

GEOPOLITIK SELAT HORMUZ

ENERGI DUNIA DALAM
BAYANG-BAYANG KONFLIK



NADI ENERGI GLOBAL. TITIK RAWAN STRATEGIS.
PETA MASA DEPAN DUNIA.

Oleh
RUDY C TARUMINGKENG

Oleh:

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

Professor of Management NUP: 9903252922

Professor Emeritus, IPB-University

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)

Chairman, Board of Professors, IPB-University, Bogor (2005-2006)

AI - Data Analyst, dan Chairman, Academic Senate, IBM-ASMI, Jakarta 2024-

© RudyCT Academic Series

rudict75@gmail.com

4 April 2026

GEOPOLITIK SELAT HORMUZ: ENERGI DUNIA DALAM BAYANG-BAYANG KONFLIK

Abstrak

Selat Hormuz merupakan salah satu chokepoint maritim paling penting dalam sistem energi dunia. Letaknya yang menghubungkan Teluk Persia dengan Teluk Oman dan Laut Arab menjadikannya jalur vital bagi ekspor minyak mentah, produk minyak, LNG, dan bahkan komoditas lain yang berkaitan erat dengan produksi pangan global. Data terbaru dari IEA, EIA, dan UNCTAD menunjukkan bahwa sekitar 20 juta barel per hari minyak dan produk minyak, serta sekitar seperlima perdagangan LNG global, bergantung pada kelancaran lalu lintas melalui selat ini. Dengan dominasi arus menuju Asia, terutama China, India, Jepang, dan Korea Selatan, setiap gangguan di Hormuz dengan cepat berubah dari masalah regional menjadi krisis sistemik global. ([IEA](#))

Makalah ini membahas Selat Hormuz dalam empat lapisan analisis: sebagai ruang geografis strategis, sebagai objek hukum laut internasional, sebagai instrumen kekuasaan geopolitik, dan sebagai sumber transmisi guncangan ekonomi global. Pembahasan menunjukkan bahwa kekuatan Selat Hormuz bukan hanya terletak pada volume energi yang melintas, melainkan pada kombinasi antara sempitnya jalur navigasi, keterbatasan rute alternatif, kedekatannya dengan instalasi militer dan energi, serta ketergantungan

pasar global pada pasokan yang sulit digantikan dalam jangka pendek. UNCLOS menegaskan hak transit passage yang tidak boleh dihambat, tetapi dalam praktik geopolitik, kemampuan mengganggu jalur ini tetap memberi leverage yang sangat besar bagi aktor negara maupun non-negara yang beroperasi di sekitarnya. ([United Nations](#))

Perkembangan mutakhir hingga awal April 2026 memperlihatkan bahwa ancaman terhadap Hormuz bukan lagi sekadar skenario teoritis. IEA menyebut krisis terbaru sebagai gangguan pasokan terbesar dalam sejarah pasar minyak global, sementara UNCTAD mencatat penurunan lalu lintas kapal harian hingga 97% pada fase puncak gangguan. Dampaknya menjalar ke lonjakan harga energi, kenaikan ongkos bunker dan premi asuransi perang, terganggunya pasokan LPG dan pupuk, hingga tekanan inflasi dan risiko krisis biaya hidup di banyak negara berkembang. Dengan demikian, Selat Hormuz harus dibaca bukan hanya sebagai persoalan Timur Tengah, melainkan sebagai cermin rapuhnya tata kelola energi, perdagangan, dan keamanan global abad ke-21. ([IEA](#))

Kata kunci: *Selat Hormuz, geopolitik energi, keamanan maritim, chokepoint, minyak dunia, LNG, Timur Tengah, konflik internasional, perdagangan global, keamanan energi.*

Geopolitik Selat Hormuz: Energi Dunia dalam Bayang-Bayang Konflik

1. Pendahuluan

Dalam sejarah hubungan internasional, ada ruang-ruang geografis tertentu yang nilai strategisnya jauh melampaui ukurannya di peta. Selat Hormuz adalah salah satunya. Secara fisik ia hanyalah sebuah celah laut sempit di antara Iran dan Oman, tetapi secara fungsional ia adalah katup tekanan bagi sistem energi dunia. IEA menegaskan bahwa pada titik tersempitnya selat ini hanya sekitar 29 mil laut, dengan jalur pelayaran masuk dan keluar masing-masing selebar dua mil yang dipisahkan oleh buffer zone dua mil. Karakter geografis ini membuat Hormuz tampak sebagai jalur terbuka dalam hukum, tetapi rapuh dalam praktik. ([IEA](#))

Pentingnya Selat Hormuz terutama terlihat dari ketergantungan energi global terhadap jalur ini. Menurut IEA, pada 2025 hampir 20 juta barel per hari minyak diekspor melalui Hormuz, setara sekitar seperempat perdagangan minyak seaborne dunia. Selain itu, hampir 20% perdagangan LNG global juga melewati jalur yang sama, dengan Qatar dan Uni Emirat Arab sebagai sumber utama. EIA menambahkan bahwa pada 2024 sekitar 84% arus crude oil dan condensate serta 83% arus LNG yang melewati Hormuz menuju pasar Asia, menjadikan Asia sebagai kawasan yang paling rentan terhadap setiap disruptsi. ([IEA](#))

