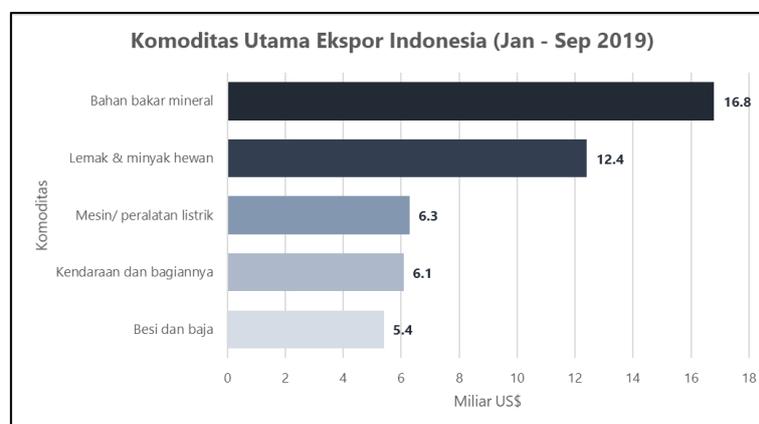


# Pelayaran Batu Bara Indonesia Bangkit dari Belenggu Pandemi

*Kasus aktif corona semakin meningkat menyebabkan pelayaran curah kering terutama batu bara mengalami penurunan pendapatan 25-50 persen. Namun, pelayaran curah kering kedepan akan bisa bangkit jika memiliki strategi yang tepat.*

## Batu Bara

Indonesia merupakan pemasok batu bara termal *seaborne* terbesar di dunia. Rata-rata produksinya mencapai 451,58 juta ton/ tahun. Selain itu, Batu bara merupakan komoditas andalan ekspor nonmigas Indonesia. Hal tersebut dapat dilihat dari nilai ekspor lima komoditas utama Indonesia seperti pada grafik berikut:

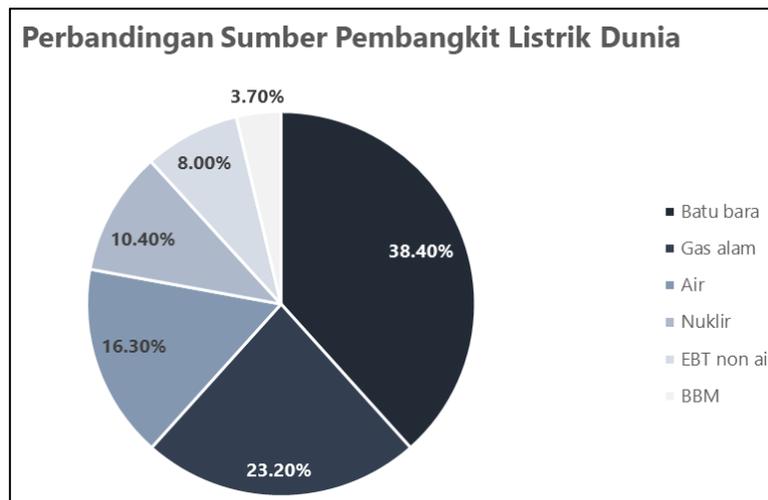


**Sumber:** Databoks.co.id (diolah kembali)

**Gambar 1.** Komoditas Utama Ekspor Indonesia

Berdasarkan grafik **Gambar 1** dapat dilihat bahwa periode Januari – September 2019 nilai ekspor bahan bakar mineral dimana didalamnya sebagian besar adalah batu bara mencapai 16,8 miliar US\$, lemak dan minyak hewan diposisi kedua dengan nilai ekspor 12,4 miliar US\$, selanjutnya adalah mesin/ peralatan listrik, kendaraan dan bagiannya, serta besi dan baja.

