



E-PAPER PERPUSTAKAAN DPR-RI

<http://epaper.dpr.go.id>

Judul : PERANG AS-ISRAEL DAN IRAK, Disrupsi Rantai Pasok Minyak Indonesia dalam Perang Global
Tanggal : Kamis, 02 April 2026
Surat Kabar : Kompas
Halaman : 6

Indonesia tak hanya rentan karena defisit minyak, tetapi karena desain sistem energi tak siap menghadapi kejutan. Setiap krisis global selalu jadi krisis domestik.

Oleh Nadia Assegaf

Energi modern bergerak seperti aliran darah dalam tubuh ekonomi global. Dari ladang minyak ke pelabuhan, dari tanker ke kilang, lalu ke pompa bensin yang kita gunakan setiap hari. Selama aliran itu lancar, kehidupan terasa normal. Namun, seperti pembuluh yang menyempit di tubuh manusia, ada titik-titik sempit dalam sistem energi dunia yang dapat menghentikan aliran itu kapan saja.

Di peta dunia, Selat Hormuz terlihat seperti jalur laut biasa. Namun ketika konflik meningkat, dunia menyadari bahwa sekitar 20 persen perdagangan minyak global, sekitar 20 juta barel per hari, melewati selat sempit ini.

Lalu, bagaimana sebenarnya probabilitas gangguan pada rantai pasok minyak dunia? Jika Selat Hormuz terganggu, seberapa rentan posisi stok energi Indonesia? Dalam situasi *force majeure* seperti ini, pertanyaan yang lebih penting adalah milestone apa yang seharusnya sudah dimiliki Indonesia untuk menjaga ketahanan pasokan energinya?

Untuk tiga pertanyaan di atas, yang pertama, mengenai probabilitas gangguan rantai pasok minyak dunia, pertanyaan yang jarang diajukan adalah apakah rasional bagi Iran menutup Selat Hormuz? Di sinilah persoalan ini perlu dilihat tidak hanya sebagai isu militer, tetapi sebagai permainan strategi. Ketika aliran itu terganggu, dampaknya tidak berhenti di Teluk Persia saja. Harga minyak global melonjak, premi asuransi kapal tanker naik, biaya energi meningkat, dan tekanan inflasi menyebar ke ekonomi di seluruh dunia, dengan potensi lonjakan sementara hingga 120-150 dolar AS per barel.

Namun, bukan hanya negara lain yang dirugikan. Ekspor Iran sendiri ikut terganggu karena negara ini sangat bergantung pada minyak sebagai sumber devisa. Kenaikan harga minyak tidak otomatis meningkatkan penerimaan. Ketika jalur ekspor tertutup, volume penjualan turun drastis, devisa mengering, subsidi energi dalam negeri semakin berat, dan masyarakat menghadapi inflasi tanpa dukungan fiskal yang memadai.

Dalam teori *repeated game*, yaitu situasi ketika interaksi yang sama terjadi berulang kali sehingga memungkinkan terbentuknya strategi jangka panjang, reputasi, dan kerja sama, Iran telah berinteraksi secara terus-menerus dengan pemain global dalam pasar energi dan geopolitik, seperti China, India, dan negara-negara Eropa, dalam hubungan strategis penjualan minyak. Karena dalam kondisi ini, Iran harus mempertimbangkan bagaimana tindakan seperti gangguan di Selat Hormuz akan memicu respons dari negara-negara tersebut, baik dalam bentuk sanksi ekonomi, tekanan politik, maupun respons militer. Tindakan ekstrem seperti penutupan total selat justru dapat menghasilkan *payoff* negatif dalam jangka menengah. Karena itu, strategi yang lebih mungkin dipilih adalah menciptakan ancaman terbatas, bukan penutupan permanen.

Jika gangguan bersifat sementara, pertanyaan berikutnya adalah siapa yang paling siap?

