pengenal Importir Umum) untuk tujuan diperdagangkan atau dipindahtangankan. API Produsen adalah tanda pengenal sebagai importir yang hanya diberikan kepada badan usaha yang melakukan impor barang tertentu untuk dipergunakan sendiri sebagai barang modal, bahan baku, bahan penolong, dan/atau bahan untuk mendukung proses produksi, sedangkan API Umum adalah tanda pengenal importir yang hanya diberikan kepada badan usaha yang melakukan impor barang tertentu.

Impor oleh pihak swasta tetap wajib memenuhi persyaratan Neraca Komoditas. Neraca Komoditas adalah instrumen nasional yang menyajikan gambaran menyeluruh mengenai ketersediaan dan penggunaan suatu komoditas, dengan mencatat jumlah produksi serta tingkat konsumsi masyarakat dan industri dalam jangka waktu tertentu. Jika Neraca Komoditas belum ditetapkan, harus ada rekomendasi ataupun pertimbangan teknis dari Kementerian ESDM. Dengan kata lain, tidak semua pihak bisa mengimpor, hanya badan usaha niaga migas yang sudah ditetapkan pemerintah dan sesuai dengan kebutuhan pasokan energi nasional.

Tabel 2. Kuota dan Realisasi Impor BBM Non subsidi Jenis Bensin oleh SPBU Swasta Pada 2025

Badan Usaha	Jenis BBM	Kuota (kl)	Realisasi (kl)	% Realisasi	Prognosis 2025 (kl)	Tambahan Dibutuhkan (kl)
<b>BP-AKR</b>	RON 92	97.107	96.386	99,26%	190.854	93.747
	RON 98	11.863	11.718	98,78%	25.694	13.832
<b>Vivo</b>	RON 90	18.642	18.632	99,95%	49.849	-
	RON 92	60.857	60.540	99,48%	76.782	31.207
	RON 98	7.302	7.249	99,15%	8.608	1.306
<b>Mobil (Exxon)</b>	RON 92	83.098	63.245	76,11%	102.973	19.875
<b>AKR</b>	RON 92	9.400	9.285	98,77%	19.798	10.398
<b>Shell</b>	RON 92	329.704	329.490	99,94%	570.961	241.257
	RON 95	119.601	119.194	99,66%	240.668	121.067
	RON 98	38.674	38.586	99,77%	61.808	23.124

Polemik muncul ketika Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) melalui Surat Edaran No. T-19/MG.05/WM.M/2025 tertanggal 17 Juli 2025 menetapkan pembatasan kenaikan impor bensin non subsidi maksimal hanya 10 persen dari volume penjualan tahun 2024. Laode Sulaeman, Direktur Jenderal Minyak dan Gas Bumi Kementerian ESDM, menyatakan bahwa

kuota impor BBM untuk lima operator SPBU swasta pada 2025, yaitu PT Aneka Petroindo Raya, PT Vivo Energy Indonesia, PT ExxonMobil Lubricants Indonesia, PT AKR Corporindo Tbk., dan PT Shell Indonesia, ditetapkan dengan penambahan 10% dari realisasi tahun sebelumnya untuk mengantisipasi stok yang hampir habis. Sementara itu, tambahan kuota untuk BUMN seperti Pertamina belum diberikan. Pernyataan ini disampaikan dalam rapat bersama Komisi XII DPR RI pada 1 Oktober 2025.

Kebijakan kuota impor BBM non subsidi yang dikeluarkan Kementerian ESDM, adalah langkah pemerintah dalam menjaga keseimbangan pasokan energi nasional sekaligus mengendalikan ketergantungan impor. Melalui keputusan tersebut, lima badan usaha hilir migas swasta diberikan tambahan kuota impor sebesar 10% dari realisasi tahun sebelumnya dikarenakan stok mereka mulai menipis, terutama pada Agustus-September 2025. Sementara itu, Pertamina tidak memperoleh tambahan kuota impor karena masih memiliki cadangan yang cukup besar, namun diarahkan untuk berkolaborasi dengan badan usaha swasta yang kekurangan stok. Hal ini merupakan wujud nyata dari komitmen pemerintah untuk menata ulang pola distribusi energi dengan mendorong sinergi antara Pertamina dan badan usaha swasta guna memastikan terpenuhinya kebutuhan konsumsi energi dalam negeri.

