

Abdullah Rasyid: Krisis Selat Hormuz dan Momentum Indonesia Membangun Ekonomi Selat

Updates. - TELISIKFAKTA.COM

Apr 6, 2026 - 11:34



Ir. H. Abdullah Rasyid, ME (Mahasiswa Doktorat Ilmu Pemerintahan IPDN)

JAKARTA - Satu sudut pandang geo ekonomi politik dunia kini terbuka, yaitu, kenyataan dunia gagal menjaga stabilitas Selat Hormuz akibat konflik Iran-Israel. Kenyataan yang seharusnya menjadi pemikiran keras bagi Indonesia.

Selama ini Indonesia terlalu lama memandang Selat Malaka, Selat Sunda, dan Selat Lombok hanya sebagai jalur pelayaran biasa, padahal di tengah geopolitik yang makin tidak pasti, selat-selat tersebut bisa menjadi sumber kekuatan ekonomi nasional yang luar biasa besar.

Ketika Selat Hormuz terganggu, sekitar 20-25 persen perdagangan minyak dunia dan sekitar 20 persen perdagangan LNG global ikut tersendat. Jalur sempit itu setiap harinya menyalurkan sekitar 20 juta barel minyak, sehingga gangguan kecil saja langsung memicu lonjakan harga energi, biaya logistik, dan inflasi global.

Bagi Indonesia, dampaknya terasa sangat nyata karena sebagian impor minyak nasional masih terkait dengan jalur tersebut. Bahkan, pemerintah mulai mengalihkan sebagian impor minyak ke Amerika Serikat untuk menghindari gangguan distribusi dari Timur Tengah.

Namun di balik ancaman itu, sebenarnya ada peluang besar yang selama ini belum benar-benar dimanfaatkan Indonesia. Jika Selat Hormuz terganggu, maka sebagian besar arus kapal tanker dan logistik dunia akan mencari jalur alternatif yang lebih aman.

Dalam konteks Asia, Selat Malaka menjadi pilihan paling logis karena merupakan salah satu jalur perdagangan tersibuk di dunia dengan sekitar 60.000-90.000 kapal melintas setiap tahun, bahkan sejumlah estimasi terbaru menyebut angka itu dapat mencapai sekitar 85.000 kapal per tahun.

Sayangnya, selama ini Indonesia lebih banyak menjadi “penonton” dalam lalu lintas ekonomi tersebut. Kapal-kapal asing hanya melintas, menghasilkan polusi, meningkatkan risiko tabrakan dan tumpahan minyak, tetapi kontribusi ekonominya terhadap Indonesia masih sangat kecil. Sebagian besar keuntungan justru dinikmati pelabuhan dan pusat logistik di negara lain seperti Singapura.

Di sinilah konsep “ekonomi selat” menjadi penting. Indonesia tidak perlu melanggar hukum laut internasional dengan menarik pungutan wajib atas kapal yang melintas. Sebaliknya, Indonesia bisa mengembangkan berbagai layanan sukarela bernilai tambah tinggi. Misalnya, penyediaan bunkering atau pengisian bahan bakar kapal secara cepat, perawatan kapal darurat, jasa logistik, pusat pergudangan, pilotage, layanan Vessel Traffic Service (VTS) digital, jasa evakuasi, serta layanan lingkungan seperti penanganan tumpahan minyak dan limbah kapal.

Konsep ini sebenarnya bukan hal baru. Turki berhasil memanfaatkan posisi strategisnya di Selat Bosporus dengan membangun berbagai layanan maritim bernilai tinggi di tengah meningkatnya tensitivitas geopolitik. Indonesia bisa mengadopsi model serupa, tetapi dengan skala yang jauh lebih besar karena Selat Malaka memiliki volume perdagangan global yang lebih tinggi. Jika dikelola serius, tambahan nilai ekonomi saat terjadi gangguan global dapat mencapai miliaran dolar AS hanya dari layanan maritim tambahan.

Indonesia juga harus berhati-hati agar tidak mengambil pendekatan yang salah. Ancaman Iran menutup Selat Hormuz menunjukkan bagaimana choke point bisa

dipakai sebagai alat tawar politik dan ekonomi. Tetapi Indonesia tidak bisa meniru model tersebut secara mentah karena Selat Malaka tunduk pada rezim transit internasional di bawah hukum laut. Pendekatan pungutan wajib atau pembatasan sepihak justru berisiko memicu konflik diplomatik dan tuduhan melanggar kebebasan navigasi internasional.

Karena itu, strategi yang paling realistis adalah memperkuat implementasi Pasal 43 UNCLOS melalui kerja sama tripartit Indonesia-Malaysia-Singapura. Pasal ini memungkinkan negara pantai dan negara pengguna selat bekerja sama membiayai keselamatan navigasi, perlindungan lingkungan, dan pengelolaan risiko maritim.

Selat Malaka bahkan menjadi contoh paling nyata implementasi Pasal 43 melalui Cooperative Mechanism yang dibentuk sejak 2007. Artinya, Indonesia memiliki landasan hukum yang kuat untuk meminta partisipasi negara-negara pengguna seperti China, Jepang, Korea Selatan, India, Uni Eropa, hingga negara-negara Teluk dalam pembiayaan sistem navigasi, radar maritim, pengawasan digital, keamanan laut, dan perlindungan lingkungan di Selat Malaka.

Dengan kata lain, dunia ikut menanggung biaya karena mereka juga menikmati manfaatnya. Selain itu, pembangunan ekonomi selat juga bisa menjadi bagian dari strategi blue economy nasional. Investasi di pelabuhan, galangan kapal, industri perbekalan maritim, kawasan logistik, dan jasa pelayaran akan menciptakan puluhan ribu lapangan kerja baru, terutama di wilayah pesisir Sumatera, Kepulauan Riau, Batam, Dumai, Belawan, hingga Natuna.

Indonesia tidak hanya memperoleh pendapatan dari kapal yang melintas, tetapi juga membangun rantai industri maritim yang lebih dalam dan berkelanjutan. Gangguan Selat Hormuz pada akhirnya menunjukkan satu hal penting, bahwa negara yang menguasai choke point maritim memiliki daya tawar ekonomi dan geopolitik yang jauh lebih besar dibanding negara yang hanya menjadi pasar.

Indonesia sudah memiliki modal geografis itu, tetapi belum sepenuhnya memiliki visi untuk mengubahnya menjadi kekuatan ekonomi nyata.

Jika Selat Hormuz adalah simbol bagaimana konflik bisa menghancurkan ekonomi dunia, maka Selat Malaka seharusnya menjadi simbol bagaimana Indonesia dapat membangun masa depan ekonominya.

Jakarta, 06 April 2026

Ir. H. Abdullah Rasyid, ME
(Mahasiswa Doktoral Ilmu Pemerintahan IPDN)