



KEMENTERIAN
PERDAGANGAN
REPUBLIK INDONESIA

Vol 3
May 2026

Trade Lens

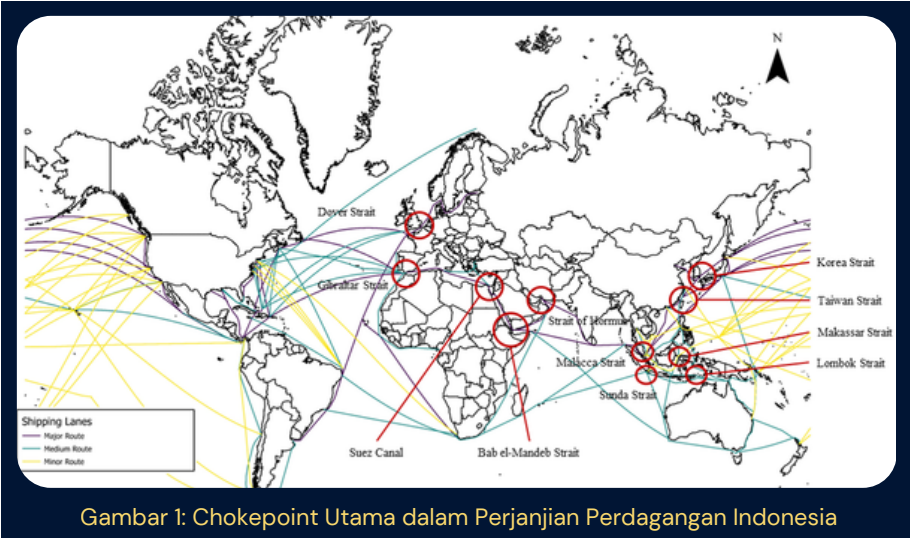
An Analytical Perspective on
Trade and Policy

Ketahanan Perjanjian Perdagangan Bilateral Indonesai terhadap Diskrupsi Chokepoint



Seri Publikasi Analisis
Pusat Kebijakan Perdagangan Internasional

KETAHANAN PERJANJIAN PERDAGANGAN BILATERAL INDONESIA TERHADAP DISKRUPSI CHOKEPOINT



Gambar 1: Chokepoint Utama dalam Perjanjian Perdagangan Indonesia

Chokepoint merupakan jalur logistik berupa selat atau kanal yang menghubungkan dua perairan atau daratan yang lebih besar. *Chokepoint* memiliki peran strategis dalam perdagangan internasional sehingga gangguan pada *chokepoint* berpotensi mengganggu stabilitas ekonomi global. Terdapat total 24 *chokepoint* pada jalur perdagangan global seperti Terusan Suez, Selat Hormuz, Selat Bab el-Mandeb, Terusan Panama, Selat Taiwan, Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makassar.

KETERGANTUNGAN PERDAGANGAN INDONESIA DENGAN JALUR LOGISTIK GLOBAL

Ketahanan perdagangan internasional Indonesia tidak lagi dapat dinilai hanya melalui liberalisasi tarif atau komitmen akses pasar. Dalam sistem perdagangan global saat ini, efektivitas perjanjian perdagangan sangat bergantung pada apakah barang dapat bergerak dengan aman, dapat diprediksi, dan efisien melalui jalur maritim. Bagi negara kepulauan seperti Indonesia, laut bukan hanya ruang transportasi tetapi merupakan tulang punggung operasional diplomasi perdagangan. Oleh karena itu, perjanjian perdagangan Indonesia harus dipahami tidak hanya sebagai instrumen hukum untuk membuka pasar, tetapi juga sebagai mekanisme yang bergantung pada stabilitas koridor pelayaran global dan regional.

Indonesia secara aktif mengupayakan perjanjian perdagangan dengan berbagai mitra dagang, termasuk Perjanjian Perdagangan Preferensial (PTA), Perjanjian Perdagangan Bebas (FTA), dan Perjanjian Kemitraan Ekonomi Komprehensif Australia (CEPA). Saat ini, lebih dari 23 perjanjian perdagangan telah diimplementasikan. Perjanjian perdagangan Indonesia bertujuan untuk memperluas akses pasar bagi ekspor komoditas Indonesia. Namun, keberhasilan implementasi perjanjian perdagangan Indonesia sangat bergantung pada keamanan titik-titik rawan. Misalnya, Selat Malaka tetap menjadi titik rawan paling penting untuk akses ke pasar Asia Selatan dan Timur Tengah. Sekitar dua pertiga perdagangan maritim Tiongkok dan seperempat perdagangan dunia¹ melewati Selat tersebut.