### C. Kebijakan Impor Satu Pintu: Antara Efisiensi dan Monopoli

Praktik impor kerap mengalami hambatan utama dari proses administrasi yang berbelit dan banyaknya dokumen perizinan lintas kementerian, sehingga menimbulkan kerugian bagi pelaku usaha khususnya dari dalam negeri (Widjiyanto dalam Mahadika, dkk., 2017). Untuk mengatasi berbagai hambatan impor yang selama ini dikeluhkan oleh para pengusaha, serta mengimbangi deras arus perdagangan global, pemerintah melakukan suatu langkah efisiensi dengan memperkenalkan sistem yang disebut sebagai Indonesia National Single Window (INSW). INSW dirancang untuk mempermudah proses ekspor dan impor di Indonesia. Sistem ini memungkinkan pengurusan dokumen dan perizinan dilakukan secara terintegrasi antar instansi pemerintah, sehingga alur administrasi menjadi lebih cepat, efisien, dan transparan. Melalui INSW, data dan informasi dapat diproses secara terpadu, yang pada akhirnya memberikan kepastian hukum, keamanan transaksi, serta mendukung kelancaran arus barang dalam perdagangan internasional (Purwito dalam Mahadika, dkk., 2017).

Lahirnya kebijakan INSW sendiri dipicu oleh kondisi kepabeanan dan aktivitas ekspor-impor Indonesia yang dinilai kurang kompetitif, khususnya bila ditinjau dari aspek durasi pelayanan impor, tingginya beban biaya yang harus ditanggung, dan ketidakjelasan prosedur dalam proses distribusi barang lintas negara (Winarni & Wintia, 2023). INSW menyederhanakan transaksi serta pemrosesan data melalui satu pintu masuk dan keluar. Melalui mekanisme ini, berbagai sistem yang sebelumnya terpisah dipadukan menjadi satu kesatuan yang terintegrasi (Sulistiyowati & Widayati, 2014).

Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2023 tentang Kebijakan dan Pengaturan Impor, mengatur mengenai sistem layanan impor secara terintegrasi melalui beberapa instrumen penting. Pasal 1 ayat 23 menjelaskan mengenai Sistem Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik (Online Single Submission/OSS), yaitu sistem elektronik yang dikelola lembaga OSS untuk penyelenggaraan perizinan berusaha berbasis risiko. Selanjutnya, pasal 1 ayat 24 menyebutkan tentang Sistem Indonesia National Single Window (SINSW), yakni sistem elektronik yang mengintegrasikan berbagai dokumen, seperti dokumen kepabeanan, kekarantinaan, perizinan, kepelabuhanan atau kebandarudaraan, serta dokumen ekspor-impor lainnya secara otomatis dan aman.

Sementara itu, pada ayat berikutnya, Sistem INATRADE diperkenalkan sebagai sebuah layanan perdagangan terpadu di bawah Kementerian Perdagangan yang dapat diakses secara daring melalui portal resmi [inatrade.kemendag.go.id](http://inatrade.kemendag.go.id). INATRADE merupakan jawaban pemerintah atas kebutuhan pemanfaatan teknologi informasi dalam mempermudah dan mempercepat proses perdagangan, baik ekspor maupun impor. Ketiga sistem tersebut, OSS, SINSW, dan INATRADE, memperlihatkan bahwa kebijakan impor Indonesia telah diarahkan menuju mekanisme satu pintu yang lebih transparan, efisien, dan terintegrasi, sehingga diharapkan mampu meminimalkan hambatan administrasi serta mendukung kelancaran arus barang dalam kegiatan perdagangan internasional.

Implementasi INSW membawa perubahan signifikan dalam proses perizinan impor. Sebelum diterapkan, pengurusan dokumen masih manual, memerlukan pertemuan langsung dengan instansi terkait, dan sering memakan waktu lama terutama bila barang terkena larangan atau pembatasan. Setelah adanya INSW, proses menjadi lebih cepat dan efisien karena dapat dilakukan secara online. Dari sisi biaya, sebelumnya importir harus mengeluarkan biaya lebih besar untuk pencetakan, pengiriman dokumen fisik, transportasi, hingga biaya tambahan akibat keterlambatan di depo. Pasca implementasi INSW, pengeluaran lebih rendah karena sebagian besar administrasi bisa diakses digital melalui portal. Secara keseluruhan, INSW memudahkan koordinasi, mempercepat pelayanan, menekan biaya, serta meningkatkan transparansi dalam proses ekspor-impor (Winarni & Wintia, 2023).

Regulasi impor satu pintu berperan penting dalam mencegah terjadinya praktik-praktik persaingan usaha tidak sehat yang kerap muncul akibat ketidakjelasan dan tumpang tindih aturan. Sebelum adanya sistem terintegrasi, banyak celah birokrasi yang bisa dimanfaatkan oleh pihak-pihak tertentu untuk memperoleh keuntungan tidak wajar, misalnya dengan memonopoli akses perizinan, memanfaatkan koneksi dengan oknum pejabat, atau melakukan praktik suap untuk mempercepat proses layanan. Kondisi ini menimbulkan ketidakadilan bagi pelaku usaha lain yang menjalankan prosedur sesuai aturan, karena mereka harus menanggung biaya lebih tinggi dan waktu yang lebih lama dibandingkan kompetitornya yang mencari jalan pintas.

