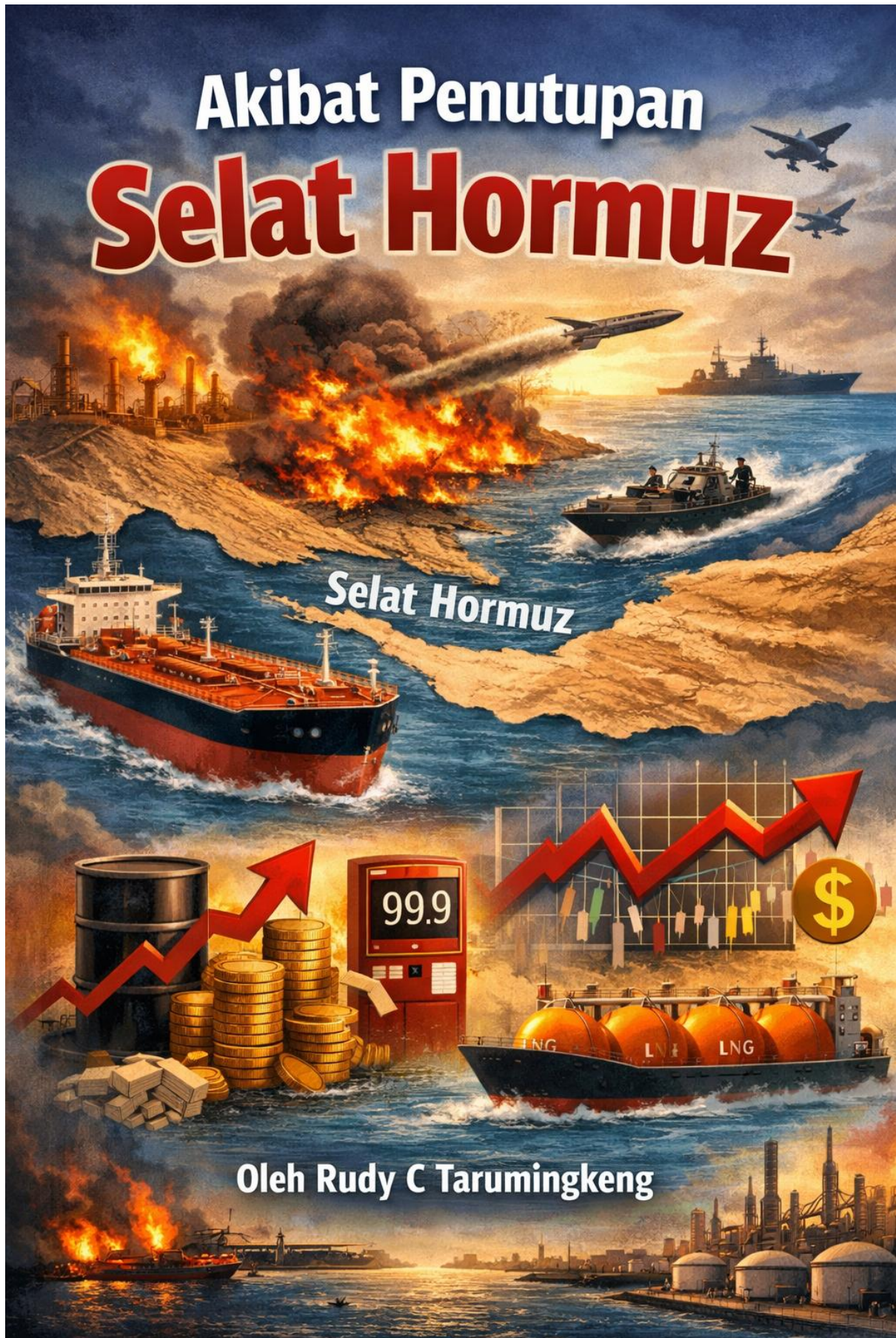


Akibat Penutupan **Selat Hormuz**



Oleh:

[Prof Ir Rudy C Tarumingkeng, PhD](#)

Professor of Management NUP: 9903252922

Rektor, Universitas Cenderawasih, Papua (1978-1988, dan
Rektor, Kampus AGRO Manokwari sekarang Universitas Papua Manokwari)

Coordinator, CIDA/DIKTI SFU Burnaby BC Canada 1988-1991

Rektor, Universitas Kristen Krida Wacana, Jakarta (1991-2000)

Ketua Dewan Guru Besar, IPB-University, Bogor (2005-2006)

AI - Data Analyst, dan Ketua Senat Akademik, IBM-ASMI, Jakarta 2024-

© RudyCT Academic Series

rudyct75@gmail.com

2 Maret 2026

“AKIBAT PENUTUPAN SELAT HORMUZ”.

Catatan konteks mutakhir. Topik ini sangat relevan karena pada 1 Maret 2026 Reuters dan AP melaporkan gangguan serius pada pelayaran di sekitar Selat Hormuz, sejumlah kapal tanker berhenti berlayar atau berlabuh menunggu perkembangan keamanan, biaya asuransi risiko perang diperkirakan melonjak, dan harga minyak bergerak naik tajam. Karena situasinya masih sangat dinamis, analisis di bawah ini dibaca terutama sebagai **kerangka akibat ekonomi, energi, logistik, dan geopolitik bila penutupan atau penghentian navigasi benar-benar terjadi atau berlangsung cukup lama.** ([Reuters](#))

Pendahuluan: Mengapa Selat Hormuz Begitu Penting?

Selat Hormuz adalah salah satu titik sempit maritim paling strategis di dunia. Jalur ini menghubungkan Teluk Persia dengan Laut Arab dan menjadi arteri utama bagi ekspor minyak, kondensat, produk minyak, LPG, dan LNG dari negara-negara Teluk. Menurut EIA, pada 2024 aliran minyak melalui Selat Hormuz rata-rata mencapai **20 juta barel per hari**, setara sekitar **20% konsumsi petroleum liquids dunia**. Masih menurut EIA, lebih dari seperempat perdagangan minyak laut dunia dan sekitar seperlima perdagangan LNG global juga melewati jalur ini. UNCTAD menambahkan bahwa Selat Hormuz memfasilitasi sekitar **11% volume perdagangan maritim global** dalam satuan ton, termasuk **34% ekspor**

minyak laut dan 30% ekspor LPG laut. ([U.S. Energy Information Administration](#))