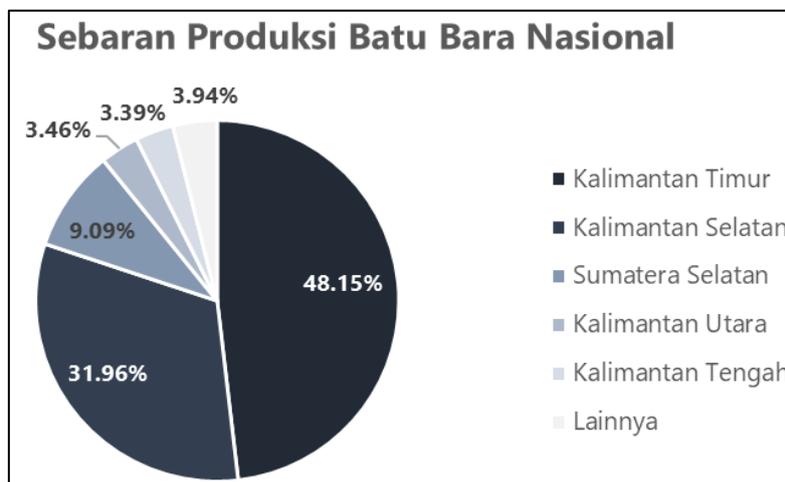
Hal ini terjadi karena listrik dunia masih mengandalkan batu bara sebagai sumber energinya. Sesuai dengan data yang dipublikasikan oleh *International Energy Agency* bahwa pada tahun 2016, batu bara memiliki kontribusi sebesar 38,40% dalam memasok listrik dunia. Gas alam berkontribusi sebesar 23,20% dan bahan bakar minyak menempati posisi terakhir dengan angka kontribusi sebesar 3,70%. Berikut adalah diagram besaran kontribusi sumber pembangkit listrik dunia:



**Sumber:** Databoks.co.id (diolah kembali)

**Gambar 2.** Perbandingan Sumber Pembangkit Listrik Dunia

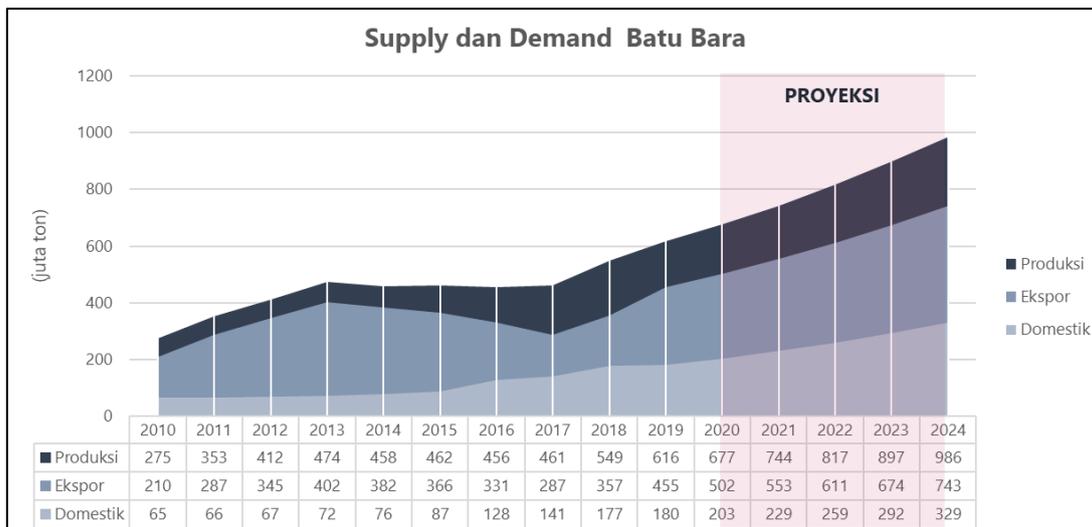
Hal ini tentunya sangat menguntungkan bagi Indonesia yang memiliki sumber daya alam berupa batu bara dengan jumlah melimpah. Terutama di Pulau Kalimantan dan Sumatera, sebanyak 86,97% dari keseluruhan produksi batu bara Indonesia berasal dari Pulau Kalimantan. Kalimantan Timur menjadi provinsi dengan jumlah produksi terbanyak, jumlahnya mencapai 48,15% dan yang kedua adalah Provinsi Kalimantan Selatan yang menyumbang 31,96% dari keseluruhan total produksi. Berikut adalah sebaran produksi batu bara nasional pada tahun 2019:



**Sumber:** Laporan Kinerja Ditjen Minerba 2019 (diolah kembali)

**Gambar 3.** Sebaran Produksi Batu Bara Nasional 2019

Berdasarkan data yang dipublikasikan oleh Ditjen Minerba, selama 10 tahun terakhir sebanyak 62% – 80% dari total produksi batu bara digunakan untuk kepentingan ekspor. Adapun jumlah *supply* dan *demand* baik ekspor maupun domestik batu bara lebih lengkapnya dapat dilihat pada gambar berikut:

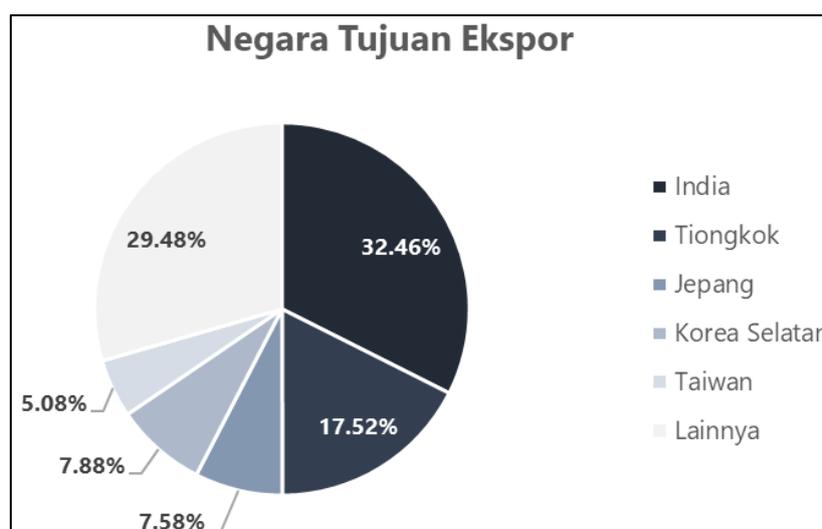


**Sumber:** Laporan Kinerja Ditjen Minerba 2019 (diolah kembali)

**Gambar 4.** Supply dan Demand Batu Bara

**Gambar 4** menunjukkan jumlah *supply* dan *demand* batu bara jika diproyeksikan akan terus meningkat. Hal ini terjadi karena dari tren dari batu bara yang selalu meningkat, dimana untuk jumlah produksi rata-rata pertumbuhannya adalah 9,86% sedangkan untuk volume ekspor dan kebutuhan domestik masing-masing memiliki rata-rata pertumbuhan sebesar 10,34% dan 12,81%.

Negara tujuan ekspor batu bara utama bagi Indonesia adalah India, sebanyak 32,46% dari total volume ekspor dikirim ke negara ini. Selanjutnya, Tiongkok menjadi negara tujuan kedua yang menerima batu bara sebanyak 17,52% dari seluruh volume ekspor. Berikut adalah persentase negara tujuan ekspor batu bara Indonesia:



**Sumber:** BPS 2020 (diolah kembali)

**Gambar 5.** Negara Tujuan Ekspor Batu Bara 2019

Sedangkan untuk kebutuhan domestik, batu bara ini didistribusikan ke 54 PLTU di seluruh Indonesia, sebarannya sebagai berikut:

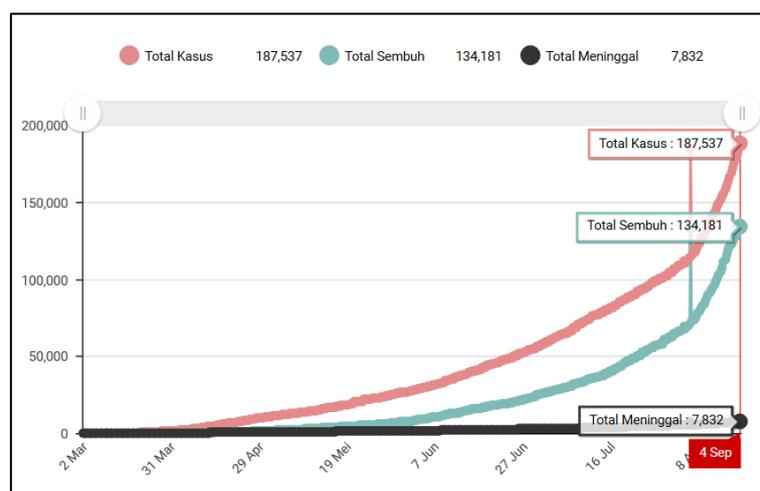


Sumber: Wikipedia.or (diolah kembali)

Gambar 6. Sebaran PLTU di Indonesia

## Pandemi COVID-19 dan Dampaknya

Pada akhir tahun 2019 muncul virus baru yaitu COVID-19. Virus ini muncul pertama kali di Wuhan, Tiongkok dan terus menyebar ke seluruh dunia tak terkecuali Indonesia. Penularannya sangat cepat sehingga jumlah penderitanya terus meningkat seperti yang terlihat pada Gambar 7. Data terakhir menyebutkan, di Indonesia telah mencapai 187.537 total kasus terkonfirmasi. Sebanyak 134.181 atau setara dengan 71,55% telah dinyatakan sembuh dan 7.832 atau 4,18% meninggal dunia. Artinya, 24,28% lainnya saat ini masih menjalani perawatan.

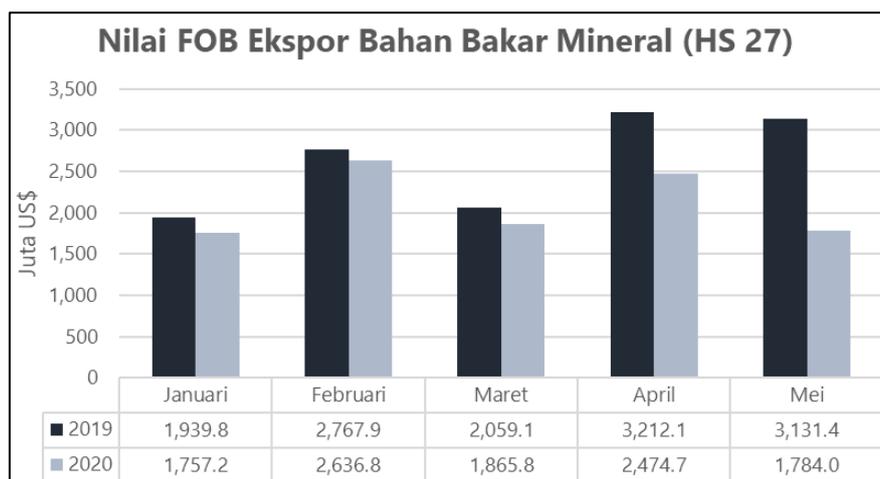


Sumber: Databoks.co.id

Gambar 7. Kasus COVID-19 di Indonesia

Dampak dari kondisi ini banyak kegiatan masyarakat yang terganggu, mulai dari kegiatan perekonomian, pendidikan, sosial, hingga *travelling*. Banyak negara yang memutuskan untuk melakukan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) hingga *lockdown*. Akibatnya, tak sedikit sektor industri yang mengurangi bahkan menghentikan kegiatannya. Hal ini berdampak pada permintaan batu bara, jumlah permintaan batu bara mengalami penurunan baik untuk ekspor maupun kebutuhan domestik. Dikarenakan negara tujuan ekspor komoditas batu bara sempat menghentikan beberapa sektor industrinya, sehingga batu bara dalam negeri sudah mampu memenuhi kebutuhan mereka. Begitupun dengan konsumsi batu bara di Indonesia juga mengalami penurunan karena adanya beberapa PLTU yang berhenti beroperasi. Hal ini disampaikan oleh Ketua Bidang Angkutan Curah DPP INSA pada tanggal 29 Juli lalu.