Regulasi impor satu pintu, meski memberikan keuntungan signifikan bagi peningkatan daya saing nasional, pelaksanaannya menghadapi sejumlah tantangan, khususnya terkait harmonisasi data antar instansi serta penentuan mekanisme pertukaran informasi yang valid agar importir maupun eksportir memperoleh data yang akurat dan dapat dipertanggungjawabkan (Winarni & Wintia, 2023). Selain itu, sistem yang terpusat dan hanya membuka satu jalur resmi, berisiko menciptakan konsentrasi kekuasaan pada lembaga tertentu, sehingga apabila mekanisme pengawasannya lemah, justru bisa melahirkan praktik monopoli regulasi. Risiko lain juga dapat muncul dikarenakan ketergantungan berlebihan pada satu sistem, sehingga jika terjadi kegagalan pada sistem, dampaknya akan berskala nasional dan dapat mempengaruhi jalannya ekspor impor secara keseluruhan.

Terkait dengan kebijakan impor BBM satu pintu melalui Surat Edaran Kementerian ESDM Nomor T-19/MG.05/WM.M/2025 yang masih hangat diperdebatkan oleh berbagai kalangan, dimaksudkan untuk menata distribusi energi nasional secara lebih terkoordinasi dan efisien. Namun, sebagian pihak menilai bahwa mekanisme ini akan membatasi fleksibilitas pelaku usaha swasta dan dapat membahayakan stabilitas peredaran BBM di dalam negeri, yang tentu saja akan berimbas pada semakin langkanya BBM. Adanya perbedaan perlakuan antara BUMN dan swasta, berpotensi menimbulkan ketegangan dalam persaingan usaha. Kuota besar yang diberikan kepada Pertamina berpeluang menjadikannya sebagai penguasa pasar energi di dalam negeri.

Kesepakatan terbaru dengan pelaku usaha SPBU swasta mencakup pembelian pasokan melalui skema base fuel Pertamina, jaminan mutu oleh surveyor independen, penetapan harga yang adil dan transparan, serta target pasokan masuk dalam tujuh hari kerja. Kebijakan impor satu pintu ini dinilai mampu memperkuat stabilitas pasokan, menstabilkan harga, dan melindungi perekonomian nasional. Peran Pertamina sebagai representasi negara menjadi penting untuk memastikan pemenuhan hajat hidup orang banyak tidak sepenuhnya bergantung pada mekanisme pasar, sebagaimana ditegaskan oleh Wakil Ketua Komisi VI DPR RI, Nurdin Halid, bahwa kebijakan ini merupakan amanah konstitusi dalam rangka menjaga ketahanan energi nasional, bukan sebagai bentuk monopoli usaha.

Pengamat ekonomi energi UGM, Fahmy Radhi, berpendapat bahwa kebijakan impor BBM satu pintu berpotensi merugikan SPBU asing karena mereka tidak lagi bebas mengimpor BBM dengan harga paling murah dan harus membeli dari Pertamina sesuai harga yang ditetapkan. Hal ini diperkirakan akan menekan margin keuntungan hingga berisiko menutup SPBU asing, yang pada gilirannya dapat memonopoli tata kelola migas hilir oleh Pertamina dan memburuknya iklim investasi di Indonesia. Fahmy menekankan bahwa kondisi tersebut dapat menghambat pencapaian target pertumbuhan ekonomi 8 persen per tahun dan menyarankan pemerintah membatalkan kebijakan tersebut.

Mantan Kepala BPH Migas, Andi N Sommeng, menilai kebijakan impor BBM satu pintu yang dikelola secara eksklusif oleh PT Pertamina (Persero) merupakan langkah pemerintah Indonesia untuk menstabilkan pasokan dan harga BBM pasca-pencabutan subsidi, dengan dasar hukum yang jelas melalui UU No. 22 Tahun 2001, PP No. 36 Tahun 2004, serta sejumlah Perpres dan Kepmen ESDM. Secara hukum, kebijakan ini menciptakan monopoli negara yang sah bagi Pertamina untuk mengimpor BBM tertentu, sekaligus menegaskan tanggung jawab hukum penuh perusahaan terhadap kualitas, kuantitas, dan ketepatan waktu pasokan. Meskipun dirancang untuk melindungi kepentingan publik, kebijakan ini juga menghadirkan dualisme pasar: pasar diatur untuk BBM tertentu yang dikelola Pertamina, dan pasar kompetitif untuk BBM non-subsidi, di mana pelaku usaha swasta menghadapi tantangan besar dalam bersaing karena dominasi infrastruktur dan skala ekonomi Pertamina.