Signifikansi Hormuz bukan hanya karena besarnya volume, melainkan juga karena **keterbatasan jalur pengganti**. EIA menegaskan bahwa memang ada beberapa pipa yang dapat menghindari Hormuz, terutama di Arab Saudi dan Uni Emirat Arab, tetapi kapasitas bypass yang tersedia diperkirakan hanya sekitar **2,6 juta barel per hari**. Artinya, bila 20 juta barel per hari biasanya melintas, maka jalur darat alternatif hanya mampu menggantikan sebagian kecil dari total arus normal. UNCTAD juga menyatakan bahwa kapasitas pipa alternatif tidak memadai untuk sepenuhnya menutupi kehilangan arus maritim bila terjadi gangguan besar. ([U.S. Energy Information Administration](#))

Dampak penutupan juga tidak tersebar merata. EIA memperkirakan **84%** arus minyak mentah dan kondensat serta **83%** arus LNG yang melalui Hormuz pada 2024 menuju pasar Asia. Tujuan utamanya adalah China, India, Jepang, dan Korea Selatan. Ini berarti negara-negara Asia—yang ekonominya sangat bergantung pada impor energi—akan menjadi wilayah yang paling cepat merasakan dampaknya. Dengan kata lain, penutupan Selat Hormuz bukanlah sekadar isu Timur Tengah; ia adalah gangguan pada jantung sistem energi Asia dan, melalui mekanisme harga, pada perekonomian global. ([U.S. Energy Information Administration](#))

Secara akademik, penutupan Hormuz dapat dipahami sebagai **supply shock strategis**. Ini bukan sekadar penurunan pasokan biasa, melainkan guncangan yang terjadi pada node logistik yang sangat terkonsentrasi, sehingga efeknya berlipat ganda melalui pasar komoditas, biaya pengiriman, premi risiko, nilai tukar, inflasi, serta ekspektasi rumah tangga dan pelaku usaha. BIS menegaskan bahwa kenaikan harga komoditas yang didorong kontraksi pasokan cenderung bersifat **stagflationary**: menekan output sekaligus menaikkan inflasi. OECD juga mengingatkan bahwa ketegangan geopolitik di wilayah produsen

minyak dapat mendorong harga energi naik, menaikkan ekspektasi inflasi jangka pendek, dan membuat suku bunga kebijakan bertahan lebih tinggi daripada yang seharusnya. ([Bank for International Settlements](#))

Dari sini kita dapat melihat tesis utamanya: **bila Selat Hormuz ditutup, dampaknya tidak berhenti pada kelangkaan kapal atau keterlambatan pengiriman minyak. Penutupan itu akan menjalar ke harga energi, inflasi, pasar keuangan, perdagangan dunia, kebijakan fiskal-moneter, dan stabilitas geopolitik.** ([U.S. Energy Information Administration](#))

1. Akibat Langsung: Guncangan pada Minyak, Gas, dan Biaya Angkut

Akibat pertama yang paling cepat terlihat adalah **lonjakan harga minyak**. Ketika pasar meyakini bahwa seperlima pasokan minyak cair dunia terancam tertahan, harga tidak menunggu kapal benar-benar berhenti sepenuhnya; pasar bereaksi pada risiko. Pada Juni 2025, ketika ketegangan kawasan meningkat tetapi lalu lintas belum diblokir, EIA mencatat harga Brent naik dari **US\$69** menjadi **US\$74 per barel** hanya dalam sehari. Reuters pada Juni 2025 juga melaporkan premi risiko perang meningkat dan muncul proyeksi harga minyak dapat mendekati **US\$100 per barel** bila Hormuz benar-benar ditutup. Pada awal Maret 2026, AP melaporkan WTI naik sekitar **7,3%** dan Brent sekitar **7,8%** dalam reaksi awal pasar terhadap serangan dan gangguan di kawasan. ([U.S. Energy Information Administration](#))

Namun yang sering terlupakan adalah bahwa penutupan Hormuz juga akan mengguncang **pasar gas**, khususnya LNG. EIA menyatakan bahwa pada 2024 sekitar **20% perdagangan LNG global** melintasi Selat Hormuz, dengan Qatar sebagai pengekspor utama. Karena LNG adalah komponen penting bagi pembangkit listrik, industri pupuk, petrokimia, dan berbagai kebutuhan energi perkotaan, gangguan terhadap LNG tidak hanya menaikkan harga gas; ia juga berpotensi mendorong

kenaikan harga listrik, biaya produksi industri, dan tarif berbagai layanan. Bila minyak menaikkan biaya transportasi, maka LNG menaikkan biaya sistem energi dan manufaktur. ([U.S. Energy Information Administration](#))

Akibat langsung berikutnya adalah **kenaikan biaya asuransi dan freight**. Reuters melaporkan bahwa pada episode ketegangan 2025, premi asuransi risiko perang untuk pengiriman ke Teluk melonjak dari kisaran **0,2–0,3%** menjadi sekitar **0,5%** dari nilai kapal, dan tarif angkut supertanker lebih dari dua kali lipat menjadi di atas **US\$60.000 per hari**. Bahkan ketika ketegangan mereda beberapa hari kemudian, premi tetap berada di kisaran **0,35–0,45%**, lebih tinggi daripada tingkat normal sebelumnya. Ini menunjukkan bahwa walaupun penutupan hanya berlangsung singkat, biaya logistik bisa tetap tinggi lebih lama karena penilaian risiko oleh perusahaan asuransi dan operator kapal tidak turun secepat berita politik. ([Reuters](#))

Dalam skenario penutupan nyata, akibat praktis di pelabuhan dan laut juga sangat besar. UNCTAD menyebut potensi penutupan jalur ini akan menghentikan transit rata-rata sekitar **3.512 kapal per bulan** atau lebih dari **42.400 kapal per tahun**. Pada 1 Maret 2026, Reuters juga melaporkan ratusan kapal menjatuhkan jangkar atau menunggu di sekitar wilayah Hormuz, sementara beberapa perusahaan pelayaran kontainer mulai mengalihkan rute. Artinya, dampaknya bukan hanya soal komoditas energi yang tidak bergerak, tetapi juga tentang kemacetan pelayaran, penundaan pergantian kapal, kekacauan jadwal pelabuhan, dan inefisiensi armada global.

