

SIARAN PERS

Potensi Krisis Pasokan BBM dan Momentum Transformasi Transportasi Indonesia

Jakarta, 30 Maret 2026 — Konflik geopolitik yang kian memanas di Timur Tengah mengancam pasokan minyak mentah global. Indonesia — yang pada 2020 masih mengandalkan BBM untuk 87% konsumsi energi di sektor transportasinya, dengan 70% kebutuhan bensin dan 15% diesel dipenuhi dari impor — berada dalam posisi yang sangat rentan. Menteri ESDM Bahlil Lahadalia mengonfirmasi cadangan BBM nasional saat ini menyentuh 20 hari. Merespons hal ini, pemerintah pun mengeluarkan beberapa wacana kebijakan seperti bekerja dari rumah 1 hari dalam sepekan guna mengurangi kebutuhan BBM. Namun, respons ini dirasa masyarakat belum cukup dalam menangani krisis yang semakin hari terasa semakin genting — apalagi ketika melihat negara-negara tetangga yang sudah mendeklarasikan keadaan darurat akibat kekurangan BBM.

Kerentanan terhadap pasokan ini sebenarnya telah mulai terlihat dalam beberapa waktu terakhir. Seluruh badan usaha penyalur BBM kompak menaikkan harga BBM non-subsidi per 1 Maret 2026 lalu, mengikuti pergerakan harga minyak global dan nilai tukar rupiah, bahkan sebelum dampak konflik Timur Tengah benar-benar terasa. Jika situasi geopolitik terus memburuk dan pasokan minyak mentah terganggu, operator transportasi publik berpotensi kembali merespons seperti pada tahun 2022: kenaikan tarif sepihak, pengurangan armada, dan pemangkasan jam operasional. Bagi pengguna kendaraan pribadi, terutama pengguna sepeda motor yang menyumbang sekitar 37% konsumsi BBM nasional, tekanan biaya transportasi berpotensi semakin dalam.

Empat tahun lalu, pada September 2022, [ITDP Indonesia bersama MTI, KPBB, dan IESR telah merilis rekomendasi sebagai respons atas kenaikan harga BBM](#) saat itu. Meski konteks berubah, namun akar persoalannya sama. Maka, untuk menanggapi hal ini, ITDP Indonesia kembali merilis dan memperbarui poin-poin rekomendasi kepada pemerintah pusat maupun daerah untuk merefleksikan potensi krisis pasokan BBM ini sebagai momentum untuk mengubah arah kebijakan.

Gonggomtua Sitanggang, Direktur Asia Tenggara ITDP: *“Krisis pasokan BBM seharusnya menjadi momentum mengubah arah kebijakan mobilitas. Beralih dari ketergantungan BBM menuju transportasi publik nol emisi yang andal dan terjangkau untuk semua.”*

Rekomendasi ITDP Indonesia dalam Merespons Krisis Pasokan BBM dan Dampaknya terhadap Kebijakan Transportasi Publik

Merujuk pada rekomendasi yang pertama kali dirilis ITDP Indonesia bersama MTI, KPBB, dan IESR pada September 2022, berikut poin-poin rekomendasi ITDP Indonesia yang diperbarui dalam merespons krisis pasokan BBM serta dampaknya terhadap kebijakan transportasi publik:

1. Realokasi Subsidi BBM

Selain mengalihkan subsidi BBM untuk memperkuat sistem transportasi publik yang sudah ada di kota-kota di Indonesia, seperti Transjakarta, Trans Semarang, dan Trans Padang, pemerintah juga perlu mengembangkan transportasi publik baik yang berbasis rel maupun jalan di kota-kota lainnya agar mobilitas masyarakat dapat terjamin apabila terjadi gejolak harga BBM dunia. Sebagai gambaran manfaat yang bisa didapatkan dari realokasi ini, berdasarkan keterangan Menteri Keuangan pada September 2022, *opportunity cost* dari subsidi BBM bisa mencapai 500 triliun rupiah per tahun yaitu setara dengan sekitar 500 km jalur MRT.

Dalam konteks ini, pernyataan Presiden Prabowo Subianto pada Maret 2026 yang menyatakan niat untuk melakukan konversi massal kendaraan berbahan bakar bensin ke EV — di mana BBM pada akhirnya hanya akan digunakan oleh kalangan ekonomi atas — merupakan langkah yang perlu diapresiasi. Namun, komitmen verbal saja tidak cukup. **Pemerintah perlu segera menyusun dan menetapkan peta jalan pentahapan realokasi subsidi BBM yang bersifat mengikat secara hukum.**

2. Mengurangi Ketergantungan BBM pada Sektor Transportasi melalui Pendekatan Avoid-Shift-Improve (A-S-I)

Respons terhadap krisis BBM tidak cukup hanya dengan mengganti teknologi kendaraan. Dibutuhkan pendekatan komprehensif yang dapat merespons ketergantungan ini secara menyeluruh: mulai dari mengurangi kebutuhan perjalanan itu sendiri, mendorong perpindahan ke moda transportasi yang lebih efisien, hingga meningkatkan teknologi armada yang ada. Hal ini perlu dilakukan agar ketergantungan terhadap BBM dapat dikurangi secara menyeluruh dan sistem transportasi yang berkelanjutan dapat terwujud.

- **Avoid:** Kurangi kebutuhan perjalanan. Kebijakan WFH satu hari per pekan yang tengah digodok pemerintah merupakan langkah yang patut diapresiasi sebagai respons jangka pendek. Namun, pemerintah perlu mendorong solusi jangka panjang

seperti penerapan Transit-Oriented Development (TOD), termasuk penyediaan hunian terjangkau di dekat pusat kegiatan dan simpul transportasi publik.