Pasal 33 ayat (2) UUD 1945 menegaskan bahwa cabang-cabang produksi yang penting bagi negara dan menyangkut hajat hidup orang banyak harus dikuasai oleh negara. Ketentuan ini menjadi dasar hukum pemerintah untuk memberikan kewenangan luas kepada Badan Usaha Milik Negara dalam melakukan aktivitas ekonomi, termasuk energi. Dalam sektor migas, kewenangan ini memberi mandat penuh kepada Pertamina untuk mengatur pengadaan dan penyaluran Bahan Bakar Minyak (BBM) yang sangat dibutuhkan masyarakat. Namun, dominasi BUMN dalam sektor ini rawan menimbulkan monopoli legal, karena akses dan peluang bagi pelaku swasta untuk bersaing menjadi terbatas, yang pada akhirnya menimbulkan distorsi pasar, meminimalkan alternatif produk, dan mempengaruhi harga pasar secara luas.

Regulasi impor satu pintu, selain memangkas proses persyaratan administrasi yang sebelumnya berbelit-belit, juga bertujuan untuk memudahkan pengawasan pemerintah terhadap arus barang impor dan distribusi di dalam negeri. Dengan penyeragaman mekanisme impor, pemerintah dapat lebih mudah memonitor arus devisa yang keluar ataupun masuk ke dalam negeri. Di sisi lain, regulasi impor BBM satu pintu memang memudahkan koordinasi distribusi dan perencanaan pasokan energi nasional, namun kewenangan besar yang dimiliki oleh PT Pertamina menimbulkan kekhawatiran akan terjadinya dominasi pasar energi di dalam negeri, sehingga diperlukan pengawasan yang lebih ketat serta kajian ulang terhadap kebijakan ini, guna memastikan distribusi energi tetap efisien sekaligus menjaga terciptanya persaingan usaha yang sehat di pasar energi nasional.

#### **D. Peran KPPU dalam Menjaga Persaingan Usaha yang Sehat**

Untuk menciptakan iklim persaingan usaha yang sehat, diperlukan suatu regulasi yang menjadi dasar hukum bagi para pelaku usaha agar tidak merugikan pihak lain maupun konsumen. Karena itu, pemerintah membentuk lembaga independen yang berfungsi melindungi pelaku usaha kecil, menjaga konsumen dari biaya tinggi yang tidak sebanding dengan kualitas produk, serta memastikan mekanisme pasar tetap berjalan sesuai prinsip permintaan dan penawaran. Sebagai tindak

lanjut, lahir Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Untuk melaksanakan undang-undang tersebut, pemerintah melalui Keputusan Presiden Nomor 75 Tahun 1999 membentuk Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU), lembaga independen yang diberi kewenangan untuk mengawasi persaingan usaha sekaligus menjatuhkan sanksi administratif kepada pihak yang melanggar (Munte, dkk., 2018).

KPPU memiliki wewenang yang cukup luas dalam menegakkan hukum persaingan usaha yang sehat. Lembaga ini dapat menerima laporan dari masyarakat maupun pelaku usaha terkait dugaan praktik monopoli atau persaingan tidak sehat, kemudian melakukan penelitian, penyelidikan, hingga pemeriksaan atas laporan tersebut. KPPU juga berhak memanggil pelaku usaha, saksi, maupun ahli yang dianggap mengetahui adanya pelanggaran, serta dapat meminta bantuan aparat penyidik apabila ada pihak yang menolak memenuhi panggilan. Selain itu, KPPU dapat mengakses dan menilai dokumen atau alat bukti yang relevan, meminta keterangan dari instansi pemerintah, hingga menyimpulkan ada atau tidaknya praktik monopoli yang merugikan masyarakat atau pelaku usaha lain. Pada tahap akhir, KPPU berwenang memutuskan perkara dan menjatuhkan sanksi administratif kepada pelaku usaha yang terbukti melanggar ketentuan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.

Di sisi lain, meskipun KPPU memiliki peran strategis dalam penegakan hukum persaingan dan menciptakan efek jera, efektivitas kekuatan hukum putusan KPPU masih terbatas. Ketentuan dalam Pasal 44, Pasal 45, dan Pasal 46 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 menegaskan bahwa putusan KPPU tidak memiliki kekuatan hukum tetap. Berdasarkan Pasal 44, pelaku usaha yang menerima putusan diberi waktu 30 hari untuk melaksanakan isi putusan dan melaporkannya kepada Komisi. Namun, dalam jangka waktu 14 hari sejak putusan diterima, pelaku usaha berhak mengajukan keberatan ke Pengadilan Negeri. Apabila keberatan tidak diajukan, maka pelaku usaha dianggap menerima putusan tersebut, dan Komisi dapat melanjutkan prosesnya sesuai ketentuan.