Dari perspektif manajemen rantai pasok, penutupan Hormuz akan menciptakan **bullwhip effect global**. Ketika distributor, kilang, utilitas listrik, dan pemerintah mulai menimbun stok karena takut pasokan terputus, permintaan jangka pendek justru melonjak pada saat pasokan menyempit. Akibatnya, harga spot bisa naik lebih cepat daripada kenaikan kebutuhan riil. Para pembeli akan memburu kargo pengganti dari wilayah lain, kapal akan menunggu instruksi, dan sistem logistik

bekerja dalam keadaan panik, bukan dalam keadaan optimal. Perilaku antisipatif ini sering memperbesar guncangan awal. Temuan BIS bahwa kenaikan harga komoditas yang besar dan tiba-tiba lebih menonjol serta lebih sulit diserap oleh rumah tangga dan perusahaan mendukung penjelasan ini. ([Bank for International Settlements](#))

2. Akibat pada Perdagangan Dunia: Bukan Hanya Energi

Meskipun Hormuz identik dengan minyak, penutupannya akan menimbulkan **gangguan perdagangan yang lebih luas**. UNCTAD mencatat adanya lalu lintas kontainer yang besar di sekitar kawasan ini, terkait dengan hub transshipment besar seperti Jebel Ali di Dubai. Selat Hormuz juga dilalui kapal kontainer dan bulk carrier, bukan hanya tanker. Pada pertengahan Juni 2025, rata-rata ada **144 transit kapal per hari**; sekitar **37%** tanker, **17%** kapal kontainer, dan **13%** bulk carrier. Jika jalur ini terganggu, maka arus komoditas umum, barang konsumsi, bahan baku industri, dan perantara manufaktur akan ikut tersendat.

Akibat logistik ini memiliki dua lapis. Lapis pertama adalah **biaya langsung**: tambahan bahan bakar kapal, waktu pelayaran, biaya charter, dan premi asuransi. Lapis kedua adalah **biaya tak langsung**: gangguan jadwal produksi, keterlambatan bahan baku, persediaan pengaman yang membengkak, dan kebutuhan pembiayaan modal kerja yang lebih besar. Dalam ekonomi global yang sangat mengandalkan just-in-time delivery, penambahan waktu beberapa hari saja bisa memaksa pabrik memperlambat produksi atau mencari input alternatif dengan harga lebih tinggi.

Penutupan Hormuz juga berpotensi memperpanjang **voyage distances** karena kargo pengganti harus datang dari sumber yang lebih jauh. UNCTAD menegaskan bahwa perubahan pola sumber minyak dan gas akan meningkatkan jarak tempuh, waktu transit, tarif pengangkutan, dan ton-miles. Secara sederhana, dunia mungkin masih dapat mencari minyak dari Afrika Barat, Amerika Serikat, Amerika Latin, atau Laut Utara, tetapi semuanya memerlukan penyesuaian kontrak, kapal, terminal, dan

kapasitas kilang. Energi yang semula datang dari sumber dekat menjadi harus diambil dari sumber yang lebih jauh dan kadang tidak cocok sepenuhnya dengan spesifikasi teknis kilang tertentu.

Contoh naratifnya dapat dibayangkan sebagai berikut. Sebuah utilitas listrik di Asia Timur yang biasanya menerima LNG dari Qatar melalui kontrak jangka panjang mendapati kargonya tertunda. Secara teori ia bisa membeli LNG spot dari Amerika Serikat atau Australia, tetapi kapal dan slot terminal tidak selalu tersedia segera, harga spot naik, dan jadwal bongkar muat di pelabuhan sudah padat. Dalam waktu singkat, masalah yang tampak "sekadar" jalur laut berubah menjadi masalah tarif listrik, biaya pupuk, biaya pangan, hingga ke inflasi rumah tangga. Itulah sifat sistemik dari chokepoint maritim. ([U.S. Energy Information Administration](#))

3. Akibat Makroekonomi Global: Inflasi, Perlambatan, dan Risiko Stagflasi

Dari sudut pandang ekonomi makro, akibat paling berbahaya dari penutupan Hormuz adalah kombinasi **inflasi yang naik** dan **pertumbuhan yang melemah**. BIS secara eksplisit menyatakan bahwa kenaikan harga komoditas memperlemah pertumbuhan global, sebab dorongan kecil yang diterima negara pengekspor tidak cukup mengimbangi kerugian negara pengimpor. BIS juga menegaskan bahwa efek inflasioner paling kuat biasanya muncul pada pangan dan energi, namun spillover ke komponen inflasi lain juga mungkin terjadi. ([Bank for International Settlements](#))

Mengapa inflasi menyebar luas? Karena energi adalah **input universal**. Minyak memengaruhi transportasi, distribusi barang, penerbangan, pelayaran, dan banyak bahan turunan petrokimia. Gas memengaruhi listrik, pupuk, keramik, kaca, dan berbagai proses industri. Ketika dua komoditas ini terdorong naik sekaligus, produsen menghadapi biaya yang lebih tinggi dan akan berusaha meneruskannya ke harga jual. BIS menjelaskan bahwa supply-driven energy shocks cenderung memiliki

efek lebih lama terhadap inflasi dan output daripada kenaikan harga yang dipicu permintaan. OECD juga memperingatkan bahwa kenaikan harga pangan dan energi dapat mengangkat ekspektasi inflasi jangka pendek dan membuat suku bunga kebijakan harus lebih tinggi lebih lama. ([Bank for International Settlements](#))

Dengan kata lain, penutupan Hormuz bisa mendorong dunia ke situasi yang secara klasik disebut **stagflasi**: harga naik tetapi pertumbuhan melemah. Dunia sudah mengalami sesuatu yang mirip pada episode-episode guncangan energi sebelumnya. World Bank mencatat bahwa dekade 2020–2024 ditandai oleh volatilitas komoditas yang sangat tinggi, dengan konsekuensi terhadap aktivitas ekonomi dan inflasi, sementara kejutan geopolitik termasuk konflik di Timur Tengah telah mengguncang pasar komoditas. World Bank juga menekankan bahwa sejak 2020 dunia mengalami ayunan harga komoditas yang sering dan tajam, suatu ciri yang membuat ekonomi global lebih rapuh terhadap guncangan pasokan baru. ([The World Bank Docs](#))

IMF menambahkan dimensi lain, yakni **ketidakpastian**. Dalam Regional Economic Outlook 2025, IMF menyatakan bahwa kejutan satu simpangan baku pada World Uncertainty Index berkaitan dengan kerugian output rata-rata di kawasan MENAP dan CCA yang memuncak sekitar **2,5%** dua tahun setelah kejutan. IMF juga menjelaskan bahwa kerugian itu bekerja melalui konsumsi dan investasi domestik yang lebih lemah serta ekspor yang menurun. Walaupun hasil ini untuk kawasan tertentu, pesan besarnya universal: ketidakpastian geopolitik itu sendiri sudah cukup untuk mengurangi aktivitas ekonomi, bahkan sebelum seluruh gangguan pasokan benar-benar termaterialisasi. ([IMF](#))