Menurunnya permintaan ekspor tersebut dapat dilihat dari turunnya nilai FoB (*Free on Board*) ekspor golongan bahan bakar mineral (HS 27) pada periode yang sama pada tahun 2019 dan 2020 adalah sebagai berikut:

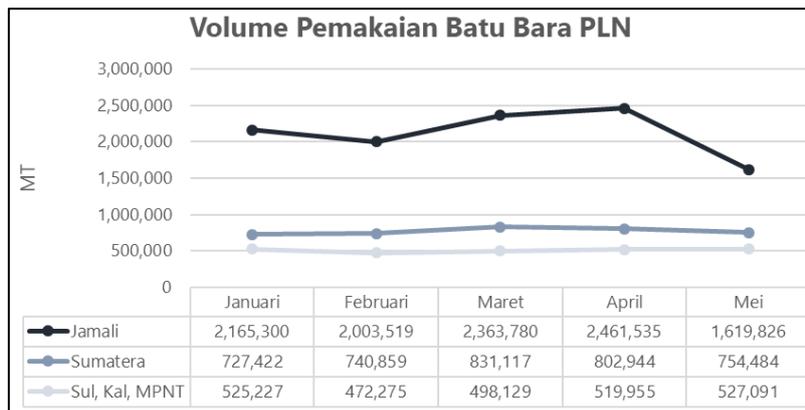


**Sumber:** BPS (diolah kembali)

**Gambar 8.** Nilai FoB Ekspor Bahan Bakar Mineral (HS 27)

Pada periode yang sama, ditahun 2020 selalu mengalami penurunan. Dimana penurunan terbesarnya terjadi pada Mei, penurunannya mencapai -43,03%. Selain Mei, pada Bulan April juga mengalami penurunan yang signifikan yaitu sebesar -22,96%. Jika dihitung secara kumulatif total penurunan FoB pada periode Januari – Mei dari tahun 2019 ke tahun 2020 mencapai -89,52%.

Sedangkan penurunan permintaan batu bara untuk kebutuhan domestik terlihat pada data pemakaian batu bara oleh PLN pada periode Januari – Mei 2020. Adapun datanya adalah sebagai berikut:

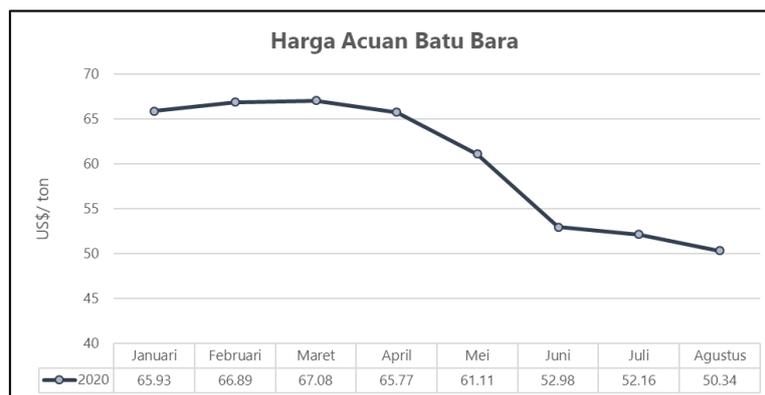


Sumber: PLN Unit PLTU (diolah kembali)

Gambar 9. Volume Pemakaian Batu Bara PLN

Berdasarkan data diatas, dapat dilihat bahwa pada Bulan Mei terjadi penurunan yang signifikan dalam penggunaan batu bara untuk Regional Jamali (Jawa, Madura, dan Bali). Penurunan tersebut hingga mencapai -34,19%. Pada Bulan Februari, regional ini juga mengalami penurunan sebesar -7,47%. Sedangkan untuk Regional Sumatera, terjadi penurunan pada Bulan April sebesar -3,39% dan Bulan Mei sebesar -6,04%. Regional Sul, Kal, dan MPNT (Makassar, Papua, dan Nusa Tenggara) hanya mengalami penurunan pada Bulan Februari sebesar -10,08%.