Dalam pengertian itulah Selat Hormuz bukan hanya persoalan navigasi, melainkan persoalan kekuasaan. Negara yang mampu mengancam, menunda, atau mempersulit arus pelayaran di sana tidak harus menutup selat sepenuhnya untuk memengaruhi harga energi dunia. Cukup dengan meningkatkan risiko militer, risiko asuransi, atau ketidakpastian navigasi, aktor tersebut sudah dapat menimbulkan lonjakan harga dan tekanan psikologis pada pasar. Reuters, IEA, dan IMO menggambarkan bahwa situasi mutakhir hingga awal April 2026 memperlihatkan bagaimana ancaman terhadap selat ini segera diterjemahkan menjadi blokade de facto, kapal-kapal terlantar, dan kepanikan pasar. ([Reuters](#))

Makalah ini berangkat dari argumen bahwa Selat Hormuz harus dipahami sebagai simpul pertemuan antara geografi, energi, hukum, dan strategi. Karena itu, pembahasannya tidak berhenti pada deskripsi bahwa “banyak minyak lewat sini,” tetapi berupaya menunjukkan mengapa chokepoint ini memiliki efek pengganda terhadap ekonomi dunia, bagaimana konflik regional memperoleh daya ledak global melalui selat ini, dan apa implikasinya bagi Asia, termasuk Indonesia, yang hidup dalam ekosistem harga energi internasional. Argumen ini didukung oleh data resmi mutakhir dari IEA, EIA, UNCTAD, IMO, World Bank, dan sumber berita kredibel yang memotret dinamika terkini. ([IEA](#))

2. Kerangka Geografis dan Hukum Selat Hormuz

Secara geografis, Selat Hormuz adalah satu-satunya saluran laut yang menghubungkan Teluk Persia dengan Teluk Oman dan Laut Arab. Britannica menegaskan bahwa jalur pelayarannya berada terutama di perairan teritorial Oman dan sebagian di perairan Iran, sementara jalur navigasi komersial mengikuti traffic separation scheme yang membuat kapal-kapal bergerak dalam koridor sempit dua mil untuk masing-masing arah. Letak Bandar Abbas di pantai Iran, kedekatan sejumlah pulau seperti Qeshm, Larak, dan Hormuz, serta kehadiran infrastruktur militer di pesisir utara memberi Iran posisi taktis yang sangat penting. ([Encyclopedia Britannica](#))

Akan tetapi, posisi geografis saja belum menjelaskan sepenuhnya mengapa selat ini sangat sensitif. Sensitivitas itu bertambah karena jalur sempit tersebut menjadi wadah konsentrasi lalu lintas komoditas bernilai tinggi. EIA menyebut selat ini cukup dalam dan cukup lebar untuk dilalui very large crude carriers, tetapi juga menegaskan bahwa jika terjadi penutupan, rute alternatif hanya mampu memindahkan sebagian kecil dari volume yang biasanya lewat. Dengan kata lain, kedalaman memungkinkan skala besar, tetapi keterbatasan alternatif menciptakan kerentanan sistemik. ([U.S. Energy Information Administration](#))

Dari sudut hukum internasional, Part III UNCLOS menempatkan Selat Hormuz dalam rezim "straits used for international navigation." Pasal 38 menyatakan bahwa semua kapal dan pesawat menikmati hak transit passage yang tidak boleh dihambat, sedangkan Pasal 44 menegaskan bahwa negara-negara yang berbatasan dengan selat tidak boleh menghambat transit passage dan tidak boleh menanggungkannya. Pada saat yang sama, Pasal 34 dan Pasal 42 mengakui bahwa negara pantai tetap memiliki kedaulatan dan dapat menetapkan aturan tertentu terkait keselamatan navigasi, pengendalian polusi, atau lalu lintas maritim, sepanjang tidak memiliki efek praktis menolak atau menghambat hak transit. ([United Nations](#))

Di sinilah muncul paradoks hukum-geopolitik. Secara normatif, transit melalui Hormuz harus terus berjalan. Namun secara strategis, negara pantai atau aktor militer yang memiliki kemampuan menempatkan ranjau, drone, rudal, fast attack craft, atau sekadar menciptakan ketakutan bagi perusahaan pelayaran tetap dapat menghasilkan hambatan yang efektif. Reuters dan Britannica sama-sama menunjukkan bahwa bahkan ketika "penutupan total" sulit dilakukan secara teknis untuk waktu lama, ancaman kekerasan saja sudah cukup untuk mengalihkan lalu lintas, mematikan asuransi, dan menurunkan trafik secara drastis. Ini berarti kesenjangan antara hukum dan realitas adalah salah satu kunci untuk memahami geopolitik Hormuz. ([Reuters](#))