Dalam dunia keuangan, penutupan Hormuz juga akan menimbulkan **flight to safety**. Investor cenderung mencari aset aman, volatilitas naik, mata uang negara pengimpor energi tertekan, dan biaya pembiayaan meningkat. BIS menggambarkan lingkungan global 2025 sebagai ditandai oleh ketidakpastian tinggi, disrupsi perdagangan, dan volatilitas

pasar keuangan yang meningkat. Bila guncangan energi besar ditambahkan ke dalam kondisi itu, maka kerentanan pasar obligasi, saham, dan nilai tukar akan bertambah. ([Bank for International Settlements](#))

4. Akibat bagi Negara-Negara Pengimpor Energi di Asia

Karena sebagian besar arus Hormuz menuju Asia, kawasan ini akan menjadi medan utama penularan dampak. China, India, Jepang, dan Korea Selatan adalah tujuan utama minyak dan LNG dari Hormuz. Negara-negara ini memiliki kapasitas penyangga yang berbeda-beda, namun semuanya tetap menghadapi masalah yang sama: **biaya energi impor naik, pasokan menjadi kurang pasti, dan persaingan memperebutkan kargo alternatif meningkat.** ([U.S. Energy Information Administration](#))

Bagi negara pengimpor minyak, penutupan Hormuz akan menaikkan **import bill**, menekan neraca berjalan, dan berisiko melemahkan nilai tukar. Mata uang yang terdepresiasi kemudian memperkuat imported inflation. Negara yang mensubsidi energi menghadapi dilema: membiarkan harga domestik naik dan menanggung gejolak sosial-politik, atau menahan harga domestik tetapi menerima beban fiskal yang membesar. IMF dalam laporan 2025-nya juga menekankan bahwa untuk oil importers, apresiasi atau depresiasi nilai tukar memiliki implikasi langsung terhadap inflasi dan biaya impor. Logika yang sama berlaku ketika harga energi global melonjak. ([IMF](#))

Bagi negara pengimpor LNG, problemnya bahkan dapat menyentuh **ketahanan kelistrikan**. Kenaikan harga LNG spot atau keterlambatan kargo dapat memaksa utilitas mencari pasokan darurat, mengalihkan pembangkit ke bahan bakar yang lebih mahal, atau menyerap kerugian finansial. Dalam sistem energi yang sangat terintegrasi, gejolak gas sering tidak berhenti pada sektor energi; ia menular ke industri pupuk, pangan, logam, dan manufaktur padat energi. ([U.S. Energy Information Administration](#))

Di sisi lain, negara pengekspor energi di luar Teluk mungkin mendapat keuntungan jangka pendek melalui harga yang lebih tinggi. Akan tetapi, bahkan bagi mereka, manfaat itu tidak selalu bersih. Bila lonjakan harga disertai perlambatan ekonomi global, permintaan ekspor non-energi bisa turun. BIS menegaskan bahwa kenaikan harga komoditas yang besar tidak serta-merta baik bagi ekonomi global, karena kerugian importers cenderung melebihi keuntungan exporters. Dengan demikian, penutupan Hormuz lebih tepat disebut **negative-sum shock** bagi sistem global daripada peluang sederhana bagi sebagian produsen. ([Bank for International Settlements](#))

5. Akibat pada Kebijakan Moneter dan Fiskal

Penutupan Hormuz akan memaksa pemerintah dan bank sentral memasuki wilayah kebijakan yang sulit. Di satu sisi, inflasi energi mendorong kebutuhan untuk menjaga ekspektasi harga tetap terkendali. Di sisi lain, pengetatan moneter yang terlalu agresif berisiko memperdalam perlambatan ekonomi. BIS menyoroti bahwa lonjakan besar harga komoditas membatasi ruang bank sentral untuk sekadar “melihat melalui” gejolak harga, terutama bila shock terjadi saat inflasi belum sepenuhnya jinak. OECD pun menegaskan bahwa tekanan inflasi dari pangan dan energi dapat menghasilkan suku bunga yang lebih tinggi daripada baseline. ([Bank for International Settlements](#))

Bagi pemerintah, terutama di negara berkembang, pilihan fiskal juga tidak mudah. Negara yang memberi subsidi BBM, LPG, atau listrik akan melihat tagihan kompensasi meningkat. Negara yang tidak memberi subsidi pun tetap menghadapi tekanan sosial karena biaya hidup naik. IMF menunjukkan bahwa dalam situasi ketidakpastian global yang tinggi, negara dengan kerangka fiskal lebih kuat cenderung mengalami kerugian output yang lebih kecil dan kenaikan biaya pinjaman yang lebih terkendali. Ini berarti penutupan Hormuz pada akhirnya juga menguji kualitas tata kelola fiskal, bukan hanya ketahanan energi. ([IMF](#))

Secara naratif, bayangkan sebuah pemerintah yang sudah menyusun APBN berdasarkan asumsi harga minyak moderat. Ketika Hormuz ditutup, harga energi naik, kompensasi BBM dan listrik membesar, nilai tukar melemah, bunga utang meningkat, dan kebutuhan bantuan sosial melonjak karena daya beli rumah tangga tergerus. Dalam hitungan minggu, guncangan maritim berubah menjadi tekanan fiskal. Itulah mengapa krisis energi hampir selalu juga menjadi krisis kebijakan publik. ([Bank for International Settlements](#))

6. Akibat Geopolitik dan Keamanan

Penutupan Selat Hormuz hampir pasti memicu **internasionalisasi krisis**. Karena jalur ini sangat penting bagi ekonomi global, kekuatan-kekuatan besar memiliki kepentingan langsung untuk menjaga kebebasan navigasi. Dalam sejarah, ancaman terhadap pelayaran di kawasan Teluk sering direspons dengan penguatan patroli, pengawalan kapal, dan diplomasi paksa. Bahkan tanpa perang terbuka yang lebih besar, penutupan akan memperluas risiko salah hitung, insiden terhadap kapal sipil, dan eskalasi militer. Reuters pada 1 Maret 2026 melaporkan tanker rusak, korban jiwa pelaut, anjuran agar kapal menjauh dari wilayah terdampak, dan risiko ranjau laut. Semua ini menunjukkan bahwa kerugian ekonomi dan bahaya keamanan bergerak bersamaan. ([Reuters](#))