Transportasi maritim tetap menjadi jalur utama perdagangan internasional, memfasilitasi sekitar 80 persen volume perdagangan global. Hal ini menjadikan *chokepoint* sangat strategis karena menghubungkan pusat-pusat produksi utama, pasar konsumen, dan jalur energi di berbagai wilayah. Namun, konsentrasi lalu lintas pengiriman di *chokepoint* juga menciptakan kerentanan sistemik. Gangguan pada *chokepoint* global dapat memengaruhi arus perdagangan dalam skala besar.

Gangguan pada *chokepoint* tidak hanya berdampak lokal tetapi juga dapat memicu efek global yang meluas². Hal ini terjadi karena gangguan pada jaringan transportasi maritim global. Kerugian ekonomi tahunan akibat gangguan *chokepoint* diperkirakan mencapai USD 10,7 miliar³. Angka ini mencakup biaya penundaan, pengalihan rute, peningkatan premi asuransi, dan penurunan pendapatan tol kanal. Biaya tambahan sebesar USD 3,4 miliar per tahun juga dapat terjadi akibat lonjakan tarif pengiriman kontainer global³. Lonjakan ini terjadi karena kapal yang terpaksa mengambil rute yang lebih panjang secara efektif mengurangi kapasitas armada kontainer global, sehingga menciptakan guncangan pasokan yang meningkatkan harga secara merata di seluruh pasar.

1 Bibi, H., Aimen, U. e., & Farooq, H. (2024). Strait of Malacca and the Maritime Security: Safeties of the Regional Powers. *Annals of Human and Social Sciences*, 5(4), 488-498. doi:10.35484/ahss.2024(5-IV)44.
2 Lim, H. K., & Chiu, S. H. (2024). Resilience in maritime chokepoint disruption and its implications. *Continuity & Resilience Review*. doi:10.1108/CRR-05-2024-0015
3 Verschuur, J., Lumma, J., & Hall, J. W. (2025). Systemic impacts of disruptions at maritime chokepoints. *Nature Communications*, 16(1), 10421. doi:10.1038/s41467-025-65403-w

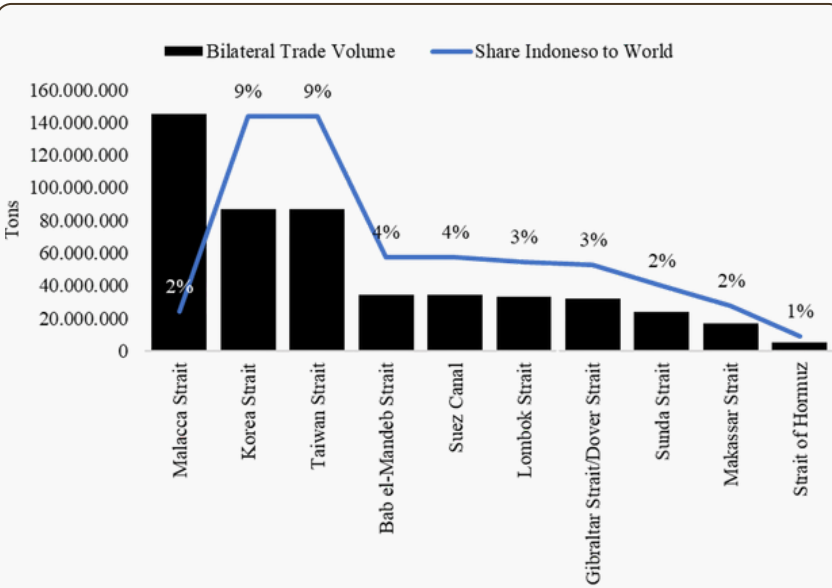
Indonesia secara aktif menjalin perjanjian perdagangan dengan berbagai mitra dagang yang bertujuan untuk memperluas akses pasar bagi ekspor komoditas Indonesia. Perdagangan Indonesia-Jepang menempati peringkat tertinggi, menyumbang lebih dari USD 32 miliar, atau sekitar 6,11% dari total pangsa pasar, dan mencakup volume perdagangan melebihi 45,8 juta ton. Perdagangan Indonesia-Korea dan Indonesia-Australia menempati peringkat kedua dan ketiga dengan total nilai perdagangan masing-masing mencapai USD 18 miliar dan USD 13 miliar