Dikarenakan permintaan batu bara menurun, mengakibatkan stok global batu bara meningkat yang berpengaruh pada Harga Batu bara Acuan (HBA). Sejak WHO menetapkan COVID-19 sebagai pandemi pada pertengahan Bulan Maret, BHA terus bergerak turun dengan rata rata penurunan sebesar -5,48%. Berikut adalah grafik penurunan HBA:



Sumber: Direktorat Jenderal Mineral dan Batu Bara (diolah kembali)

Gambar 10. Harga Batu Bara Acuan

## Industi Pelayaran

Tidak hanya sektor pertambangan yang terguncang akibat pandemi ini, industri turunannya pasti ikut terdampak. Salah satu industri turunan yang terdampak adalah sektor pelayaran

curah kering. Seperti yang dijelaskan oleh Ketua Umum DPP INSA (*Indonesian National Shipowner's Association*) Carmelita Hartoto bahwa semua sektor transportasi laut mengalami penurunan pendapatan yang sangat signifikan. Dia menyampaikan bahwa hampir seluruh sektor pelayaran terdampak pandemi ini. Penurunan pada masing-masing sektor dapat dilihat pada tabel berikut:

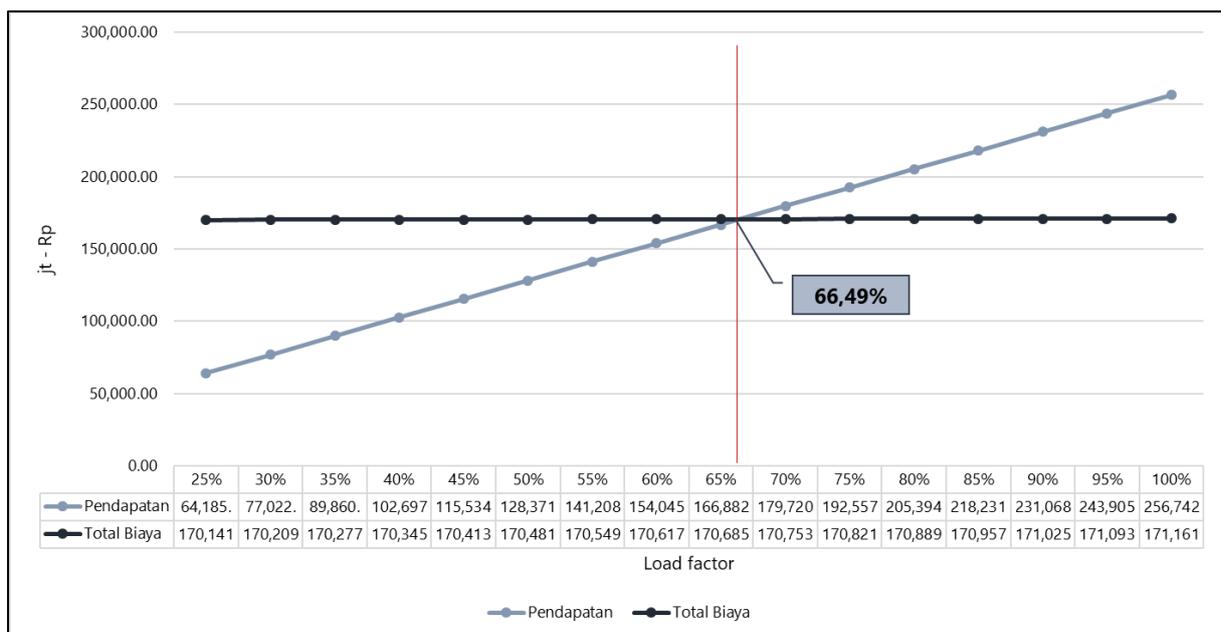
**Tabel 1.** Persentase Penurunan Pendapatan Sektor Maritim

