

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

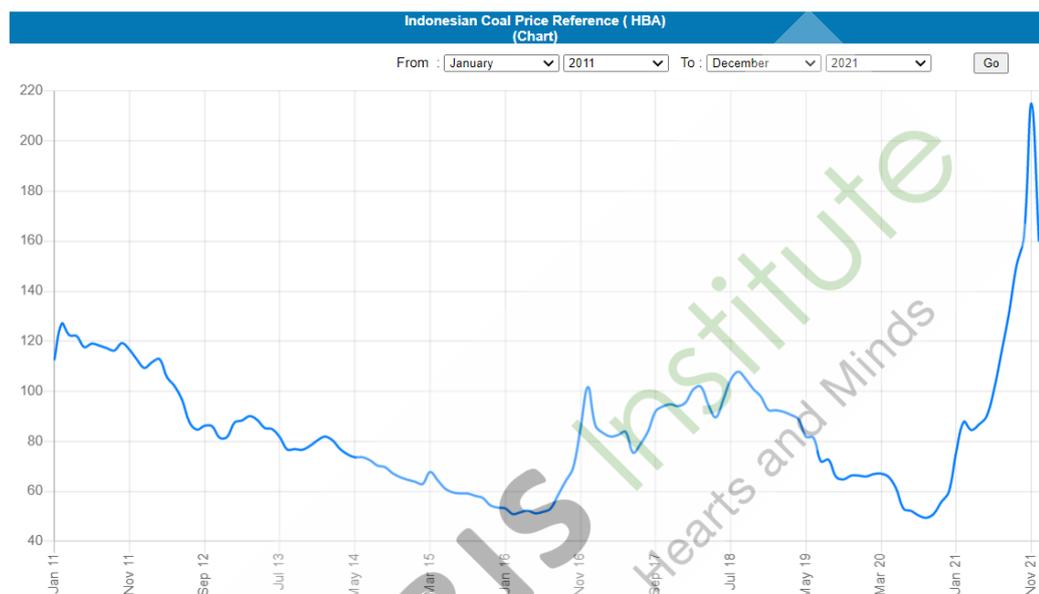
Prospek pasar batubara global sebelum datangnya pandemi Covid-19 sebenarnya sudah kurang begitu baik, terutama karena perkembangan energi terbarukan. Ketika permintaan listrik anjlok seiring dengan pandemi Covid-19 yang berakibat pengurangan aktivitas industri, maka pembangkit listrik tenaga batubara ikut terkena dampaknya.

Pemulihan ekonomi di China terjadi lebih cepat dari yang diperkirakan sebelumnya. Pertumbuhan permintaan batu bara di China diperkirakan sekitar 1% per tahun antara 2022 dan 2024. Kondisi ekonomi di India lebih kuat, pertumbuhan dan peningkatan elektrifikasi diperkirakan akan mendorong pertumbuhan permintaan batubara sekitar 4% per tahun. Konsumsi batubara di India antara tahun 2021 - 2024 diperkirakan meningkat sebagian besar untuk keperluan industri. Berdasarkan kecenderungan saat ini, permintaan batubara global diperkirakan akan meningkat mencapai level tertinggi yang pernah ada dan akan tetap tinggi sampai tahun 2024. (International Energy Agency, 2021, p. 6)

Berdasarkan Harga Batubara Acuan (HBA) terlihat bahwa selama 10 tahun terakhir harga batubara cenderung turun dan mencapai rekor terendah sampai pada bulan September 2021, namun mulai bulan Oktober 2021 harga batubara naik sampai mencapai rekor selama 10 tahun terakhir pada bulan November 2021. Walaupun mengalami koreksi sedikit pada bulan Desember 2021, namun harga tersebut masih di atas harga rata-rata selama 10 tahun terakhir.

Perkembangan produksi batubara Indonesia selama 10 tahun terakhir dan ekspor maupun impor batubara Indonesia cenderung meningkat sampai tahun 2019 sebelum adanya pandemi. Tujuan ekspor batubara sampai saat ini masih didominasi ke China dan India. Indonesia masih memerlukan impor batubara karena adanya kebutuhan khusus batubara coking coal untuk penggunaannya dalam industri besi baja yang tidak dapat dipenuhi oleh produksi dalam negeri.