Selanjutnya, Pasal 45 mengatur bahwa apabila diajukan keberatan, Pengadilan Negeri wajib memeriksa dalam waktu 14 hari dan memberikan putusan paling lama 30 hari sejak pemeriksaan dimulai. Bila salah satu pihak tidak puas, dapat mengajukan kasasi ke Mahkamah Agung, yang juga harus memberikan putusan dalam waktu 30 hari sejak permohonan diterima. Sementara itu, Pasal 46 menegaskan bahwa putusan KPPU memiliki kekuatan hukum tetap apabila tidak ada keberatan yang diajukan, dan dalam kondisi demikian barulah putusan tersebut dapat dimintakan penetapan eksekusi kepada Pengadilan Negeri. Artinya, meskipun KPPU memiliki kewenangan quasi-judicial dalam mengadili perkara persaingan usaha, pelaksanaan putusannya tetap memerlukan legitimasi lembaga peradilan agar dapat dieksekusi secara sah.

Sehingga, walaupun KPPU memiliki kewenangan untuk mengadili pelanggaran persaingan usaha, tujuannya untuk memberikan rasa keadilan bagi pelaku usaha sering sulit tercapai, karena banyak putusan dibatalkan atau tidak dikuatkan oleh Pengadilan Negeri maupun Mahkamah Agung.

Terlebih lagi, ketidakpastian hukum juga muncul ketika pelaku usaha menggunakan upaya hukum sebagai strategi untuk menghindari pelaksanaan sanksi. Bahkan, putusan yang telah ditetapkan sering terlaksana bertahun-tahun kemudian, dan terdapat kasus di mana perusahaan sudah tidak ada atau pelaku usaha tidak diketahui keberadaannya saat diminta membayar denda. Dengan demikian, pengajuan upaya hukum kerap dimanfaatkan bukan untuk menegakkan keadilan, tetapi sebagai celah untuk tidak melaksanakan putusan KPPU (Sidauruk, 2021).

KPPU tidak memiliki kewenangan penuh seperti lembaga yudikatif karena putusannya tidak disertai irah-irah eksekutorial seperti 'Demi Keadilan Berdasarkan Ketuhanan Yang Maha Esa', sehingga berbeda dengan putusan pengadilan pada umumnya. Hal ini terlihat misalnya pada Putusan Mahkamah Agung terkait kasus persekongkolan tender saham PT. Indomobil Sukses Internasional Tbk, di mana MA membatalkan putusan KPPU karena dianggap cacat yuridis. Akibatnya, pelaksanaan eksekusi putusan KPPU yang telah berkekuatan hukum tetap menjadi sulit, karena KPPU tidak memiliki kekuatan paksa melalui Pengadilan Negeri (Sidauruk, 2021).

Selain persoalan tersebut, KPPU juga pada dasarnya tidak memiliki kewenangan ekstrateritorial yang jelas dalam UU No. 5 Tahun 1999, sehingga penegakan hukum persaingan di luar yurisdiksi Indonesia tidak menjadi fokus selama tidak memengaruhi persaingan dalam negeri. Pasal 1 angka (5) dan (7) UU ini menganut prinsip teritorial, yang memberi kewenangan KPPU untuk menegakkan hukum persaingan di wilayah Indonesia, serta dalam kerangka ekstrateritorial jika berdampak pada kondisi pasar domestik (Fadhilah, 2019). Hal ini menambah keterbatasan dalam cakupan penegakan hukum KPPU, karena pelanggaran yang terjadi di luar wilayah Indonesia hanya dapat ditindak jika terbukti berdampak langsung terhadap persaingan usaha di dalam negeri, sehingga ruang lingkup pengawasan KPPU sangat bergantung pada pengaruh pasar domestik.