Di tingkat strategis, penutupan Hormuz akan memperkuat pergeseran menuju **energy security as national security**. IEA menekankan bahwa kini negara-negara dengan setidaknya satu ukuran keamanan minyak mencakup **98% net oil imports**, dan 61 negara memiliki persyaratan stok darurat. Sistem stok 90 hari pada negara-negara anggota IEA dirancang justru untuk menghadapi gangguan pasokan berat semacam ini. Artinya, dunia sudah belajar dari krisis masa lalu, tetapi kesiapan itu tidak berarti dampaknya kecil; ia hanya berarti ada bantalan agar guncangan tidak langsung berubah menjadi kekacauan total. ([IEA](#))

Dalam jangka menengah, penutupan Hormuz juga akan mempercepat upaya diversifikasi: pembangunan pipa bypass, perluasan kapasitas

penyimpanan, kontrak pasokan lintas wilayah, dan percepatan investasi energi terbarukan. Namun perlu ditekankan, **transisi energi bukan rem darurat jangka pendek**. Panel surya, baterai, dan kendaraan listrik dapat mengurangi kerentanan struktural terhadap minyak dalam jangka panjang, tetapi tidak bisa menghilangkan shock logistik LNG, avtur, pelayaran, atau petrokimia dalam hitungan minggu. Jadi, ironi dari penutupan Hormuz adalah bahwa ia mungkin mempercepat transisi energi jangka panjang, tetapi pada saat yang sama memperburuk rasa sakit ekonomi jangka pendek. ([IEA](#))

7. Akibat bagi Indonesia

Bagi Indonesia, akibat penutupan Selat Hormuz harus dilihat melalui beberapa saluran: **harga energi impor, fiskal subsidi, inflasi, nilai tukar, neraca perdagangan, dan sentimen pasar**. Indonesia bukan negara yang secara total bergantung pada satu sumber energi dari Teluk, tetapi Indonesia tetap hidup dalam sistem harga dunia. Bila minyak dan LNG melonjak, Indonesia akan ikut merasakan dampaknya melalui harga impor, biaya transportasi, dan tekanan terhadap APBN. ([Badan Pusat Statistik Indonesia](#))

Pertama, dari sisi **neraca eksternal**, BPS mencatat bahwa pada Januari–Desember 2025 Indonesia masih mengalami **defisit sektor migas sebesar US\$19,70 miliar**, walaupun secara total neraca perdagangan tetap surplus. Ini berarti kenaikan harga minyak dan gas berpotensi memperlebar defisit migas, mengurangi bantalan surplus perdagangan, dan menekan rupiah jika gejolak berlangsung lama. Dalam ekonomi terbuka, tekanan pada rupiah lalu dapat memperbesar imported inflation. ([Badan Pusat Statistik Indonesia](#))

Kedua, dari sisi **inflasi**, Bank Indonesia pada Januari 2026 menegaskan bahwa inflasi 2025 terjaga di kisaran sasaran $2,5\% \pm 1\%$, dengan inflasi inti **2,38%** dan imported inflation yang rendah. Justru karena baseline inflasi relatif terkendali, shock dari penutupan Hormuz akan datang sebagai perubahan rezim: imported inflation yang sebelumnya rendah

dapat tiba-tiba meningkat. BI sendiri berulang kali menekankan pentingnya pengelolaan imported inflation dan stabilitas rupiah. Ini berarti shock Hormuz dapat memaksa koordinasi yang lebih ketat antara BI dan pemerintah untuk menjaga inflasi agar tidak keluar dari jalur sasaran. ([Bank Indonesia](#))

Ketiga, dari sisi **subsidi energi**, pemerintah telah menetapkan alokasi BBM bersubsidi tahun 2025 sebesar **19,41 juta KL**, alokasi LPG 3 kg sebesar **8,2 juta metrik ton**, serta subsidi listrik sekitar **Rp90,22 triliun**. Jika harga energi global melonjak akibat Hormuz, ada dua kemungkinan. Bila harga domestik ditahan, maka beban subsidi/kompensasi berpotensi membengkak. Bila harga domestik disesuaikan, maka tekanan inflasi dan biaya hidup meningkat. Dua-duanya mahal secara ekonomi maupun politik. ([Kementerian ESDM](#))

Keempat, ada juga unsur **ketahanan pasokan domestik**. Kementerian ESDM pada awal Januari 2026 melaporkan bahwa coverage day stock LPG nasional selama periode Nataru berada pada kisaran **10–16 hari**, dengan rata-rata **12,8 hari**. Untuk situasi normal atau gangguan pendek, angka ini memberi bantalan. Tetapi dalam skenario penutupan Hormuz yang berkepanjangan, buffer semacam itu tidak boleh dibaca sebagai jaminan penuh; ia lebih merupakan waktu untuk melakukan penyesuaian, bukan solusi permanen. Pasar akan tetap melihat Indonesia sebagai bagian dari sistem impor energi regional. ([Kementerian ESDM](#))

Kelima, Indonesia memiliki beberapa **faktor peredam**, salah satunya kebijakan biodiesel. ESDM melaporkan pemanfaatan biodiesel domestik tahun 2025 mencapai **14,2 juta kL**, dan keberhasilan ini menekan impor solar secara tajam. Ini penting, karena semakin besar substitusi domestik terhadap solar impor, semakin kecil sebagian kerentanan terhadap lonjakan minyak global. Namun peredam ini tidak sama untuk semua jenis energi; LPG, avtur, bahan baku petrokimia, dan sebagian komponen energi lain tetap rentan terhadap gejolak harga dan logistik internasional. ([Kementerian ESDM](#))

Keenam, dari sisi **pasar dan ekspektasi**, bila Hormuz ditutup, Indonesia kemungkinan menghadapi tekanan pada pasar obligasi dan valas sebagaimana negara emerging market lainnya. Ketika investor global beralih ke aset aman, rupiah dapat tertekan, biaya pinjaman dapat naik, dan perusahaan-perusahaan yang bergantung pada energi impor harus merevisi biaya operasional. BIS dan IMF sama-sama menekankan bahwa ketidakpastian global dan biaya pendanaan yang lebih tinggi dapat memperlemah permintaan domestik dan investasi. ([Bank for International Settlements](#))