3. Selat Hormuz sebagai Simpul Energi Dunia

Mengapa Selat Hormuz begitu penting? Jawaban paling sederhana adalah karena terlalu banyak energi dunia lewat di sana. IEA mencatat bahwa pada 2025 hampir 15 juta barel per hari crude oil dan hampir 5 juta barel per hari produk minyak diekspor melalui selat ini, sehingga totalnya mendekati 20 juta barel per hari. EIA juga menunjukkan bahwa pada 1H25 total aliran minyak melalui Hormuz mencapai 20,9 juta barel per hari, setara sekitar 20% konsumsi petroleum liquids global dan seperempat perdagangan

minyak maritim dunia. Dengan angka sebesar itu, gangguan di Hormuz otomatis menjadi gangguan pada sistem harga dunia. ([IEA](#))

Jika dilihat per negara, ketergantungan eksportir Teluk terhadap Hormuz juga sangat tinggi. IEA menyebut Saudi Arabia, Irak, Kuwait, Qatar, Bahrain, Uni Emirat Arab, dan Iran menggunakan selat ini sebagai jalur utama ekspor. Walau Saudi Arabia dan UEA memiliki pipa darat tertentu untuk menghindari Hormuz, negara-negara lain tetap bergantung besar pada jalur laut tersebut. Dalam pengertian ini, Hormuz bukan sekadar rute perdagangan; ia adalah "arteri" bagi model ekonomi berbasis ekspor hidrokarbon di kawasan Teluk. ([IEA](#))

Ketergantungan tersebut makin serius ketika kita beralih dari minyak ke gas. IEA menegaskan bahwa hampir seluruh ekspor LNG Qatar dan UEA ke pasar global transit melalui Hormuz, dan secara total volume ini setara hampir 20% perdagangan LNG dunia. Tidak seperti minyak, alternatif pengalihan untuk LNG sangat terbatas karena LNG memerlukan rantai fasilitas liquefaction, tanker khusus, dan terminal penerima yang tidak bisa digantikan seketika. IEA bahkan menyatakan bahwa tidak ada rute alternatif yang benar-benar dapat menggantikan pasokan LNG Qatar dan UEA ke pasar global dalam waktu singkat. ([IEA](#))

Penting pula dicatat bahwa dampak Hormuz tidak berhenti pada energi. UNCTAD menunjukkan bahwa sebelum puncak konflik mutakhir, sekitar 38% crude oil seaborne, 29% LPG, 19% LNG, 19% refined products, dan 13% chemicals—including fertilizers—melewati selat ini. Bahkan sekitar sepertiga perdagangan pupuk laut global berkaitan dengan jalur ini. Artinya, gangguan di Hormuz dapat merambat dari harga minyak ke biaya pupuk, lalu ke harga pangan, dan akhirnya ke inflasi rumah tangga. Ini menjelaskan mengapa World Bank sejak 2024 sudah mengingatkan bahwa eskalasi konflik di Timur Tengah dapat mendorong kenaikan harga minyak, gas, pupuk, dan makanan secara serempak.

Dari sudut permintaan, Asia adalah pusat gravitasi Hormuz. EIA memperkirakan bahwa pada 2024 sebanyak 84% crude oil/condensate dan 83% LNG yang melewati Hormuz menuju Asia. IEA menambahkan bahwa pada 2025 China dan India bersama-sama menerima 44% crude oil yang melewati selat, sementara Jepang dan Korea Selatan juga sangat bergantung pada arus ini. Dengan demikian, stabilitas Hormuz pada dasarnya adalah bagian dari stabilitas industri, transportasi, dan listrik Asia. ([U.S. Energy Information Administration](#))

4. Aktor, Kepentingan, dan Logika Kekuasaan

Secara geopolitik, Selat Hormuz mempertemukan kepentingan sedikitnya lima kelompok aktor. Pertama, negara-negara eksportir energi Teluk yang membutuhkan jalur aman untuk menyalurkan hidrokarbon. Kedua, Iran sebagai negara pantai utara yang memiliki posisi geografis paling menentukan dalam mengancam atau mengatur ritme lalu lintas. Ketiga, Oman sebagai negara pantai selatan yang berperan penting dalam legalitas jalur pelayaran dan diplomasi kawasan. Keempat, kekuatan eksternal seperti Amerika Serikat dan sekutu-sekutunya yang berkepentingan pada kebebasan navigasi. Kelima, importir Asia yang mungkin tidak hadir secara militer tetapi sangat terpapar secara ekonomi. ([IEA](#))