Pasar batubara dalam negeri selama 10 tahun terakhir juga cenderung meningkat sampai tahun 2019 sebelum adanya pandemi. Konsumsi batubara dalam negeri masih didominasi oleh penggunaan batubara untuk PLTU. (Handbook of Energy & Economic Statistics of Indonesia KESDM, 2020, p. 63-66)



Gambar 1.1 Perkembangan Harga Batubara Acuan  
Sumber : <https://www.coalspot.com/>

Sesuai data dari Dinas Energi dan Sumberdaya Mineral Provinsi Sumatera Selatan, saat ini jumlah pemegang IUP Batubara di Provinsi Sumatera Selatan adalah 119 IUP, dimana ada 30 IUP di Kabupaten Lahat dan 14 IUP di Kabupaten Muaraenim. Produksi batubara di Provinsi Sumatera Selatan selama tahun 2010-2019 mengalami peningkatan dari 15,34 juta ton pada tahun 2010 menjadi 54,94 juta ton pada tahun 2019. (Data dan Informasi Statistik Dinas ESDM Provinsi Sumatera Selatan, 2020, p. 33-34). Produksi batubara pada tahun 2020 mencapai 49.573.092 ton. (Produksi Batubara Sumsel, <https://www.rmolsumsel.id>, 2021).

Berdasarkan data yang telah terverifikasi pada Tahun 2020, sumberdaya dan cadangan batubara di Provinsi Sumatera Selatan adalah sebesar 30,5% (43,85 milyar ton sumberdaya) dan 33,1% (8,55 milyar ton cadangan) dari sumberdaya dan cadangan nasional (143,73 milyar ton sumberdaya dan 25,83 juta ton cadangan). Terlihat bahwa sumberdaya dan cadangan batubara di Provinsi Sumatera Selatan merupakan yang terbesar kedua setelah Provinsi Kalimantan

Timur. (Handbook of Energy & Economic Statistics of Indonesia KESDM, 2020, p. 62)

Sumberdaya dan cadangan batubara di Kabupaten Lahat adalah sebesar 5,6% (2,45 milyar ton sumberdaya) dan 15,6% (1,33 milyar ton cadangan) dari sumberdaya dan cadangan Provinsi Sumatera Selatan (43,85 milyar ton sumberdaya dan 8,55 juta ton cadangan). Sumberdaya dan cadangan batubara di Kabupaten Muaraenim adalah sebesar 23,1% (10,11 milyar ton sumberdaya) dan 42,9% (3,67 milyar ton cadangan) dari sumberdaya dan cadangan Provinsi Sumatera Selatan (43,85 milyar ton sumberdaya dan 8,55 juta ton cadangan). (Georima KESDM, 2021)

Pada bulan September 2021 pemerintah telah menerbitkan dokumen Rencana Usaha Penyediaan Tenaga Listrik (RUPTL 2021-2030) sesuai Kepmen ESDM Nomor 188.K/HK.02/MEM.L/2021. RUPTL 2021-2030 tersebut disusun dalam ketidakpastian demand yang diakibatkan oleh pandemi COVID-19. Realisasi pertumbuhan listrik pada tahun 2020 hanya sebesar -0,79%, sehingga selanjutnya diproyeksikan pertumbuhan listrik untuk 10 tahun ke depan rata-rata sebesar 4,9% per-tahun, lebih rendah daripada RUPLT 2019-2028 dengan rata-rata sebesar 6,4% per tahun. Program 35.000 MW yang telah direncanakan sejak tahun 2015 sebagian besar telah memasuki masa konstruksi dan akan segera beroperasi. Hal ini akan berpotensi terjadinya oversupply karena demand yang rendah. PLN telah menyusun beberapa upaya untuk mengurangi risiko atau dampak oversupply. RUPTL 2021-2030 merupakan RUPTL paling Green yang digunakan sebagai landasan untuk mencapai Carbon Neutral 2060. PLN berkomitmen mencapai bauran energi dari Energi Baru Terbarukan (EBT) sebesar 23% mulai tahun 2025 dan mendukung porsi EBT pada rencana pembangkit baru lebih dari 50%. Dengan konsep bauran energi, maka prosentase penggunaan batubara untuk pembangkit tenaga listrik dalam 10 tahun kedepan mengalami penurunan. Namun secara kuantitas, kebutuhan batubara untuk pembangkit tenaga listrik dalam 10 tahun ke depan mengalami peningkatan. Konsumsi BBM akan semakin jauh menurun, sedangkan volume kebutuhan batubara akan terus meningkat karena banyak PLTU batubara yang sudah *on going* dan *committed* sebagai upaya untuk menurunkan