Secara naratif, akibat bagi Indonesia dapat dibayangkan demikian. Pada minggu pertama penutupan, pasar fokus pada harga minyak dan nilai tukar. Pada minggu kedua, perhatian bergeser ke stok, impor, dan subsidi. Pada bulan kedua, perusahaan transportasi, logistik, manufaktur, dan rumah tangga mulai merasakan biaya yang lebih tinggi. Pada kuartal berikutnya, pemerintah harus memilih antara menambah beban fiskal, menyesuaikan harga admin, atau menerima perlambatan ekonomi. Inilah cara sebuah krisis geopolitik jauh di Teluk dapat masuk ke dapur rumah tangga Indonesia. ([Kementerian ESDM](#))

8. Perbedaan Akibat Menurut Lamanya Penutupan

Tidak semua penutupan akan memiliki akibat yang sama. **Durasi** adalah variabel kunci.

a. Jika penutupan berlangsung sangat singkat

Bila penutupan hanya beberapa hari, dampak utamanya kemungkinan berupa lonjakan harga spot, premi asuransi, keterlambatan kapal, dan volatilitas pasar. Stok darurat pemerintah, persediaan komersial, dan fleksibilitas kontrak masih bisa meredam efek pada konsumen akhir. Harga naik lebih dulu di pasar keuangan daripada di pompa bensin atau tarif listrik. ([Reuters](#))

b. Jika penutupan berlangsung beberapa minggu

Pada tahap ini, pasokan fisik mulai menjadi masalah nyata. Kilang, utilitas, maskapai, operator pelayaran, dan industri padat energi harus melakukan substitusi pasokan. Freight naik lebih lama, antrian kapal menumpuk, dan pemerintah mulai mempertimbangkan pelepasan stok strategis. IEA menegaskan kesiapan sistem stok 90 hari anggota untuk merespons supply disruption berat. Namun bahkan dengan stok, harga bisa tetap tinggi karena pasar tidak hanya menilai ketersediaan barang hari ini, tetapi juga prospek pasokan minggu depan. ([IEA](#))

c. Jika penutupan berlangsung berbulan-bulan

Ini adalah skenario paling berat. Pada titik ini dunia tidak lagi menghadapi “kejutan harga”, tetapi **rekonstruksi peta energi global secara darurat**. Importers akan mengunci kontrak baru, exporters non-Teluk akan mengalihkan kargo, investasi persediaan dan pipa alternatif dipercepat, inflasi bertahan, bank sentral menghadapi trade-off yang keras, dan pertumbuhan global turun. IMF, BIS, dan OECD memberikan dasar analitis bahwa ketidakpastian tinggi, gangguan energi, dan inflasi yang lebih lengket dapat menghasilkan output losses yang nyata dan biaya pembiayaan yang lebih tinggi. ([IMF](#))

9. Sektor yang Paling Terdampak

Bila dirinci lebih operasional, sektor-sektor yang paling terdampak adalah sebagai berikut.

Pertama, energi dan utilitas. Kilang, pembangkit listrik berbasis gas, importir LPG, dan perusahaan petrokimia akan menghadapi biaya bahan baku yang naik dan risiko pasokan yang tidak pasti. ([U.S. Energy Information Administration](#))

Kedua, transportasi dan logistik. Maskapai, pelayaran, operator truk, dan perusahaan distribusi akan terkena biaya bahan bakar lebih tinggi serta premi logistik yang meningkat. Reuters menunjukkan bahwa bahkan pada ancaman kenaikan risiko saja, tarif supertanker dan asuransi perang bisa melonjak tajam. ([Reuters](#))

Ketiga, manufaktur padat energi. Industri semen, baja, pupuk, keramik, kaca, dan makanan olahan rentan karena energi adalah komponen biaya penting. BIS menegaskan bahwa spillover dari shock energi dapat menjalar ke komponen inflasi lain, termasuk harga barang-barang non-energi. ([Bank for International Settlements](#))

Keempat, rumah tangga. Dampaknya datang melalui harga BBM, listrik, tarif transportasi, dan pangan. OECD mengingatkan bahwa pangan dan energi memiliki bobot penting dalam keranjang konsumsi rumah tangga sehingga kenaikan keduanya sangat memengaruhi ekspektasi inflasi. ([OECD](#))

Kelima, fiskal pemerintah. Negara yang memiliki subsidi energi atau bantuan sosial besar akan langsung merasakan tekanan APBN/APBD. IMF menunjukkan bahwa kerangka fiskal yang kuat membantu mengurangi kerugian output saat shock global datang. ([IMF](#))

10. Pelajaran Strategis dari Penutupan Hormuz

Dari seluruh uraian di atas, ada beberapa pelajaran strategis.

Pelajaran pertama: **ketahanan energi bukan hanya soal punya sumber daya, tetapi juga soal punya jalur distribusi yang aman.** Sebuah negara bisa kaya minyak atau gas, tetapi bila ekspornya tercekik di chokepoint, kekayaan itu tidak otomatis menjadi pasokan global. EIA dan UNCTAD sama-sama menunjukkan bahwa Hormuz adalah contoh ekstrem bagaimana geografi membentuk ekonomi dunia. ([U.S. Energy Information Administration](#))

Pelajaran kedua: **diversifikasi pasokan dan moda distribusi adalah bentuk manajemen risiko, bukan kemewahan.** Jalur pipa bypass, terminal LNG yang tersebar, stok strategis, kontrak multi-sumber, serta portofolio energi domestik yang lebih beragam adalah alat untuk mengurangi kerentanan sistemik. IEA menekankan perluasan kebijakan keamanan minyak dan gas di banyak negara justru sebagai respons atas krisis-krisis terdahulu. ([IEA](#))

Pelajaran ketiga: **kebijakan fiskal dan moneter harus dirancang dengan asumsi bahwa shock geopolitik besar bisa datang tiba-tiba.** IMF menunjukkan negara dengan kerangka fiskal lebih kuat cenderung menanggung kerugian output yang lebih kecil saat dunia terguncang ketidakpastian. Bagi negara berkembang seperti Indonesia, ini berarti disiplin fiskal dan pengelolaan inflasi bukan agenda teknokratis semata, melainkan bagian dari ketahanan nasional. ([IMF](#))

Pelajaran keempat: **transisi energi adalah strategi keamanan jangka panjang.** Ketika ketergantungan pada minyak impor dan gas spot dikurangi secara bertahap melalui bioenergi, elektrifikasi, efisiensi, dan energi terbarukan, maka shock seperti Hormuz tidak lagi sepenuhnya menguasai ruang gerak ekonomi domestik. Tetapi sekali lagi, transisi ini memerlukan waktu; ia tidak bisa menggantikan kebutuhan akan stok, diplomasi, dan tata kelola krisis hari ini. ([Kementerian ESDM](#))