Bagi Iran, Hormuz adalah instrumen deterrence asimetris. Reuters menulis bahwa penilaian intelijen AS pada awal April 2026 melihat penguasaan Iran atas chokepoint ini sebagai leverage utama Tehran terhadap Washington. Para analis yang dikutip Reuters menegaskan bahwa bahkan bila kekuatan luar menguasai garis pantai atau beberapa pulau, Iran masih dapat mengganggu lalu lintas dengan drone, rudal, ranjau, dan serangan dari kedalaman wilayahnya. Di sini kita melihat logika strategi asimetris: pihak yang relatif lebih lemah secara konvensional justru mengandalkan geografi dan biaya ketidakpastian untuk menekan pihak yang lebih kuat. ([Reuters](#))

Bagi negara-negara Teluk lainnya, terutama eksportir minyak dan gas, Hormuz adalah sumber pendapatan nasional. Ketika pelayaran terganggu, yang terancam bukan hanya ekspor saat ini tetapi juga kredibilitas jangka panjang sebagai pemasok energi andal. IEA menekankan bahwa produsen Teluk bukan hanya kehilangan arus ekspor, tetapi juga terpaksa memangkas produksi ketika tanker tak bisa memuat kargo dan tangki penyimpanan domestik mulai penuh. Karena sebagian besar spare capacity dunia juga terkonsentrasi di kawasan ini, gangguan di Hormuz berarti dunia kehilangan bukan hanya pasokan aktual, tetapi juga bantalan cadangan yang biasa menstabilkan pasar. ([IEA](#))

Bagi Amerika Serikat dan kekuatan Barat, Hormuz selama beberapa dekade dibaca dalam bahasa "freedom of navigation." Reuters mencatat bahwa Armada Kelima AS di Bahrain memiliki tugas melindungi pelayaran komersial di kawasan, sementara sejarah menunjukkan intervensi angkatan laut Barat pada era Tanker War 1980-an. Namun perkembangan mutakhir memperlihatkan bahwa operasi militer untuk "membuka kembali" selat tidak sederhana. Reuters menekankan bahwa sejumlah pakar memandang operasi semacam itu berisiko tinggi, mahal, dan belum tentu efektif, karena lalu lintas kapal komersial dapat tetap lumpuh meskipun jalur laut secara formal dinyatakan terbuka. ([Reuters](#))

Bagi importir Asia, khususnya China, India, Jepang, Korea Selatan, serta negara-negara Asia Selatan yang sangat bergantung pada LNG Qatar, Hormuz adalah persoalan keamanan ekonomi. IEA menulis bahwa Bangladesh, India, dan Pakistan memperoleh hampir dua pertiga pasokan LNG mereka melalui Hormuz pada 2025, sehingga gangguan di selat dapat berubah menjadi gangguan listrik, gangguan industri pupuk, dan bahkan gangguan rumah tangga. Dengan kata lain, bagi Asia, Hormuz tidak sekadar memengaruhi inflasi; ia menyentuh legitimasi negara melalui kestabilan energi domestik. ([IEA](#))

5. Konflik Historis hingga Eskalasi Mutakhir

Selat Hormuz memiliki sejarah panjang sebagai ruang krisis. Reuters dan Britannica sama-sama mencatat bahwa pada masa Iran-Irak, serangan terhadap tanker minyak melahirkan apa yang dikenal sebagai Tanker War. Britannica menyebut konflik itu melibatkan serangan terhadap lebih dari 100 tanker minyak dan memicu keterlibatan Amerika Serikat serta beberapa negara Eropa Barat untuk menjamin pelayaran. Sejarah ini penting karena menunjukkan bahwa bahkan sebelum istilah “hybrid warfare” populer, Hormuz sudah menjadi laboratorium gangguan logistik global melalui sasaran sipil-energi. ([Reuters](#))

Setelah Perang Dingin, pola krisis di Hormuz tidak hilang, hanya berubah bentuk. Reuters merangkum serangkaian insiden mulai dari ancaman Iran pada 2012, penyitaan kapal pada 2015, isyarat gangguan perdagangan minyak pada 2018, hingga serangan terhadap beberapa kapal di dekat Fujairah pada 2019. Rangkaian peristiwa ini memperlihatkan bahwa Hormuz bukan kawasan konflik episodik, melainkan ruang tekanan permanen yang intensitasnya naik turun mengikuti hubungan Iran dengan Amerika Serikat, sanksi, dan perkembangan konflik regional. ([Reuters](#))

Periode 2024–2025 menambah dimensi baru. EIA mencatat bahwa gangguan di Bab al-Mandeb pada 2024 mendorong Saudi Arabia mengalihkan sebagian aliran minyak melalui East-West pipeline ke Laut Merah, yang pada gilirannya mengurangi arus tertentu melalui Hormuz. Ini menunjukkan bahwa chokepoint maritim dunia saling terkait: krisis di satu jalur dapat mengubah pola lalu lintas di jalur lain, tetapi tidak menghapus ketergantungan mendasar terhadap Hormuz. Justru, pergeseran itu menegaskan bahwa sistem energi global sedang mengelola beberapa titik rawan sekaligus, bukan satu titik saja. ([U.S. Energy Information Administration](#))