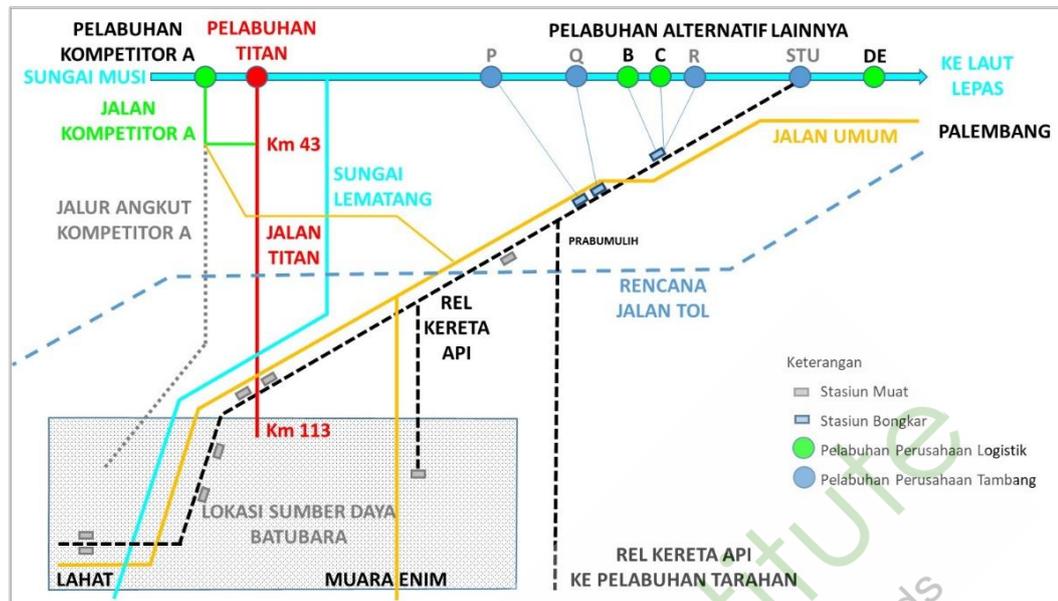
biaya pokok penyediaan (BPP) tenaga listrik. (RUPTL PLN 2021-2030, 2021, p. V99-V103)

Masalah transportasi batubara di Sumatera Selatan cukup mendapatkan perhatian pemerintah, sehingga pada bulan Februari 2012 dan Agustus 2013 diadakan dua kali konferensi yang membahas tentang “*Unlocking Sumatera Coal Potential*” yang menghadirkan pihak pemerintah dalam hal ini Kementerian ESDM, Kementerian Kehutanan, BKPM, Gubernur Sumatera Selatan, PT PLN, PT Pelindo II, Asosiasi Pertambangan Batubara Indonesia (APBI) dan beberapa perwakilan perusahaan tambang batubara.

Pada tahun 2014 Titan Grup (Titan) mengakuisisi PT Servo Meda Sejahtera yang merupakan pemegang saham PT Servo Lintas Raya (SLR) sebagai pemilik jalan khusus batubara (sebelumnya dinamakan “Jalan Servo”) dan PT Swarnadwipa Dermaga Jaya (SDJ) sebagai pemilik pelabuhan khusus batubara. PT Servo Meda Sejahtera saat ini bernama PT Titan Infra Sejahtera (TIS) yang merupakan anak perusahaan dari PT Titan Infra Energy (TIE/Titan).

PT Titan Infra Energy (Titan) melalui anak usaha PT Servo Lintas Raya (SLR) sebagai pemilik jalan khusus batubara dan anak usaha PT Swarna Dwipa Dermagajaya (SDJ) sebagai pemilik pelabuhan khusus batubara di masa mendatang akan menghadapi ancaman bisnis pengangkutan batubara yang semakin kompleks.