Di tengah keterbatasan wewenang yang dimilikinya, KPPU tetap melaksanakan perannya secara aktif. Hal ini dibuktikan dari upaya pemantauan dan analisis terhadap dampak kebijakan pembatasan impor BBM non-subsidi, yang mendapat sorotan luas akhir-akhir ini. KPPU menyoroti kebijakan pembatasan kenaikan impor BBM non-subsidi maksimal 10 persen dari volume penjualan 2024 yang dikeluarkan Kementerian ESDM. Kebijakan ini bertujuan menekan defisit transaksi migas dan mendorong pemanfaatan optimal sumber daya dalam negeri, namun berdampak pada berkurangnya pilihan konsumen serta memperkuat dominasi PT Pertamina di pasar non-subsidi. Analisis KPPU menunjukkan bahwa badan usaha swasta kesulitan memperoleh tambahan kuota impor yang memadai, sementara Pertamina mendapatkan porsi impor jauh lebih besar, sehingga pangsa pasarnya melonjak hingga sekitar 92,5 persen. Kondisi ini berpotensi menimbulkan risiko pembatasan pasar, diskriminasi, dan inefisiensi, yang dapat menghambat investasi baru dan mengurangi kelancaran distribusi BBM.

Dalam menghadapi dinamika ini, KPPU mendorong agar kebijakan impor BBM non-subsidi dievaluasi secara berkala dan diselaraskan dengan prinsip persaingan usaha yang sehat melalui Daftar Periksa Kebijakan Persaingan Usaha (DPKPU). Pendekatan ini bertujuan memastikan keseimbangan antara stabilitas energi, efisiensi pasar, dan keberlanjutan iklim investasi, sekaligus menjaga keberagaman pilihan produk bagi konsumen. Meskipun pemerintah menegaskan perhatian pada neraca komoditas dan tambahan kuota impor untuk swasta, lonjakan konsumsi serta perubahan mekanisme impor yang lebih ketat tetap menimbulkan tekanan terhadap pasokan, sehingga evaluasi berkala menjadi langkah penting untuk menciptakan iklim usaha yang seimbang dan kompetitif.

KPPU telah menjalankan peranannya sebagai pengawas persaingan usaha dengan aktif memantau dampak kebijakan pembatasan impor BBM non-subsidi dan memastikan pelaku usaha mematuhi prinsip persaingan yang sehat. Komisi ini juga berkoordinasi dengan kementerian terkait serta pelaku usaha untuk merumuskan rekomendasi yang mendukung kelancaran distribusi, mencegah dominasi pasar, dan menjaga kepentingan konsumen. Melalui langkah-langkah ini, KPPU tidak hanya menegakkan hukum persaingan, tetapi juga berkontribusi pada terciptanya pasar yang efisien, adil, dan berkelanjutan bagi seluruh pihak terkait. Meskipun perannya saat ini masih memiliki keterbatasan, hal ini menjadi langkah positif yang baik mengingat KPPU mampu menghadirkan pengawasan yang lebih transparan dan memberikan arahan strategis bagi pemerintah serta pelaku usaha.

Koordinasi yang erat antara KPPU, pihak pembuat kebijakan, dan instansi lainnya, menjadi sangat penting artinya untuk memastikan mekanisme distribusi serta regulasi impor berjalan selaras dengan prinsip persaingan usaha yang sehat, karena hal ini tidak hanya menjamin tercapainya tujuan ekonomi makro seperti stabilitas pasokan dan efisiensi pasar, tetapi juga memastikan setiap kebijakan tetap sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Dengan adanya kolaborasi antar semua pihak, potensi dominasi pasar oleh satu pelaku usaha maupun pembatasan pilihan bagi konsumen dapat diminimalkan, sementara identifikasi risiko praktik persaingan usaha tidak sehat dapat dilakukan lebih awal sehingga upaya preventif dapat diterapkan secara efektif, yang pada akhirnya meningkatkan efektivitas penegakan hukum persaingan dan mendukung terciptanya iklim usaha yang adil, kompetitif, dan berkelanjutan.

Untuk meningkatkan efektivitas penegakan hukum persaingan dan menjaga stabilitas pasokan energi, pemerintah bersama KPPU perlu melakukan evaluasi berkala terhadap kebijakan impor satu pintu guna memastikan kesesuaiannya dengan prinsip persaingan sehat. Mekanisme transparansi harga dan kuota impor harus diperkuat melalui sistem digital publik agar pengawasan lebih akuntabel. Selain itu, akses impor yang lebih proporsional bagi pelaku usaha swasta perlu dijamin untuk mencegah dominasi pasar oleh satu entitas. Koordinasi antar lembaga seperti KPPU, BPH Migas, Kementerian ESDM, dan Kementerian Perdagangan harus diperkuat agar pengawasan distribusi dan impor BBM berjalan efektif. Dengan langkah-langkah tersebut, kebijakan impor satu

pintu diharapkan tidak hanya menjaga ketahanan energi nasional, tetapi juga menjamin persaingan usaha yang adil dan berkelanjutan.