Krisis mutakhir 2026 membawa eskalasi ke tingkat yang lebih serius. IEA menyebut perang di Timur Tengah yang meletus setelah serangan udara gabungan Amerika Serikat dan Israel ke Iran pada 28 Februari 2026

sebagai gangguan pasokan terbesar dalam sejarah pasar minyak global. Laporan itu mencatat bahwa arus crude oil dan produk minyak melalui Hormuz jatuh dari sekitar 20 juta barel per hari menjadi hampir “tinggal tetesan,” sehingga produsen Teluk memangkas produksi sedikitnya 10 juta barel per hari. Pada saat yang sama, UNCTAD mencatat transits kapal harian turun 97% pada fase awal konflik. ([IEA](#))

Situasi hingga awal April 2026 tetap sangat cair. Reuters melaporkan bahwa beberapa kapal Omani, Prancis, dan Jepang berhasil melintasi Hormuz setelah Iran menyatakan akan mengizinkan kapal-kapal tanpa kaitan AS atau Israel. Namun Reuters juga menulis bahwa intelijen AS menilai Iran kecil kemungkinan melonggarkan cekikannya dalam waktu dekat karena kontrol atas selat memberi leverage negosiasi yang sangat besar. Dengan demikian, bahkan ketika ada tanda-tanda lintasan terbatas kembali dibuka, pasar belum dapat menyimpulkan bahwa normalisasi benar-benar terjadi. ([Reuters](#))

IMO menambah dimensi kemanusiaan pada gambaran ini. Organisasi tersebut menyatakan bahwa lebih dari 20.000 pelaut terdampak di kawasan, terutama mereka yang terdampar di kapal yang tidak dapat keluar melalui Selat Hormuz. IMO juga menyerukan penghentian serangan terhadap kapal dan pembentukan kerangka maritim aman untuk evakuasi serta pasokan kebutuhan dasar. Ini penting, sebab krisis Hormuz sering dibaca semata sebagai statistik minyak, padahal di baliknya terdapat komunitas maritim sipil yang menanggung risiko langsung dari gejolak geopolitik. ([International Maritime Organization](#))

6. Dampak pada Pasar Energi, Perdagangan, dan Ekonomi Global

Dampak paling cepat dari krisis Hormuz selalu muncul pada harga. UNCTAD mencatat bahwa antara 27 Februari dan 9 Maret 2026 harga minyak Brent naik 27% menjadi sekitar US\$91,8 per barel, sementara gas alam Eropa melonjak 74% menjadi sekitar €55,8 per megawatt-hour. IEA menambahkan bahwa Brent sempat diperdagangkan mendekati US\$120

per barel setelah gangguan pasokan dan terhentinya trafik tanker melalui Hormuz. Lonjakan ini menunjukkan bahwa pasar energi bereaksi tidak hanya terhadap kehilangan barel aktual, tetapi juga terhadap ketidakpastian mengenai durasi gangguan dan ketersediaan substitusi.

Keterbatasan substitusi adalah jantung masalahnya. IEA memperkirakan hanya ada sekitar 3,5 sampai 5,5 juta barel per hari kapasitas alternatif untuk mengalihkan crude dari Teluk melalui pipa Saudi dan UEA, sedangkan volume normal ekspor melalui Hormuz mendekati 20 juta barel per hari. IEA juga menekankan bahwa alternatif tersebut hanya mampu memindahkan sebagian arus, bukan keseluruhannya. Karena itu, setiap diskusi tentang "jalur alternatif" harus dibaca dengan hati-hati: jalur itu membantu, tetapi tidak menyelesaikan masalah sistemik jika Hormuz lumpuh dalam waktu lama. ([IEA](#))

Untuk LNG, masalahnya bahkan lebih akut. IEA menegaskan bahwa gangguan terhadap aliran LNG melalui Hormuz akan menghilangkan lebih dari 300 juta meter kubik per hari dari pasar gas global, sementara fasilitas liquefaction di eksportir lain sudah berjalan dekat kapasitas nominal. Artinya, kehilangan pasokan LNG dari Qatar dan UEA tidak dapat diganti cepat oleh produsen lain. Konsekuensinya bukan hanya lonjakan harga gas di Asia dan Eropa, tetapi juga tekanan pada sektor listrik, industri petrokimia, dan pupuk di negara-negara pengimpor yang sensitif harga. ([IEA](#))

Rantai dampaknya lalu bergerak ke sektor maritim. UNCTAD menunjukkan bahwa harga bunker fuel di Singapura naik nyaris 100% antara 27 Februari dan 9 Maret 2026. Premi asuransi perang untuk kapal senilai US\$100 juta yang sebelumnya sekitar US\$250.000 per pelayaran bisa melonjak menjadi US\$500.000 atau bahkan US\$1.000.000 tergantung tingkat risiko. Kenaikan ongkos ini berarti bahwa bahkan barang non-energi yang masih bisa dikirim pun akan tiba dengan biaya logistik yang lebih mahal. Dalam

ekonomi global yang masih sensitif terhadap inflasi, ini adalah jalur transmisi yang sangat berbahaya.