Tabel 1: Nilai dan Volume Perdagangan Bilateral Indonesia tahun 2025

Partner Country	All Trade Value (USD thousand)	Share	All Trade Volume (Tons)	Share
Japan	32,079,937	6.11%	45,894,662	4.75%
EFTA	6,274,610	1.20%	433,468	0.04%
Chile	535,514	0.10%	288,113	0.03%
Australia	13,092,290	2.50%	32,951,155	3.41%
Korea	18,044,070	3.44%	40,753,704	4.22%
UAE	6,437,732	1.23%	5,148,437	0.53%
Peru	567,409	0.11%	415,895	0.04%
EAEU	5,438,416	1.04%	13,556,622	1.40%
Canada	4,365,913	0.83%	7,389,853	0.77%
EU	3189477	0.61%	17937279	1.86%
Pakistan	4,264,035	0.81%	5,289,861	0.55%
Mozambique	162,792	0.03%	385,073	0.04%
Turkey	2,299,895	0.44%	2,282,340	0.24%
Tunisia	349,383	0.07%	414,605	0.04%
Mauritius	60,201	0.01%	36,736	0.00%
Bangladesh	4,032,083	0.77%	28,323,432	2.93%
Sri Lanka	530,470	0.10%	922,371	0.10%
Iran	257,926	0.05%	195,850	0.02%

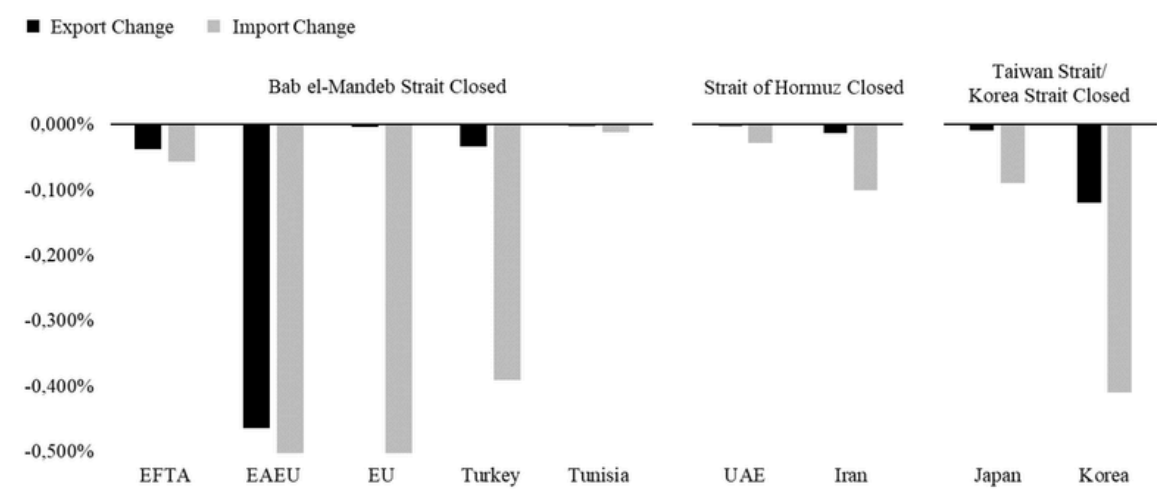
Selat Malaka merupakan jalur logistik terpenting bagi arus perdagangan bilateral Indonesia. Selat ini mendominasi volume perdagangan tertinggi sebesar 145,2 juta ton dan mewakili 15,04% dari total volume perdagangan global Indonesia. Angka ini menunjukkan peran vital Selat Malaka sebagai jalur pelayaran utama yang sangat diandalkan bagi perdagangan internasional Indonesia.

