



**Judul** : Motor Listrik Kian Relevan di Tengah Fluktuasi Harga Minyak  
**Tanggal** : Senin, 06 April 2026  
**Surat Kabar** : Kompas  
**Halaman** : 13

Saat ini dinilai menjadi momentum tepat untuk memperluas penggunaan sepeda motor listrik, termasuk dalam penguatan ekosistemnya.

Oleh Abdullah Fikri Ashri, Aditya Putra Perdana

Lonjakan harga minyak mentah dunia akibat konflik di Timur Tengah pada awal tahun 2026 sempat memicu kekhawatiran pengguna bahan bakar minyak di dalam negeri. Serangan Amerika Serikat dan Israel ke Iran pada akhir Februari 2026 memicu harga minyak mentah dunia melonjak hingga menembus 100 dolar AS per barel. Dampak ketegangan geopolitik ini sangat terasa di Indonesia yang masih bergantung pada impor minyak.

?Akhir Maret 2026, misalnya, antrean panjang kendaraan mengular di stasiun pengisian bahan bakar umum (SPBU) di sejumlah daerah. Warga cemas tak kebagian bahan bakar minyak (BBM) seiring beredarnya isu kenaikan harga. Fenomena panic buying ini tidak terlepas dari memanasnya situasi di Timur Tengah.

Meskipun pemerintah menjamin tidak ada kenaikan harga BBM dalam waktu dekat, kekhawatiran warga belum sepenuhnya hilang. Pada Sabtu (4/4/2026) siang yang terik, sekitar 10 sepeda motor masih antre memanjang di salah satu SPBU di wilayah Cisauk, Kabupaten Tangerang, Banten, baik untuk BBM subsidi maupun nonsubsidi.

Pemandangan kontras terlihat sekitar 2 kilometer dari SPBU tersebut. Shobur Adi Wahyudi (48), seorang pengemudi ojek online (ojol), tampak santai berteduh di stasiun penukaran baterai kendaraan listrik umum (SPBKLU) milik Oyika.

Di sana, ia sedang mengganti baterai motor listriknya. Caranya sangat mudah, ia hanya perlu memindai kode batang di kabinet pengisian baterai menggunakan telepon pintar. Setelah suara otomatis dari mesin berbunyi, "Tempat baterai sedang dibuka," ia memasukkan baterainya yang hampir habis.

Dalam hitungan detik, pintu di rak lain terbuka, menyajikan baterai yang sudah terisi penuh. Shobur menukar dua baterainya yang tinggal tersisa 20 persen daya. Prosesnya cepat, lancar, dan tanpa perlu berpanas-panasan mengantre bensin.

"Satu baterai yang sudah terisi 90 persen ini bisa menempuh jarak 50-60 kilometer. Ya, masih cukup ke Monas, he-he-he..." ucap Shobur yang mengendarai sepeda motor listrik merek Alessa Evo. Ia pun tak pernah ragu menerima pesanan penumpang di seluruh wilayah Jabodetabek.

## Lebih hemat

Shobur beralih ke sepeda motor listrik sejak pertengahan 2025 atas saran sesama rekan ojol. Alasan utamanya sederhana: jauh lebih hemat. Ia membeli sepeda motor dengan skema cicilan Rp 58.500 per hari selama 1 tahun 9 bulan.

Setelah lunas, sepeda motor itu menjadi miliknya meski baterainya tetap menggunakan sistem sewa pakai. Menurut dia, skema ini menguntungkan karena baterai—yang seharga Rp 6 juta dan memiliki usia pakai sekitar 5 tahun—memang harus digunakan secara bergiliran dan rutin diisi ulang.

Penghematannya sangat terasa. Saat memakai sepeda motor bensin, ia menghabiskan Rp 50.000 per hari untuk BBM. "Kalau motor listrik, paling Rp 25.000. Jadi, hemat Rp 25.000. Untuk ojol, itu lumayan untuk tambahan nyayur," ujar bapak tiga anak ini.