Kesimpulan

Akibat penutupan Selat Hormuz pada dasarnya adalah akibat dari tersumbatnya salah satu urat nadi energi dan perdagangan dunia. Dampak paling awal muncul pada harga minyak, LNG, asuransi perang, dan ongkos kapal. Sesudah itu, guncangan menjalar ke inflasi, nilai tukar, neraca perdagangan, biaya produksi, pasar keuangan, serta kebijakan moneter dan fiskal. Karena sekitar seperlima minyak dan LNG global serta porsi sangat besar ekspor energi laut melewati jalur ini, penutupan Hormuz adalah contoh klasik **shock pasokan strategis** yang dapat menghasilkan efek stagflasi: inflasi naik, pertumbuhan turun. ([U.S. Energy Information Administration](#))

Bagi dunia, penutupan Hormuz berarti mahalnya energi, meningkatnya ketidakpastian, dan percepatan pencarian jalur serta sumber pasokan alternatif. Bagi Asia, itu berarti persaingan yang lebih keras untuk mendapatkan energi. Bagi Indonesia, itu berarti tekanan terhadap defisit migas, inflasi impor, subsidi energi, nilai tukar, dan biaya hidup—meskipun beberapa kebijakan seperti biodiesel, pengelolaan stok, dan

koordinasi inflasi dapat menjadi bantalan parsial. ([Badan Pusat Statistik Indonesia](#))

Dalam bahasa yang lebih sederhana, bila Selat Hormuz ditutup, dunia tidak hanya kehilangan sebuah jalur laut; dunia kehilangan **kepastian**. Dan dalam ekonomi global modern, hilangnya kepastian sering kali sama mahalnnya dengan hilangnya pasokan itu sendiri. ([IMF](#))

[Reuters](#)

[Reuters](#)

[AP News](#)

[Reuters](#)

[Reuters](#)

Glosarium dan Daftar Pustaka untuk topik “Akibat Penutupan Selat Hormuz”.

Glosarium

1. Selat Hormuz

Jalur laut sempit yang menghubungkan Teluk Persia dengan Laut Arab dan Samudra Hindia. Selat ini merupakan salah satu **chokepoint** energi terpenting dunia karena sekitar **20 juta barel per hari** minyak dan

sekitar **seperlima perdagangan LNG global** melewati jalur ini. ([U.S. Energy Information Administration](#))

2. Chokepoint maritim

Titik sempit strategis pada jalur pelayaran dunia yang bila terganggu dapat menghambat arus perdagangan secara luas. Dalam konteks Hormuz, UNCTAD menilai penutupan jalur ini berpotensi menghentikan transit sekitar **3.512 kapal per bulan** dan memicu keterlambatan, biaya tambahan, serta gangguan rantai pasok global.

3. Minyak mentah (crude oil)

Bahan baku energi fosil yang belum diolah, yang kemudian diproses menjadi BBM seperti bensin, solar, avtur, dan bahan baku petrokimia. Dalam pembahasan Hormuz, minyak mentah menjadi komoditas yang paling sensitif terhadap gangguan jalur pengiriman. ([U.S. Energy Information Administration](#))

4. Kondensat

Hidrokarbon cair ringan yang dihasilkan bersama gas alam. Dalam statistik EIA, aliran melalui Hormuz sering dihitung sebagai gabungan **crude oil and condensate** karena keduanya sama-sama penting bagi perdagangan energi global. ([U.S. Energy Information Administration](#))

5. LNG (Liquefied Natural Gas)

Gas alam yang dicairkan agar dapat diangkut melalui kapal. Selat Hormuz juga sangat penting bagi LNG, terutama karena ekspor dari Qatar ke pasar Asia melewati jalur ini. Gangguan Hormuz karena itu bukan hanya krisis minyak, melainkan juga potensi krisis gas dan kelistrikan. ([U.S. Energy Information Administration](#))

6. Freight / ongkos angkut

Biaya pengiriman barang melalui laut. Dalam situasi konflik atau penutupan jalur pelayaran, freight biasanya naik akibat risiko keamanan, keterlambatan, dan keterbatasan armada. UNCTAD menegaskan bahwa

gangguan Hormuz dapat menaikkan jarak pelayaran, waktu transit, ton-miles, dan kebutuhan kapal tambahan.

7. Premi asuransi risiko perang (war-risk insurance premium)

Tambahan biaya asuransi bagi kapal yang berlayar di wilayah berisiko tinggi karena konflik bersenjata, ranjau, serangan drone, atau rudal. Dalam krisis Hormuz, premi ini biasanya melonjak dan menambah ongkos logistik global. ([Reuters](#))

8. Brent

Patokan harga minyak dunia yang banyak digunakan dalam perdagangan internasional, terutama di Eropa, Afrika, dan sebagian Asia. Ketika risiko penutupan Hormuz meningkat, harga Brent biasanya naik cepat karena pasar mengantisipasi gangguan pasokan global. ([AP News](#))

9. WTI (West Texas Intermediate)

Salah satu patokan harga minyak utama dunia yang berbasis di Amerika Serikat. WTI sering dipakai bersama Brent untuk membaca reaksi pasar energi terhadap konflik geopolitik, termasuk ketegangan di sekitar Selat Hormuz. ([AP News](#))

10. Supply shock (guncangan pasokan)

Gangguan tiba-tiba terhadap ketersediaan barang atau input penting dalam perekonomian. Penutupan Hormuz merupakan contoh **strategic supply shock**, karena yang terganggu bukan hanya satu komoditas, tetapi node distribusi global yang sangat vital. ([U.S. Energy Information Administration](#))

11. Stagflasi

Situasi ketika inflasi meningkat tetapi pertumbuhan ekonomi melemah. BIS menjelaskan bahwa kenaikan harga komoditas yang dipicu kontraksi pasokan—terutama energi—bersifat stagflationary karena menaikkan biaya hidup sekaligus menekan output. ([Bank for International Settlements](#))

12. Imported inflation

Inflasi yang berasal dari kenaikan harga barang impor atau pelemahan nilai tukar. Untuk Indonesia, imported inflation menjadi penting bila harga energi global melonjak akibat gangguan Hormuz. Bank Indonesia menekankan bahwa stabilisasi nilai tukar membantu menjaga imported inflation tetap terkendali. ([Bank Indonesia](#))