#### 4. Simpulan

Implementasi Regulasi Impor Satu Pintu telah membawa perubahan signifikan dalam menyederhanakan administrasi, mempercepat layanan, menekan biaya, serta meningkatkan transparansi proses ekspor-impor di Indonesia. Dalam kerangka impor BBM, kebijakan satu pintu yang menempatkan Pertamina sebagai pengelola utama menimbulkan pro-kontra: di satu sisi dinilai mampu menjaga stabilitas energi dan devisa, namun di sisi lain berpotensi membatasi peran swasta, mengurangi pilihan konsumen, dan menciptakan dominasi pasar. Di tengah dinamika ini, KPPU berperan penting sebagai pengawas persaingan usaha dengan memantau, menganalisis, serta memberikan rekomendasi kebijakan agar tetap selaras dengan prinsip persaingan sehat, sekaligus menjalin koordinasi dengan instansi terkait dan pembuat kebijakan untuk memastikan setiap regulasi berjalan transparan, adil, dan tidak merugikan pelaku usaha maupun konsumen.

#### Daftar Pustaka

##### Peraturan Perundang-undangan

Undang-undang Dasar (UUD) Tahun 1945

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha yang Tidak Sehat. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 33, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3817.

Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2007 tentang Energi. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4746.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 191 Tahun 2014 tentang Penyediaan, Pendistribusian, dan Harga Jual Eceran Bahan Bakar Minyak. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 399.

Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2023 tentang Kebijakan dan Pengaturan Impor. Berita Negara Tahun 2023 Nomor 981.

Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2024 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 36 Tahun 2023 tentang Kebijakan dan Pengaturan Impor. Berita Negara Tahun 2024 Nomor 155.

##### Jurnal Ilmiah

Arintoko, Lilis Siti Badriah, Dijan Rahajuni, Nunik Kadarwati, Rakhmat Priyono, dan Muhammad Amin Hasan. "Asymmetric Effects of World Energy Prices on Inflation in Indonesia." *International Journal of Energy Economics and Policy* 13, no. 6 (November 2023): 185–186. <https://doi.org/10.32479/ijeep.14731>.

Fadhilah, M. "Penegakan Hukum Persaingan Usaha Tidak Sehat Oleh Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) Dalam Kerangka Ekstrateritorial." *Jurnal Wawasan Yuridika* 3, no. 1 (2019): 55–70. <https://doi.org/10.25072/jwvy.v3i1.217>.

- Mahadika, Diyamanta, Suharyono, dan M. Kholid Mawardi. "Peran Indonesia National Single Window (INSW) terhadap Penanganan Barang Impor (Studi Kasus pada PT. Otsuka Indonesia, Malang)." *Jurnal Administrasi Bisnis (JAB)* 42, no. 1 (Januari 2017): 47–48. <https://administrasibisnis.studentjournal.ub.ac.id>.
- Miller, Richard G., dan Steven R. Sorrell. "The future of oil supply." *Philosophical Transactions of the Royal Society A* 372, no. 20130179 (2014): 1–15. <http://dx.doi.org/10.1098/rsta.2013.0179>.
- Monita, Siska, dan Devi Andriyani. "Pengaruh Ekspor dan Impor Minyak Mentah terhadap Cadangan Devisa di Indonesia Tahun 1996–2018." *Jurnal Ekonomika Indonesia* 10, no. 1 (Juni 2021): 45. <https://doi.org/10.29103/ekonomika.v10i1.4508>.
- Muhni, Faizal, Sulistyowati, dan W. Widayati. "Implementasi Kebijakan Indonesia National Single Window (INSW) terhadap Kepuasan Eksportir Mebel di Pelabuhan Tanjung Emas." *Journal of Politic and Government Studies* 3 (15 September 2014): 281–295. <https://www.semanticscholar.org/paper/5d41ed92c2e84a142dbdebc94099a33e7b1aaf1>.
- Mujiyanto, Sugeng, dan Tiess Günter. "Secure Energy Supply in 2025: Indonesia's Need for an Energy Policy Strategy." *Energy Policy* 61(C) (2013): 31. <https://ideas.repec.org/a/eee/enepol/v61y2013icp31-41.html>.
- Munte, Tomson, Hisar Siregar, dan Erita Wagewati Sitohang. "Peranan Komisi Pengawas Persaingan Usaha dalam Menegakkan Hukum Persaingan Usaha Khususnya Mengenai Persekongkolan pada Tender Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah." *PATIK: Jurnal Hukum* 7, no. 2 (Agustus 2018): 152–163. <https://ejournal.uhn.ac.id/index.php/patik/article/download/291/405/2145>.
- Purnomo, Sodik Dwi, Heri Setiawan, Krishnoe Sukma Danuta, Fatwa Zuhaena, dan Bagus Adhitya. "Analisis Preferensi Bahan Bakar Minyak Subsidi dan Non Subsidi di Purwokerto." *SJEE (Scientific Journals of Economic Education)* 8, no. 2 (September 2024): 112. <https://sjee.unbari.ac.id/index.php/ojsjee/article/view/174>.
- Putra, Boy Muhammad, Ardiansah, dan Bagio Kadaryanto. "Tinjauan Normatif Penjualan BBM Subsidi Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2001 Tentang Minyak dan Gas Bumi." *Jurnal Administrasi Publik dan Studi* 2, no. 1 (2021): 57. <https://japs.ejournal.unri.ac.id/index.php/JAPS/article/view/41/25>.
- Rollandiaz, Stenlee, dan Yelita Anggiane Iskandar. "Evaluasi Keterlambatan Pengiriman Produk Bahan Bakar Minyak Menggunakan Lean Six Sigma (Studi Kasus: Fuel Terminal Bandung Group, Ujung Berung)." *INFOTECH Journal* 10, no. 1 (Juni 2024): 75. <https://doi.org/10.31949/infotech.v10i1.8796>.
- Sa'adah, Ana Fitriyatus, Akhmad Fauzi, dan Bambang Juanda. "Peramalan Penyediaan dan Konsumsi Bahan Bakar Minyak Indonesia dengan Model Sistem Dinamik." *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia* 17, no. 2 (2017): 119–121. <https://doi.org/10.21002/jepi.v17i2.02>.
- Sidauruk, Gloria Damaiyanti. "Kepastian Hukum Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Dalam Penegakan Hukum Persaingan Usaha." *RenaissanLEX* 6, no. 1 (Januari 2021): 137–140. <https://doi.org/10.20885/JLR.vol6.iss1.art10>.
- Wibawa, Nehemia Christian, Haura Ardini, Gita Hermawati, Rafidah Nur Firdausa, Kholip Bayu Anggoro, dan Rinandita Wikansari. "Analisis Impor Beras di Indonesia dan Faktor-Faktor yang Memengaruhi Impor Beras." *Jurnal Economina* 2, no. 2 (Februari 2023): 575. <https://doi.org/10.55681/economina.v2i2.337>.