Selat Taiwan dan Selat Korea masing-masing menempati peringkat kedua dan ketiga sebagai chokepoint tersibuk. Volume perdagangan Indonesia ke kawasan Asia Timur yang melalui Selat Taiwan dan Selat Korea mencapai lebih dari 86,6 juta ton dengan pangsa pasar sebesar 8,97% dari total volume perdagangan Indonesia. Ketergantungan yang besar pada kedua jalur ini berasal dari hubungan ekonomi Indonesia yang kuat dengan negara-negara di kawasan Asia Timur seperti Jepang dan Korea Selatan.



Gambar 2: Volume Perdagangan Bilateral Indonesia berdasarkan Chokepoint

Pergerakan logistik ke Timur Tengah dan Eropa juga menunjukkan pola aliran yang sangat terstruktur. Selat Bab el-Mandeb memainkan peran kunci sebelum memasuki Laut Merah yang memfasilitasi volume perdagangan Indonesia sebesar 34,6 juta ton atau dengan pangsa 3,59%. Rute pelayaran ke Eropa Utara tercermin dalam lalu lintas berkelanjutan yang melewati Terusan Suez, Selat Gibraltar, dan Selat Dover. Selat Hormuz juga mencatat arus perdagangan Indonesia di kawasan Timur Tengah sebesar 5,3 juta ton dengan pangsa 0,55%.



Gambar 3: Volume Ekspor dan Impor Indonesia Jika terjadi Diskrupsi pada Chokepoint

Rute perdagangan yang bergantung pada koridor Terusan Suez dan Selat Bab el-Mandeb sangat rentan karena penutupan jalur tersebut akan memerlukan pengalihan rute yang signifikan di sekitar Tanjung Harapan. Hal ini memicu lonjakan biaya transportasi yang signifikan. Dampak terburuk akan dialami oleh perdagangan Indonesia-EAEU, yang berpotensi mengalami penurunan ekspor sebesar -0,464% dan impor sebesar -0,550% jika Terusan Suez dan Selat Bab el-Mandeb mengalami disrupsi. Ekspor Indonesia dan Turki juga akan mengalami penurunan sebesar -0,033% dan impor sebesar -0,390%.

Kontraksi signifikan juga terjadi pada ekspor Indonesia ke EFTA dan Uni Eropa. Ekspor Indonesia ke EFTA berpotensi turun sebesar -0,037% dan impor berpotensi turun sebesar -0,056%. Sedangkan ekspor Indonesia ke Uni Eropa berpotensi mengalami kontraksi sebesar -0,004% dan impor Indonesia dari Uni Eropa akan turun sebesar -3,252% akibat penutupan koridor Terusan Suez dan Selat Bab el-Mandeb.



Penutupan Selat Hormuz akan berdampak signifikan pada perdagangan Indonesia-UEA. Ekspor Indonesia ke UEA akan terdistorsi sebesar -0,003%, dan impor dari UEA akan menurun sebesar -0,028%. Situasi serupa juga berlaku dalam perdagangan antara Indonesia dan Iran. Adanya disrupsi Selat Hormuz, perdagangan Indonesia-Iran dapat melewati pelabuhan lain, namun rute perdagangan tersebut harus menggabungkan rute maritim dan darat sehingga menimbulkan biaya logistik tambahan. Akibat pengalihan rute ini, ekspor Indonesia ke Iran dapat menurun sebesar -0,013% dan impor dari Iran dapat turun sebesar -0,100%.

Di kawasan timur, penutupan Selat Taiwan dapat berdampak pada perdagangan antara Indonesia dan Jepang. Ekspor Indonesia ke Jepang kemungkinan akan menurun sebesar -0,009% dan impor dari Jepang turun sebesar -0,089%. Sementara itu, penutupan Selat Korea mendistorsi ekspor Indonesia ke Korea sebesar -0,12% dan impor Indonesia dari Korea sebesar -0,409%.