Durasi gangguan kemungkinan ditentukan oleh respons internasional dan ketersediaan cadangan strategis global. Cadangan strategis negara-negara OECD berkisar 4-5 miliar barel. Jepang memiliki cadangan sekitar 200 hari konsumsi, Korea Selatan sekitar 180 hari, dan China diperkirakan 90-100 hari. Menurut IEA data dari ESDM, Indonesia hanya memiliki 20-23 hari konsumsi nasional.

Yang kedua, bagaimana imbas terhadap stok minyak Indonesia?

Indonesia hari ini menghadapi sebuah paradoks energi. Di satu sisi, Indonesia masih merupakan negara penghasil minyak. Di sisi lain, kebutuhan energi nasional jauh melampaui kemampuan produksinya, karena tidak semua hasil minyak Indonesia dapat digunakan secara domestik akibat kombinasi antara perbedaan spesifikasi *crude* yang dihasilkan dengan kebutuhan dalam negeri, serta ketidaksesuaian dengan konfigurasi kilang domestik, sehingga kebutuhan minyak nasional tetap mengalami defisit.

Data terbaru berdasar IEA Oil Market Report 2024 menunjukkan, produksi minyak Indonesia berada di kisaran 605.000 barel per hari (bpd), sementara konsumsi domestik berkisar 1,55-1,65 juta bpd. Artinya, Indonesia mengalami defisit hampir 1 juta bpd dan harus mengimpor sekitar 65 persen kebutuhan minyaknya.

Angka ini sering dipandang sebagai sekadar statistik. Padahal, di baliknya tersimpan kerentanan struktural. Kebijakan Domestic Market Obligation (DMO) sekitar 25 persen mewajibkan sebagian produksi disalurkan ke pasar domestik, sementara sisanya dapat dijual ke pasar internasional. Maka muncul paradoks: Indonesia tetap mengekspor sebagian *crude* tertentu, sekaligus mengimpor minyak dalam jumlah besar karena konfigurasi kilang tidak selalu cocok dengan karakter *crude* domestik.

Menurut BPS Statistik Impor Migas, sebagian besar pasokan impor Indonesia berasal dari Singapura sebagai hub perdagangan

minyak Asia, serta dari negara-negara Timur Tengah seperti Arab Saudi, Irak, Uni Emirat Arab, dan Kuwait.

Lalu yang ketiga, dalam situasi ini, milestone apa yang Indonesia bisa lakukan?

Pertama, meskipun Indonesia tidak mengimpor minyak dari Iran secara langsung, sekitar 25 persen impor minyak mentah Indonesia berasal dari kawasan Timur Tengah, dan sebagian besar pengirimannya melewati Selat Hormuz. Jika Selat Hormuz terganggu, Indonesia pada prinsipnya masih memiliki opsi untuk mendiversifikasi sumber impor minyak. Pasokan dapat dialihkan ke negara-negara yang jalur pengirimannya tidak bergantung pada Timur Tengah, seperti Australia yang relatif dekat secara geografis, Amerika Serikat yang kini menjadi salah satu eksportir minyak terbesar sejak shale boom, Brasil dengan produksi offshore pre-salt yang besar, serta negara Afrika Barat seperti Nigeria dan Angola yang sejak lama memasok pasar Asia. Bahkan produsen baru seperti Guyana mulai muncul sebagai alternatif sumber crude bagi pasar global.

Namun, ada satu realitas yang sering luput dari perhatian. Diversifikasi pemasok tidak otomatis meniadakan risiko. Pasar minyak dunia bersifat sangat terintegrasi. Ketika jalur strategis seperti Selat Hormuz terganggu, harga global tetap melonjak karena sebagian besar pasokan dunia ikut terdampak. Artinya, Indonesia mungkin masih bisa membeli minyak dari negara lain, tetapi dengan harga yang lebih mahal.