Sebelum Gubernur Sumatera Selatan yang sekarang menjabat, pengangkutan batubara melewati jalan umum dari Kabupaten Lahat dan Kabupaten Muaraenim menuju Palembang masih diperbolehkan, namun sesuai janji kampanye Gubernur Sumatera Selatan saat ini, angkutan batubara melalui jalan umum kembali dilarang (dikembalikan sesuai dengan peraturan yang ada). Titan sebagai satu-satunya pemilik jalan khusus batubara di Sumatera Selatan yang menuju Sungai Musi sebenarnya termasuk diuntungkan dalam hal ini. Namun demikian, hal ini ternyata justru memicu kompetitor untuk berkembang dan memunculkan alternatif pengangkutan batubara lainnya. Adanya peluang (*opportunity*) karena adanya perubahan kebijakan pemerintah, justru menjadi potensi ancaman (*threat*) bagi Titan.



Gambar 1.2 Ilustrasi Potensi Ancaman Bisnis Pengangkutan Batubara Titan  
Sumber: Data Internal Titan

Pelabuhan batubara di sepanjang Sungai Musi ada beberapa yang khusus untuk perusahaan tambang tertentu seperti pelabuhan P, Q, R, S, T dan U. Sedangkan ada beberapa pelabuhan batubara yang memang milik perusahaan logistik yaitu pelabuhan Titan, pelabuhan Kompetitor A, pelabuhan B, C, D dan E.

Kompetitor A merupakan kompetitor pengangkutan batubara melalui jalan khusus yang akan mengembangkan jalan batubara seperti Titan yang akan menghubungkan Pelabuhan Kompetitor A menuju lokasi sumberdaya batubara di wilayah Kabupaten Lahat sehingga hal ini menjadi ancaman bisnis bagi Titan.

Alternatif pengangkutan batubara lainnya adalah angkutan batubara melalui rel kereta api. Angkutan batubara melalui rel kereta api sebelumnya telah dilakukan sejak lama oleh PT Tambang Batubara Bukit Asam (PT BA), lalu kemudian diikuti oleh PT Muara Alam Sejahtera (PT MAS) dan PT Bara Alam Utama (PT BAU). Ketiga perusahaan tersebut mengangkut batubara melalui rel kereta api menuju pelabuhan Kertapati. Dengan adanya larangan pengangkutan batubara melewati jalan umum, maka alternatif angkutan melalui rel kereta api menjadi alternatif yang perlu dipertimbangkan oleh para perusahaan tambang sehingga hal ini berpotensi menjadi ancaman bisnis bagi Titan.

Adanya Sungai Lematang yang melintas di Kabupaten Muaraenim dan Kabupaten Lahat juga memicu beberapa pihak untuk mengkaji alternatif

pengangkutan batubara melalui sungai, walaupun secara teknis profil sungai Lematang ada keterbatasan namun hal ini juga berpotensi menjadi ancaman bisnis bagi Titan.

Adanya rencana pembangunan jalan tol Palembang Bengkulu juga turut menjadi ancaman bisnis angkutan batubara Titan. Tidak menutup kemungkinan bahwa truk batubara boleh menggunakan jalan tol tersebut sehingga pengangkutan batubara di Kabupaten Lahat dan Kabupaten Muara Enim akan terbagi-bagi komposisinya melalui berbagai angkutan batubara, hal ini mengakibatkan opportunity bisnis Titan dalam angkutan batubara menjadi berkurang di masa mendatang.

Sesuai dokumen Adendum AMDAL dan Revisi Laporan Studi Kelayakan Pengembangan Terminal Khusus (Tersus) dan Stockpile Batubara PT Swarnadwipa Dermaga Jaya (SDJ) proyeksi produksi pemuatan batubara ke tongkang dari yang sebelumnya 8 juta ton pertahun direvisi akan dinaikkan secara bertahap dari 18 juta ton, 27 juta ton, 32 juta ton sampai maksimal 50 juta ton pertahun. Kenaikan produksi tersebut selain tergantung dari tingkat produksi tambang di sekitar Kabupaten Muaraenim/Kabupaten Lahat, juga akan sangat tergantung dari pilihan transportasi batubara yang digunakan oleh perusahaan tambang dan *trader*. Dengan adanya kompetitor pengangkutan batubara melewati jalan khusus dan alternatif pengangkutan batubara lainnya, maka akan berpotensi menghambat pertumbuhan dan *sustainability* bisnis Titan.