Krisis Hormuz juga berimplikasi terhadap pangan. World Bank telah mengingatkan sejak 2024 bahwa eskalasi di Timur Tengah dapat mengangkat harga gas, pupuk, dan pangan. UNCTAD kemudian menunjukkan bahwa sekitar sepertiga perdagangan pupuk laut global terkait dengan jalur Hormuz, dan beberapa negara berpendapatan rendah sangat bergantung pada pupuk asal kawasan Teluk. Ketika pupuk menjadi mahal atau langka, dampaknya tidak berhenti pada musim tanam saat ini, tetapi berpotensi menekan produktivitas pertanian, menaikkan harga pangan, dan memperberat biaya hidup rumah tangga di negara berkembang. ([World Bank](#))

Dari sisi makroekonomi, World Bank pada 2024 dan 2024 akhir memberikan nuansa penting. Bank Dunia menilai bahwa oversupply minyak global dan spare capacity di luar kawasan konflik dapat meredam sebagian dampak lonjakan harga, sehingga spike harga bisa bersifat sementara bila gangguan tidak berkepanjangan. Namun Bank Dunia juga jelas menyatakan bahwa eskalasi konflik bersenjata dapat menggagalkan proses disinflasi global dan mempersulit bank sentral menurunkan suku bunga. Dengan demikian, pertanyaan kuncinya bukan hanya "seberapa besar gangguan," tetapi "berapa lama gangguan itu bertahan." ([World Bank](#))

Dalam konteks 2026, IEA tampak lebih keras daripada baseline World Bank 2024, karena realisasi konflik yang lebih berat telah benar-benar mengganggu trafik, stok, dan produksi. IEA mencatat pelepasan 400 juta barel cadangan darurat oleh negara anggota pada 11 Maret 2026, terbesar dalam sejarah lembaga itu, sebagai bantalan terhadap krisis. Langkah ini menunjukkan bahwa pasar tidak lagi menilai ancaman Hormuz sebagai tail risk belaka, melainkan sebagai guncangan aktual yang memerlukan intervensi kebijakan darurat. ([IEA](#))

7. Implikasi Strategis bagi Asia dan Indonesia

Asia adalah pihak yang paling dekat dengan konsekuensi ekonomi krisis Hormuz, walaupun tidak selalu paling menonjol dalam wacana militer. EIA dan IEA sama-sama menunjukkan bahwa sebagian sangat besar arus minyak dan LNG Hormuz mengalir ke Asia. Negara-negara seperti China, India, Jepang, Korea Selatan, Bangladesh, Pakistan, dan negara Asia Tenggara tertentu akan merasakan efeknya baik melalui tagihan impor energi, tekanan kurs, subsidi fiskal, maupun biaya logistik industri. Dengan demikian, ketika Hormuz terganggu, Asia menghadapi risiko simultan: inflasi impor, tekanan fiskal, dan perlambatan manufaktur. ([U.S. Energy Information Administration](#))

Bagi Indonesia, implikasinya bersifat tidak langsung tetapi nyata. Indonesia bukan importir utama LNG Qatar dalam skala seperti Bangladesh atau Pakistan, tetapi sebagai ekonomi terbuka yang masih sensitif terhadap harga minyak dunia, Indonesia tetap terpapar melalui mekanisme harga global, ongkos pengapalan, harga pupuk, dan biaya produksi industri. Ketika Brent naik, biaya energi dan transportasi domestik cenderung ikut tertekan; ketika pupuk global naik, tekanan itu dapat menjalar ke pertanian dan harga pangan. Karena itu, krisis Hormuz relevan bagi Indonesia bukan karena kapal Indonesia harus melewati selat itu, melainkan karena Indonesia hidup dalam rezim harga internasional yang dibentuk antara lain oleh stabilitas selat tersebut. Dukungan analitis untuk inferensi ini tampak pada hubungan yang dijelaskan World Bank dan UNCTAD antara gangguan energi, pupuk, transportasi, dan harga pangan. ([World Bank](#))

Ada pelajaran strategis yang lebih besar bagi Asia. Ketergantungan terhadap satu chokepoint memperlihatkan bahwa keamanan energi tidak bisa diukur hanya dari kontrak pasokan, tetapi juga dari keamanan jalur pasokan. Negara yang merasa aman karena memiliki pemasok andal tetap bisa terguncang bila rute pengiriman utamanya macet. Dalam kerangka ini, diversifikasi sumber tanpa diversifikasi rute dan tanpa kapasitas cadangan

strategis adalah keamanan semu. Data IEA tentang minimnya kapasitas bypass dan ketiadaan alternatif LNG yang efektif memperkuat kesimpulan tersebut. ([IEA](#))