Rute perdagangan Indonesia-Australia menunjukkan tingkat kerentanan yang rendah. Hal ini wajar mengingat rute perdagangan Indonesia dan Australia melewati perairan pedalaman Indonesia, yaitu Selat Sunda atau Selat Lombok. Perdagangan Indonesia dengan negara-negara di Afrika dan Asia Selatan juga menunjukkan ketahanan yang kuat terhadap krisis di beberapa chokepoint, seperti Selat Bab el-Mandeb dan Selat Hormuz. Demikian pula perdagangan Indonesia dengan Kanada dan negara-negara Amerika Selatan seperti Peru tidak terpengaruh oleh guncangan di titik rawan Timur Tengah.

Keberhasilan implementasi perjanjian perdagangan Indonesia sangat bergantung pada keamanan chokepoint. Untuk mengukur dampak disrupsi chokepoint, dalam hal ini kemungkinan adanya penutupan chokepoint, dilakukan simulasi Computable General Equilibrium (CGE) dengan memberikan shock pada biaya logistik yang dipengaruhi oleh perubahan jarak tempuh pelayaran akibat pengalihan rute karena penutupan chokepoint.

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI



MENGUBAH PARADIGMA NEGOSIASI PERJANJIAN PERDAGANGAN

Mengubah paradigma negosiasi perjanjian perdagangan yang berfokus pada penghapusan tarif dan harmonisasi hambatan non-tarif. Kerangka perjanjian perdagangan Indonesia dapat mencakup hal-hal terkait ketahanan rantai pasok dan protokol koridor logistik alternatif jika terjadi krisis geopolitik di titik-titik strategis yang rawan konflik

MEMPERCEPAT JALUR PELAYARAN INTERNAL INDONESIA SEBAGAI PUSAT LOGISTIK ALTERNATIF.

Mempercepat jalur pelayaran internal di Indonesia sebagai pusat logistik alternatif. Jika chokepoint rawan konflik di Asia Timur, seperti Selat Malaka dan Selat Taiwan, terganggu, maka rute pelayaran dapat dialihkan secara efisien melalui beberapa rute pelayaran internal Indonesia, seperti Selat Makassar dan Selat Sunda. Namun, kebijakan ini perlu diimbangi dengan peningkatan infrastruktur logistik untuk meminimalkan risiko kepadatan pelayaran.

AKSELERASI DIVERSIVIKASI EKSPOR

Akselerasi diversifikasi ekspor menuju pasar non-tradisional melalui rute pelayaran yang lebih aman dan bebas dari diskriminasi. Strategi diversifikasi pasar harus didasarkan tidak hanya pada potensi ekonomi, tetapi juga pada tingkat ketahanan logistik terhadap gangguan di chokepoint strategis global. Afrika, Amerika Latin, dan Australia serta Oseania menawarkan koridor logistik langsung yang meminimalkan risiko transit. Mengoptimalkan pasar ASEAN sebagai pasar domestik regional juga dapat berfungsi sebagai jangkar stabilitas, mengingat rantai pasokan intra-regional memiliki paparan risiko gangguan yang sangat rendah. Dengan mengalihkan fokus ke pasar-pasar dengan kendala rendah, Indonesia dapat menciptakan keseimbangan perdagangan yang lebih efektif. Ketika rute tradisional ke Eropa atau Eurasia lumpuh, kinerja ekspor nasional dapat dipertahankan melalui koridor logistik yang lebih aman dan lebih mudah diprediksi.

Secara keseluruhan, disrupsi akibat guncangan chokepoint dapat mengurangi efektivitas perjanjian perdagangan Indonesia. Disrupsi tersebut dapat mengurangi manfaat konsesi tarif preferensial yang telah disepakati akibat meningkatnya biaya logistik dari rute pengiriman yang dialihkan





KEMENTERIAN
PERDAGANGAN
REPUBLIK INDONESIA

Trade Lens

Seri Publikasi Analisis

Tentang Trade Lens

Trade Lens adalah seri publikasi analisis dari Pusat Kebijakan Perdagangan Internasional yang menyajikan perspektif, data, dan rekomendasi berbasis riset mengenai perdagangan, kebijakan, dan dinamika ekonomi global. Kami berkomitmen menghadirkan analisis yang objektif, relevan, dan berdampak bagi pengambilan keputusan strategis.



Pusat Kebijakan
Perdagangan Internasional

Trade Lens

Perspektif Analisis atas Perdagangan dan Kebijakan