## 1.2 Rumusan Masalah

Mengacu kepada latar belakang masalah, maka berbagai masalah yang dapat dirumuskan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- Bagaimana perkembangan kompetitor pengangkutan batubara melalui jalan khusus dan alternatif pengangkutan batubara lainnya di Provinsi Sumatera Selatan sampai saat ini
- Bagaimana ancaman kompetitor pengangkutan batubara melalui jalan khusus dan alternatif pengangkutan batubara lainnya terhadap bisnis pengangkutan batubara Titan saat ini dan di masa mendatang

- Bagaimana strategi Titan dalam menghadapi ancaman bisnis pengangkutan batubara dari kompetitor dan dari beberapa alternatif pengangkutan batubara lainnya

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini antara lain:

- Untuk mengetahui perkembangan kompetitor pengangkutan batubara melalui jalan khusus dan alternatif pengangkutan batubara lainnya di Provinsi Sumatera Selatan sampai saat ini
- Untuk mengetahui bagaimana ancaman kompetitor pengangkutan batubara melalui jalan khusus dan alternatif pengangkutan batubara lainnya terhadap bisnis pengangkutan batubara Titan saat ini dan di masa mendatang
- Untuk mengevaluasi strategi Titan yang telah diimplementasikan dan merencanakan alternatif strategi

### **1.4 Batasan Masalah**

Berdasarkan rumusan masalah, maka penelitian akan dibatasi oleh hal-hal sebagai berikut:

- Penelitian hanya dilakukan di dalam lingkup wilayah Provinsi Sumatera Selatan, khususnya lingkup wilayah Kabupaten Lahat dan Kabupaten Muara Enim
- Penelitian tidak difokuskan pada kajian hukum dan peraturan perundangan
- Penelitian tidak difokuskan pada perhitungan-perhitungan komersial sampai pada kajian kelayakan proyek

### **1.5 Manfaat Penelitian**

Manfaat akademik :

- Penelitian ini diharapkan dapat memberi wawasan aplikasi teori strategi kompetitif, strategi bersaing dan keunggulan kompetitif serta analisis

Porter 5 Forces, analisis PESTEL dan analisis SWOT di dalam dunia pertambangan khususnya dalam bisnis pengangkutan batubara

Manfaat praktis :

- Perusahaan mendapatkan informasi dan hal-hal yang mempengaruhi pertumbuhan dan keberlangsungan perusahaan
- Sebagai referensi bagi peneliti untuk melanjutkan penelitian ini di masa mendatang karena berhubungan dengan lingkup kerja peneliti

## **1.6 Sistematika Penulisan**

Penulisan dalam penyusunan penelitian ini akan dibagi menjadi 5 bab, masing-masing bab akan terkait satu sama lain.

**BAB 1 Pendahuluan:**

Pada bab ini menjelaskan mengenai latar belakang, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

**BAB II Tinjauan Pustaka:**

Pada bab ini menjelaskan mengenai tinjauan pustaka yang berkaitan dengan tema penelitian antara lain tinjauan peraturan perundangan, tinjauan teori, penelitian terdahulu yang berkaitan dengan tema penelitian ini.

**BAB III Metode Penelitian:**

Pada bab ini menjelaskan mengenai metode yang digunakan dalam penelitian, pada kasus ini peneliti menggunakan metode kualitatif dimana peneliti menyampaikan sumber data, teknik pengumpulan data, teknik analisis data dan alur penelitian.

**BAB IV Analisis dan Pembahasan:**

Pada bab ini menjelaskan mengenai analisa terhadap data-data, analisa terhadap hasil pengolahan data-data berupa tabel-tabel, peta-peta, gambar dan grafik serta melakukan pembahasan untuk menjawab rumusan masalah penelitian

**BAB V Kesimpulan dan Saran:**

Pada bab ini menjelaskan mengenai kesimpulan berisikan kesimpulan dari hasil penelitian yang disesuaikan dengan rumusan masalah dan tujuan penelitian, serta saran berisikan implikasi manajerial, keterbatasan penelitian dan saran untuk penelitian selanjutnya.