13. Neraca migas

Selisih antara ekspor dan impor minyak dan gas suatu negara. BPS melaporkan bahwa sepanjang Januari–Desember 2025 Indonesia mengalami **defisit migas sebesar US\$19,70 miliar**, sehingga lonjakan harga energi global berpotensi memperlebar tekanan eksternal. ([Badan Pusat Statistik Indonesia](#))

14. Subsidi energi

Dukungan fiskal pemerintah untuk menahan harga energi tertentu agar tetap terjangkau masyarakat. Di Indonesia, subsidi energi mencakup BBM tertentu, LPG 3 kg, dan listrik, sehingga gejolak harga dunia dapat berdampak langsung pada APBN. ([Kementerian ESDM](#))

15. Coverage day stock

Ukuran berapa lama stok energi dapat menopang kebutuhan dalam kondisi normal atau terganggu. Kementerian ESDM melaporkan bahwa selama periode Nataru 2025–2026, coverage day stock LPG nasional berkisar **10–16 hari**, dengan rata-rata **12,8 hari**. ([Kementerian ESDM](#))

16. Mandatori B40

Kebijakan pencampuran biodiesel 40% ke dalam solar. Dalam konteks ketahanan energi Indonesia, kebijakan ini penting karena menurunkan ketergantungan pada impor solar dan memperbesar daya tahan terhadap shock minyak global. ([Kementerian ESDM](#))

17. Cadangan strategis minyak / emergency stock

Persediaan minyak yang disiapkan pemerintah atau industri untuk menghadapi gangguan pasokan. IEA menyebut bahwa negara anggota

wajib memiliki stok setara minimal **90 hari net oil imports** untuk menghadapi supply disruption berat. ([IEA](#))

18. Diversifikasi pasokan energi

Strategi mengurangi ketergantungan pada satu sumber, satu negara pemasok, atau satu rute distribusi. Dalam krisis Hormuz, diversifikasi berarti mencari sumber pasokan baru, memperluas penyimpanan, menggunakan pipa bypass, dan mempercepat energi alternatif. ([U.S. Energy Information Administration](#))

Daftar Pustaka

Berikut daftar pustaka yang dapat langsung dipakai. Saya susun dalam format **semi-APA sederhana** agar mudah Bapak sesuaikan lagi ke gaya kampus atau jurnal.

Associated Press. (2026, 1 Maret). *Oil prices rise sharply after attacks in Middle East disrupt global energy supply*. AP News. ([AP News](#))

Avalos, F., Igan, D., Mertens, K., & Suzuki, T. (2025). *Commodity prices and monetary policy*. BIS Bulletin No. 96. Bank for International Settlements. ([Bank for International Settlements](#))

Badan Pusat Statistik. (2026, 2 Februari). *Ekspor dan Impor Indonesia Desember 2025 masing-masing tercatat USD 26,35 miliar dan USD 23,83 miliar*. BPS. ([Badan Pusat Statistik Indonesia](#))

Bank Indonesia. (2026, 5 Januari). *Inflasi IHK 2025 terjaga dalam sasaran*. Bank Indonesia. ([Bank Indonesia](#))

Bank Indonesia. (2026, 21 Januari). *BI-Rate tetap 4,75%: mendorong pertumbuhan ekonomi, mempertahankan stabilitas*. Bank Indonesia. ([Bank Indonesia](#))

Bank for International Settlements. (2022). *Annual Economic Report 2022*. BIS. ([Bank for International Settlements](#))

IEA. (2025, 10 Juli). *Are governments better positioned to respond to energy security risks today than in the past?* International Energy Agency. ([IEA](#))

IEA. (n.d.). *Oil security and emergency response*. International Energy Agency. ([IEA](#))

Igan, D., Kohlscheen, E., & Rungcharoenkitkul, P. (2022). *Commodity market disruptions, growth and inflation*. BIS Bulletin No. 54. Bank for International Settlements. ([Bank for International Settlements](#))

International Monetary Fund. (2025, Oktober). *Regional Economic Outlook: Middle East and Central Asia—Resilience and uncertainty: will it last?* IMF. ([IMF](#))

Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral Republik Indonesia. (2024, 28 Agustus). *Ini Besaran Alokasi Subsidi Energi di Tahun 2025*. Kementerian ESDM. ([Kementerian ESDM](#))

Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral Republik Indonesia. (2026). *Kementerian ESDM tegaskan ketahanan stok dan distribusi LPG terjaga selama libur Natal dan Tahun Baru*. Kementerian ESDM. ([Kementerian ESDM](#))

Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral Republik Indonesia. (2026, 8 Januari). *Realisasi mandatori B40 berhasil tekan impor solar, Indonesia targetkan bebas impor di tahun 2026*. Kementerian ESDM. ([Kementerian ESDM](#))

OECD. (2025, 23 September). *OECD Economic Outlook, Interim Report September 2025*. Organisation for Economic Co-operation and Development. ([OECD](#))

Reuters. (2026, 28 Februari). *Oil and gas majors and traders suspend shipments via Hormuz, sources say*. Reuters. ([Reuters](#))

Reuters. (2026, 1 Maret). *Russia warns of oil choke due to closure of Strait of Hormuz*. Reuters. ([Reuters](#))

Reuters. (2026, 1 Maret). *Japan shippers halt Hormuz operations after US, Israel strikes on Iran*. Reuters. ([Reuters](#))

Reuters. (2026, 1 Maret). *Oil jumps 10% on Iran conflict and could spike to \$100 a barrel, analysts say*. Reuters. ([Reuters](#))

Reuters. (2026, 1 Maret). *Oil jumps as Iran conflict escalates, disrupts shipping*. Reuters. ([Reuters](#))

U.S. Energy Information Administration. (2025). *Amid regional conflict, the Strait of Hormuz remains critical oil chokepoint*. EIA Today in Energy. ([U.S. Energy Information Administration](#))

United Nations Conference on Trade and Development. (2025). *Review of Maritime Transport 2025*. UNCTAD. ([UN Trade and Development \(UNCTAD\)](#))

World Bank. (2025). *Commodity Markets Outlook, April 2025*. World Bank. ([IMF](#))

Copilot for this article - Chatgpt 5.2 Thinking. Access date: 2 Maret 2026
Prompting on Writer's account ([Rudy C Tarumingkeng](#))

<https://chatgpt.com/c/69a4f9fd-cfcc-839c-b279-0ae0ae0fd937>