Selain BBM, Shobur juga menghemat biaya ganti oli rutin Rp 50.000 yang biasanya ia keluarkan setiap tiga minggu sekali saat memakai sepeda motor lamanya. Dengan penghasilan rata-rata Rp 150.000 per hari, hilangnya beban biaya bensin dan oli membuat dompetnya lebih tebal.

"Saya beruntung beralih ke motor listrik. Kalau pemerintah menaikkan harga BBM, saya enggak panik. Sekarang, teman ojol banyak yang tanya soal motor listrik," ujarnya. Kepada mereka, ia bilang sepeda motor listrik lebih hemat, lumayan cepat dari 40 hingga 90 kilometer per jam, dan tidak bising.

Manfaat sepeda motor listrik tidak hanya dirasakan oleh pengemudi ojol. Muhammad Ichsan (40), warga Sawangan, Kota Depok, Jawa Barat, sudah setahun terakhir memiliki sepeda motor listrik. Kendaraan itu lebih sering digunakan istrinya untuk mobilitas di sekitar rumah meski sesekali ia pakai ke kantor di Jakarta.

Sama seperti Shobur, keunggulan utama yang dirasakan Ichsan adalah penghematan operasional harian dan bebas biaya ganti oli. Kampas rem pun hanya perlu diganti sekitar lima bulan sekali.

"Dengan motor BBM, untuk rute rumah ke kantor di Jakarta, saya biasa mengisi Rp 50.000 untuk dua hari. Sementara dengan motor listrik, tinggal charge (isi daya) di rumah atau kantor, pengeluarannya relatif sangat minim," ujar Ichsan.

Namun, Ichsan menyadari adanya keterbatasan. Saat butuh bepergian jauh, sepeda motor listriknya belum bisa sepenuhnya diandalkan karena durasi pengisian daya dari satu bar hingga penuh memakan waktu sekitar 4 jam.

Menurut dia, penguatan ekosistem adalah kunci. Ia berharap suatu saat pengguna pribadi juga bisa dengan bebas menukar baterai di SPBKLU yang tersebar merata, bukan hanya didominasi oleh fasilitas pertukaran untuk armada ojol. Selain itu, guna memperluas adopsi kendaraan ramah lingkungan ini, Ichsan menilai insentif pembelian masih sangat dibutuhkan.

Berdasarkan survei Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) pada 2025, transisi ke sepeda motor listrik dapat menghemat ongkos transportasi hingga 49 persen bagi pengguna dengan jarak tempuh 30 km per hari dan melonjak hingga 52 persen bagi pengguna rute 100 km per hari. Angka ini jelas menjadi angin segar bagi warga—terutama karena dua dari tiga penduduk kota mengandalkan sepeda motor—di tengah gejolak harga minyak.

Sebagai catatan, pemerintah memutuskan masih meniadakan pemberian insentif pembelian motor listrik baru terhitung sejak tahun 2026. Beberapa tahun lalu, guna mengungkit daya tarik masyarakat akan motor listrik, diberikan insentif sebesar Rp 7 juta per unit, dengan sejumlah syarat. Kini, di tengah situasi geopolitik yang turut menghambat rantai pasok minyak mentah dan BBM global, wacana pemberian kembali insentif muncul.

## **Momentum**

Ketua Umum Asosiasi Industri Sepeda Motor Listrik Indonesia (Aismoli) Budi Setiyadi menilai, lonjakan harga minyak saat ini menjadi momentum untuk transisi ke sepeda motor listrik. Terdapat tiga pihak yang berkepentingan untuk mewujudkan transisi ke energi bersih ini.

Pertama, masyarakat membutuhkan transisi untuk mengurangi ongkos transportasi sekaligus mendukung kelestarian lingkungan. "Memang masih ada kekhawatiran tentang jarak tempuh motor listrik. Tapi, kan, secara keselamatan, sepeda motor itu bukan untuk jarak jauh," ujarnya.

Kedua, industri motor listrik dapat mendukung transisi dengan meningkatkan kapasitas produksi. Saat ini, Budi mengklaim, produksi sepeda motor listrik bisa mencapai lebih dari 1 juta unit per tahun. Jumlah itu bakal bertambah seiring beroperasinya sejumlah pabrik motor listrik.