Bagi Indonesia secara kebijakan, pelajarannya mencakup empat hal: perlunya memperkuat cadangan energi, memperdalam diversifikasi sumber impor, mengurangi kerentanan sektor pupuk dan pangan terhadap gejolak energi global, dan mempercepat efisiensi energi domestik. Ini bukan sekadar agenda transisi hijau, tetapi agenda ketahanan nasional. IEA bahkan pada Maret 2026 menggarisbawahi pentingnya langkah sisi permintaan—seperti efisiensi transportasi, kerja jarak jauh bila memungkinkan, dan penghematan bahan bakar—sebagai respons terhadap guncangan suplai. Dalam jangka menengah, langkah seperti itu penting bagi negara-negara Asia yang tidak mengendalikan konflik, tetapi harus menanggung akibatnya. ([IEA](#))

8. Skenario Geopolitik dan Pilihan Kebijakan

Secara analitis, masa depan Selat Hormuz dapat dibaca melalui tiga skenario besar. Skenario pertama adalah de-eskalasi bertahap, di mana jalur pelayaran dibuka kembali secara lebih luas melalui diplomasi, mekanisme verifikasi, dan jaminan keselamatan navigasi. Reuters pada awal April 2026 memang melaporkan beberapa kapal berhasil melintas, dan IMO aktif mendorong safe maritime framework. Namun fakta bahwa transits yang berhasil masih bersifat terbatas dan selektif menunjukkan bahwa de-eskalasi belum sama dengan normalisasi. ([Reuters](#))

Skenario kedua adalah pembatasan berkepanjangan tanpa penutupan absolut. Ini mungkin justru menjadi skenario paling realistis, karena secara geografis dan hukum selat sulit “ditutup total” untuk waktu sangat lama, tetapi secara politik dan militer sangat mudah dibuat tidak aman. Reuters menulis bahwa para analis menilai Iran dapat mempertahankan leverage dengan membuat lintasan menjadi terlalu berbahaya atau tak terasuransikan. Dalam skenario ini, arus energi mungkin tidak nol, tetapi

biayanya tinggi, volumenya tidak stabil, dan harga global tetap bergejolak. ([Reuters](#))

Skenario ketiga adalah internasionalisasi keamanan yang lebih kuat, baik melalui patroli multinasional, koridor maritim aman, atau bentuk koordinasi PBB yang lebih tegas. Namun skenario ini juga tidak sederhana. UNCLOS menegaskan bahwa transit passage tidak boleh dihambat, tetapi implementasinya tetap bergantung pada keseimbangan kekuatan dan kalkulasi risiko di lapangan. Reuters menunjukkan adanya skeptisisme tinggi terhadap opsi militer murni untuk membuka selat, sementara IMO menempatkan keselamatan pelaut sipil sebagai prioritas. Maka, setiap kebijakan keamanan yang terlalu ofensif justru dapat memperpanjang instabilitas yang hendak diatasi. ([United Nations](#))

Dari sudut kebijakan energi global, ada tiga respons strategis yang relatif masuk akal. Pertama, memperkuat cadangan strategis minyak dan, sejauh mungkin, instrumen fleksibilitas gas. Pelepasan 400 juta barel oleh negara anggota IEA membuktikan bahwa stok strategis masih sangat relevan dalam era transisi energi. Kedua, memperluas infrastruktur bypass dan diversifikasi rute, walaupun data IEA dan EIA menunjukkan bahwa kapasitas pengganti tetap terbatas. Ketiga, membangun kapasitas demand-side management agar guncangan pasokan tidak sepenuhnya diteruskan ke konsumen. ([IEA](#))

Namun pada akhirnya, solusi teknis tidak akan memadai tanpa solusi politik. UNCTAD menegaskan bahwa pengurangan risiko bagi perdagangan dan pembangunan mensyaratkan de-eskalasi, perlindungan pelayaran sipil, pelabuhan, pelaut, dan koridor perdagangan yang aman sesuai hukum internasional. Pernyataan ini penting karena menempatkan krisis Hormuz bukan hanya dalam bahasa "supply shock," tetapi dalam bahasa tata kelola global. Jika dunia ingin menjaga keterbukaan ekonomi, maka dunia juga harus menjaga bahwa chokepoint strategis tidak terus-menerus dijadikan arena perang bayangan.