Winarni, Endra, dan Ema Wintia. "Implementasi Indonesia National Single Window (INSW) dalam Upaya Kelancaran Pengurusan Dokumen Impor di PT. Cahaya Moda Indonesia." *Jurnal Maritim Polimarin* 9, no. 2 (Oktober 2023): 71, 73–74.

<https://doi.org/10.52492/jmp.v9i2.105>.

### Media Internet

Bloomberg Technoz. "Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral Ungkap Kuota Impor BBM Swasta 2025." Bloomberg Technoz, diakses pada 4 Oktober 2025.  
<https://www.bloombergentechnoz.com>.

CNN Indonesia. "Kementerian ESDM Janji Tak Ada Lagi Kelangkaan BBM pada 2026." CNN Indonesia, 4 Oktober 2025. <https://www.cnnindonesia.com/>.

Godang. "Analisis Kebijakan Impor BBM Satu Pintu dari Mantan Kepala BPH Migas Andi N. Someng." RuangEnergi.com, diakses pada 30 September 2025.

<https://www.ruangenergi.com/analisis-kebijakan-impor-bbm-satu-pintu-dari-mantan-kepala-bph-migas-andi-n-someng/>.

Jayanti, Hanifah Dwi. "KPPU: Kebijakan Pembatasan Impor BBM Non-Subsidi Pengaruhi Operasional Badan Usaha Swasta." Hukumonline, diakses pada 29 September 2025.  
<https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt652xxxx/kppu-kebijakan-pembatasan-impor-bbm-non-subsidi-pengaruhi-operasional-badan-usaha-swasta>.

Noe, Agung. "Pengamat UGM Desak Pemerintah Batalkan Impor BBM Satu Pintu." BeritaLiputan/Berita, diakses pada 1 Oktober 2025.

<https://ugm.ac.id/id/berita/pengamat-ugm-desak-pemerintah-batalan-impor-bbm-satu-pintu/>.

Yozami, M. "Legislator Ini Sebut Kebijakan Impor BBM Melalui Pertamina Bukan Monopoli Usaha." Hukumonline, 3 Oktober 2025. <https://www.hukumonline.com/>.

Santika, Erlina F. "Sepanjang 2015-2020, Konsumsi Bahan Bakar Kendaraan Meningkat 1,2 Juta Kl per Tahun," Katadata, diakses pada 4 Oktober 2025,

<https://databoks.katadata.co.id/utilitas/statistik/a09a43a3dd2d007/sepanjang-2015-2020-konsumsi-bahan-bakar-kendaraan-meningkat-12-juta-kl-per-tahun>.