Kedua, diversifikasi pemasok tidak cukup dilakukan hanya dengan melihat informasi pasar yang tersedia secara terbuka. Dalam situasi krisis energi, informasi harga, kapasitas kargo, hingga ketersediaan spot cargo sering kali bergerak lebih cepat melalui kanal informal dan diplomasi ekonomi. Karena itu, Indonesia perlu mengaktifkan jaringan diplomat ekonomi di negara-negara pemasok minyak untuk informasi harga minyak kompetitif yang tidak tersedia di open source. Hal ini dilakukan untuk memperoleh sinyal pasar lebih awal mengenai kargo yang tersedia dan harga yang lebih murah yang bisa diamankan sebelum pasar bereaksi lebih luas.

Ketiga, diversifikasi pemasok dan akses informasi saja belum cukup menyelesaikan persoalan. Setelah sumber pasokan diperluas, langkah berikutnya adalah merancang ulang jaringan pasokan minyak nasional berbasis optimasi. Artinya, sistem energi tidak lagi hanya dirancang untuk kondisi normal, tetapi dioptimalkan dengan mempertimbangkan berbagai variabel resiliensi, mulai dari pemilihan negara pemasok, rute tanker alternatif, volume impor, hingga lokasi penyimpanan strategis dan kapasitas dari depot. Model ini perlu dilengkapi dengan berbagai constraint, seperti batas maksimum harga impor, batas lead time pengiriman, tingkat ketersediaan energi minimum, kapasitas pelabuhan dan kilang, serta target cadangan nasional. Tujuan akhirnya adalah meminimalkan total biaya logistik sekaligus menjaga stabilitas domestik dari risiko kekurangan pasokan.

Keempat, ketahanan energi tidak hanya soal jaringan distribusi, tetapi juga struktur konsumsi. Salah satu opsi adalah melakukan elektrifikasi kendaraan. Untuk kendaraan yang sudah diproduksi dan berada dalam stok distribusi dan penjualan dari agen tunggal pemegang merek (ATPM) siap jual, tentu tidak realistis untuk menggantinya. Namun, untuk produksi kendaraan baru, arah kebijakan dapat mulai dialihkan menuju kendaraan listrik. Selain mobil pribadi, sektor transportasi dengan intensitas penggunaan tinggi, seperti bus Transjakarta, ojek online, dan truk logistik, dapat menjadi prioritas awal elektrifikasi karena dampak pengurangan konsumsi BBM-nya lebih besar.

China, misalnya, mempercepat adopsi kendaraan listrik secara masif sebagai bagian dari strategi ketahanan energi dan industrialisasi baru. Sementara saat ini, Indonesia masih memperluas biodiesel B35-B40.

Namun, kebijakan ini pada dasarnya masih mempertahankan mesin pembakaran internal sebagai fondasi sistem transportasi. Pengurangan konsumsi minyak secara struktural baru benar-benar terjadi ketika ketergantungan terhadap mesin berbasis minyak mulai berkurang.

Sebagai ilustrasi, setiap tambahan 1 juta kendaraan listrik berpotensi menurunkan konsumsi minyak 15.000-20.000 barel per hari, terutama dari sektor transportasi darat yang selama ini menjadi penyumbang utama permintaan BBM.

Jika seluruh titik antara defisit struktural, pemahaman terhadap cadangan strategis, dan struktur konsumsi domestik dihubungkan, isu minyak Indonesia bukan sekadar persoalan harga. Ini juga adalah persoalan desain jaringan, kalkulasi strategis antarnegara, dan kemampuan domestik menyerap guncangan. Pertanyaannya bukan semata apakah Hormuz akan ditutup, namun jika gangguan itu berlangsung lebih dari dua bulan, apakah Indonesia cukup kuat untuk menahannya? Di situlah ukuran sebenarnya dari resiliensi pasokan minyak Indonesia.

Indonesia bukan sekadar rentan karena kekurangan minyak, melainkan karena desain sistem energinya belum dibangun untuk menghadapi shock dan selama desain itu tidak diubah, setiap krisis global akan selalu menjadi krisis domestik.

Nadia Assegaf, Supply Chain Graduate Student at Massachusetts Institute of Technology