9. Penutup

Selat Hormuz adalah contoh paling jelas bahwa dalam geopolitik, ruang sempit dapat memiliki dampak yang amat luas. Nilai strategisnya tidak hanya berasal dari volumenya sebagai jalur minyak dan LNG, tetapi dari posisi uniknya sebagai simpul di mana geografi, hukum, pasar, militer, dan psikologi risiko bertemu. Data mutakhir memperlihatkan bahwa gangguan di selat ini segera menimbulkan efek domino: dari ekspor energi ke cadangan strategis, dari biaya asuransi ke ongkos logistik, dari harga pupuk ke pangan, dari inflasi ke kestabilan sosial. Karena itu, Selat Hormuz bukan sekadar isu regional Timur Tengah; ia adalah bagian dari arsitektur keamanan ekonomi global. ([IEA](#))

Bila ada satu pelajaran utama dari krisis Hormuz, pelajaran itu adalah bahwa ketahanan energi abad ke-21 tidak cukup dibangun melalui produksi dan kontrak pasokan saja. Ia juga harus dibangun melalui perlindungan jalur laut, diversifikasi rute, cadangan strategis, efisiensi permintaan, dan diplomasi keamanan. Dunia dapat berinvestasi dalam teknologi energi baru, tetapi selama struktur perdagangan global masih sangat bergantung pada beberapa chokepoint utama, risiko geopolitik akan terus menjadi penentu harga, pertumbuhan, dan stabilitas. Selat Hormuz, dengan demikian, adalah pengingat keras bahwa ekonomi dunia modern masih sangat bergantung pada damainya ruang laut yang sempit. ([World Bank](#))

Glosarium

Chokepoint maritim: jalur sempit pelayaran yang dilalui volume perdagangan sangat besar sehingga gangguan kecil dapat menimbulkan dampak global. ([U.S. Energy Information Administration](#))

Transit passage: hak kapal dan pesawat untuk melintas secara terus-menerus dan cepat melalui selat yang digunakan untuk navigasi internasional, tanpa boleh dihambat. ([United Nations](#))

Freedom of navigation: prinsip yang menekankan kebebasan pelayaran sesuai hukum internasional pada jalur laut internasional. ([United Nations](#))

Crude oil: minyak mentah yang belum diolah di kilang. ([IEA](#))

Condensate: hidrokarbon cair ringan yang biasanya dipisahkan dari gas alam dan diperdagangkan bersama kategori crude tertentu. ([U.S. Energy Information Administration](#))

Refined products: hasil olahan minyak seperti bensin, solar, avtur, dan bahan bakar lainnya. ([IEA](#))

LNG (Liquefied Natural Gas): gas alam yang dicairkan agar dapat diangkut dengan kapal ke pasar internasional. ([U.S. Energy Information Administration](#))

LPG (Liquefied Petroleum Gas): gas hidrokarbon seperti propana dan butana yang digunakan untuk memasak, pemanasan, dan industri. ([IEA](#))

Bunker fuel: bahan bakar kapal yang menjadi komponen penting ongkos pelayaran.

War-risk premium: premi tambahan asuransi akibat risiko perang atau konflik bersenjata di suatu rute pelayaran.

Spare capacity: kapasitas produksi cadangan yang dapat diaktifkan untuk menstabilkan pasar saat terjadi gangguan pasokan. ([IEA](#))

Demand-side measures: langkah pengelolaan permintaan energi untuk mengurangi tekanan pada pasar saat pasokan terganggu. ([IEA](#))

Referensi (APA 7)

Encyclopaedia Britannica. (2026, April 3). *Strait of Hormuz*. Encyclopaedia Britannica.

International Energy Agency. (2026, February 6). *Strait of Hormuz*. IEA.

International Energy Agency. (2026, March 12). *Oil Market Report – March 2026*. IEA.

International Energy Agency. (2026, March 20). *New IEA report highlights options to ease oil price pressures on consumers in response to Middle East supply disruptions*. IEA.

International Maritime Organization. (2026). *Middle East: Information related to shipping and seafarers – Strait of Hormuz and the Middle East*. IMO.

Reuters. (2021, January 5). *Strait of Hormuz: The world's most important oil artery*. Reuters.

Reuters. (2026, April 3). *Exclusive: US intelligence warns Iran unlikely to ease Hormuz Strait chokehold soon, sources say*. Reuters.

Reuters. (2026, April 3). *Japanese, French and Omani vessels cross the Strait of Hormuz*. Reuters.

United Nations. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea, Part III: Straits used for international navigation*. United Nations.

United Nations Conference on Trade and Development. (2026, March 10). *Strait of Hormuz disruptions: Implications for global trade and development*. UNCTAD.

U.S. Energy Information Administration. (2025, June 16). *Amid regional conflict, the Strait of Hormuz remains critical oil chokepoint*. EIA.

U.S. Energy Information Administration. (2025, June 24). *About one-fifth of global liquefied natural gas trade flows through the Strait of Hormuz*. EIA.

U.S. Energy Information Administration. (2026, March 3). *World oil transit chokepoints*. EIA.

World Bank. (2024, April 25). *Global commodity prices level off, hurting prospects for lower inflation*. World Bank.

World Bank. (2024, October 29). *Oversupply could mute effects of wider Middle-East conflict on oil prices*. World Bank.

[Reuters](#)

[Reuters](#)

[Reuters](#)

Copilot for this article: ChatGPT 5.4. Thinking (2026). Access date: 4 April 2026. Author's account ([Rudy C Tarumingkeng](#))

<https://chatgpt.com/c/69d09fba-17f0-839d-ac0a-924d9474c97d>