VinFast, produsen kendaraan listrik asal Vietnam, misalnya, akan meluncurkan sepeda motor listrik di Indonesia pada semester II-2026. Kendaraan itu akan diimpor secara utuh. VinFast, yang sebelumnya telah mengoperasikan taksi listrik, menargetkan memproduksi sepeda motor listrik di Indonesia pada 2027 (Kompas.com, 7/3/2026).

Menurut Budi, industri akan memproduksi sepeda motor listrik sesuai kebutuhan. "Pabrik akan siap menyiapkan modalnya dan SDM (sumber daya manusia) untuk meningkatkan kapasitas produksi. Tetapi, peningkatan ini perlu dibarengi dengan kebijakan pemerintah," ujarnya.

Di sinilah pihak ketiga, pemerintah, punya peran penting. Subsidi atau insentif dari pemerintah pada 2024, misalnya, turut mendongkrak penjualan sepeda motor listrik menjadi sekitar 77.000 unit. Padahal, tahun 2022, saat tidak ada subsidi, penjualan hanya sekitar 17.000 unit. Tahun 2025, angkanya turun menjadi 61.000 unit. "Tahun lalu, kan, tidak ada subsidi," ucapnya.

Budi berharap, subsidi untuk sepeda motor listrik dapat berjalan tahun ini. Apalagi, Presiden Prabowo Subianto mendorong efisiensi BBM yang selama ini membebani fiskal negara. Pemerintah juga ingin mengonversi 120 juta sepeda motor BBM ke sepeda motor listrik secara bertahap dalam empat tahun ke depan.

Meskipun kebijakan subsidi untuk sepeda motor listrik tidak ada tahun ini, pemerintah tetap mendorong adopsi kendaraan listrik. Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Bahilil Lahadalia mengatakan, konversi 120 juta sepeda motor berbahan bensin ke sepeda motor listrik akan dipercepat.

"Bapak Presiden telah menyampaikan bahwa maksimal tiga-empat tahun (untuk konversi kit motor listrik). Bahkan, kalau bisa, lebih cepat lagi," ucap Bahilil, yang juga Ketua Tim Satgas Transisi Energi, setelah rapat terbatas, awal Maret lalu. Konversi itu diharapkan mengurangi impor minyak hingga mempercepat transisi ke energi bersih.

Peneliti Departemen Ekonomi Centre for Strategic and International Studies (CSIS), Deni Friawan, menuturkan, fluktuasi harga minyak mentah, akibat pengaruh geopolitik, menjadi momentum untuk memperkuat ekosistem sepeda motor listrik. Kendati secara politis tak mudah, anggaran untuk menyubsidi BBM sejatinya dapat digunakan untuk membangun ekosistem sepeda motor listrik.

Insentif, guna mendongkrak daya tarik warga akan sepeda motor listrik, dinilainya tetap perlu diberikan. Menurut dia, yang ideal, insentif terkait kendaraan listrik tidak distop seketika, tetapi ada transisi sebelum sepenuhnya dicabut. Misalnya, secara bertahap, dari tahun ke tahun, nilai insentifnya dikurangi. "Kalau sekarang, baru di stage (tahap) awal, sudah mulai ada pasarnya, meski belum stabil. Tapi setelah itu distop," kata Deni.

Namun, ia menekankan, insentif yang diberikan juga perlu tepat sasaran, salah satunya untuk ojol. "Kemudian, dananya lebih baik difokuskan membenahi permasalahan yang ada. Jadi, bukan cuma terkait harga unitnya yang mahal, tetapi bagaimana membangun charging station atau sentra penukaran baterai yang lebih banyak. Selain itu, perlu pula ada standarisasi baterai," lanjut Deni.

Fluktuasi harga minyak menjadi pengingat bahwa ketergantungan pada BBM menyimpan risiko yang tidak kecil bagi masyarakat ataupun perekonomian. Di tengah situasi itu, sepeda motor listrik dapat menjadi alternatif. Agar potensinya benar-benar optimal, diperlukan konsistensi kebijakan dan penguatan ekosistem, mulai dari infrastruktur hingga insentif yang tepat sasaran.