- **Shift:** Dorong perpindahan dari kendaraan pribadi ke transportasi publik dan mobilitas aktif seperti jalan kaki dan bersepeda.
- **Improve:** Tingkatkan efisiensi armada dan percepat elektrifikasi transportasi publik berbasis energi terbarukan.

3. Penyediaan dan Pengembangan Layanan Transportasi Publik yang Merata

Krisis pasokan BBM pada akhirnya dapat dilihat sebagai sebuah momentum untuk dapat mendesak kota-kota di Indonesia untuk segera menyelenggarakan dan/atau bahkan memperbaiki ketersediaan, layanan, dan keterjangkauan transportasi publik dalam kotanya. Bila tidak direspons cepat, maka kesempatan ini akan hilang dan warga kota akan mencari cara lain untuk tetap dapat mengakses kendaraan bermotor pribadi, utamanya sepeda motor. Kekhawatiran ini didasari oleh adanya tren kenaikan penjualan sepeda motor di tahun 2005 meski telah ada 2 kali kenaikan harga BBM Premium saat itu. Tren yang serupa juga berulang untuk kasus yang sama di tahun 2008, 2013, dan 2016 (dibandingkan dengan tahun 2015, saat ada kenaikan harga BBM).

4. Kebijakan yang Menyokong Peningkatan Kualitas Layanan Transportasi Publik

Meningkatnya penggunaan transportasi publik secara langsung pun akan meningkatkan efisiensi biaya penyelenggaraan transportasi publik itu sendiri. Dalam jangka pendek, pemerintah setidaknya perlu menjaga status quo kebijakan terkait pembatasan penggunaan kendaraan pribadi yang telah berjalan agar momentum penyelenggaraan — dan penggunaan — transportasi publik dapat dimanfaatkan secara optimal, serta mendorong terwujudnya sistem transportasi yang memiliki konsumsi energi dan ruang jalan yang lebih efisien serta ramah lingkungan ke depannya. Dalam jangka menengah dan panjang, rencana-rencana pemerintah untuk menerapkan kebijakan pembatasan penggunaan kendaraan pribadi lainnya tetap harus dilanjutkan.

5. Percepatan Elektrifikasi Transportasi yang Berkeadilan

Dalam jangka panjang, peralihan ke transportasi berbasis listrik energi terbarukan — baik untuk transportasi publik maupun pribadi — akan membantu mengurangi ketergantungan terhadap BBM impor sekaligus memperkuat ketahanan energi nasional. Harga listrik dari energi terbarukan lebih stabil terhadap fluktuasi harga komoditas global, dan sumbernya tersedia secara berlimpah di Indonesia. Pemerintah perlu menciptakan kebijakan yang

mendukung investasi di transportasi berbasis listrik, diikuti pengurangan insentif kendaraan BBM dan rencana pelarangan penjualannya dalam jangka panjang.

Sejalan dengan hal tersebut, sejumlah studi ITDP Indonesia menunjukkan bahwa elektrifikasi berpotensi mendorong penghematan konsumsi BBM dan penurunan emisi. Elektrifikasi bus Transjakarta, misalnya, berpotensi menghemat sekitar **120 juta liter BBM per tahun** serta menurunkan emisi **hingga 277 ribu ton CO₂eq per tahun (well-to-wheel)**. Pada skala yang lebih luas, implementasi elektrifikasi bus di 11 kota prioritas diproyeksikan mampu menurunkan emisi sekitar **900 ribu ton CO₂eq dalam periode 2024–2030**. Pada sektor roda dua, elektrifikasi ojek online di Jabodetabek juga diperkirakan dapat menghemat hingga **1,25 miliar liter BBM per tahun** dan menurunkan emisi sebesar **2,25 juta ton CO₂eq per tahun (lifecycle)**.

Elektrifikasi harus dilakukan secara inklusif dan tetap memprioritaskan transportasi publik untuk pengurangan konsumsi energi yang lebih berdampak. Selain itu, percepatan penggunaan kendaraan listrik perlu jaringan infrastruktur pengisian daya (*charging*) yang luas, aksesibel, dan inklusif, di mana *home charging* menopang kebutuhan dan menjadi strategi pengisian utama masyarakat. Tantangannya, mayoritas masyarakat berpenghasilan menengah ke bawah tidak memiliki kapasitas daya listrik yang memadai. Dibutuhkan berbagai intervensi, seperti dukungan peningkatan daya listrik dan tarif listrik yang berkeadilan untuk menjamin akses pengisian kendaraan listrik di rumah. Bagi masyarakat yang mengandalkan kendaraan bermotornya sebagai alat kerja utama, seperti ojek online dan kurir, diperlukan jaringan infrastruktur pengisian publik yang luas dan aksesibel dengan tarif terjangkau.

Tentang ITDP Indonesia

Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) adalah lembaga nonprofit dengan keahlian teknis untuk mengakselerasi pertumbuhan transportasi dan perkembangan perkotaan berkelanjutan di seluruh dunia. Melalui asistensi transportasi berkelanjutan, pembuatan kebijakan dan publikasi penelitian, kami bekerja untuk mengurangi emisi karbon, menambahkan inklusi sosial dan meningkatkan kualitas hidup warga perkotaan.

Untuk informasi lebih lanjut hubungi:

Fani Rachmita | Sr. Communications & Partnership Manager, ITDP Indonesia |

fani.rachmita@itdp.org/+62 812-8623-7694

www.itdp-indonesia.org | facebook.com/ITDP Indonesia | [Twitter](https://twitter.com/itdpindonesia) & [Instagram: @itdpindonesia](https://instagram.com/itdpindonesia)