No.	Sektor	Penurunan (%)
1.	Peti kemas	10 - 25
2.	Penumpang/ ro-ro	75 - 100
3.	Curah kering, <i>liquid tanker, tug and barge</i>	25 - 50

**Sumber:** *Bisnis.com*

Hal ini terjadi karena kapal sering tidak beroperasi karena sedikitnya jumlah muatan. Kalaupun ada muatan, muatan yang ada tidak memenuhi kapasitas. Sehingga biaya yang dikeluarkan lebih besar daripada pendapatannya.

Dalam kegiatan bisnis pelayaran, terdapat dua jenis biaya yang harus dikeluarkan oleh perusahaan. Biaya tersebut adalah *fixed cost* dan *variable cost*. Biaya tetap adalah biaya yang tetap harus dikeluarkan oleh perusahaan baik sedang beroperasi maupun tidak. Biaya tetap ini terdiri dari *capital cost* atau modal dan *operating cost* seperti gaji anak buah kapal, administrasi, *maintenance*, dan asuransi. Ilustrasi dari pendapatan dan biaya dalam bisnis pelayaran adalah sebagai berikut:



**Sumber:** *Penulis*

**Gambar 11.** Analisis Sensistivitas Biaya dan Pendapatan

Berdasarkan grafik diatas dapat dilihat bahwa perusahaan akan mampu menutup total biaya (*fixed* dan *variable cost*) ketika kapal memuat sebanyak 66,49% dari kapasitas. Namun melihat kondisi yang ada saat ini, hal tersebut cukup sulit untuk dicapai sehingga memerlukan strategi-strategi baru yang bisa diterapkan.

### **Strategi untuk Bangkit**

Dalam pembahasan ini, strategi yang ditawarkan dibagi menjadi 2 (dua) yaitu:

#### 1. Strategi Jangka Pendek

Strategi jangka pendek yang dapat dilakukan antara lain:

##### a. *Integration Strategies;*

Dikarenakan masalah utama yang timbul akibat pandemi COVID-19 adalah minimnya permintaan, maka salah satu strategi yang dapat dilakukan yaitu *integration strategies*. Dimana strategi ini terdiri dari *horizontal integration*, disini antar perusahaan pelayaran dapat saling kerja sama seperti berbagi muatan. Kedua adalah *vertical* integration, dalam strategi ini perusahaan pelayaran dapat bekerja sama dengan industri-industri terkait seperti industri pertambangan batu bara, *manufacturer*, distributor, dll.

##### b. Mengoptimalkan *opportunity voyage;*

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, bahwa dalam sebuah bisnis pasti terdapat biaya tetap. Oleh karena itu, perusahaan pelayaran harus jeli dalam melihat peluang yang ada. Dimana hal ini akan sangat bermanfaat minimal untuk menutup biaya yang harus tetap dikeluarkan.

##### c. Bekerja sama dengan perbankan;

Salah satu penyusun biaya tetap adalah *capital cost* atau modal. Rata-rata perusahaan mendapatkan biaya modal tersebut dari bank, sehingga perusahaan harus membayar angsuran pokok setiap jatuh tempo. Dikarenakan pendapatan mengalami penurunan akibat dari tidak beroperasinya kapal, maka perusahaan pelayaran dapat melakukan bekerja sama dengan pihak perbankan. Bentuk kerja sama yang dapat dilakukan adalah permohonan penurunan suku bunga atau penjadwalan ulang jatuh tempo pembayaran angsuran pokok pinjaman.

##### d. Negosiasi kontrak bagi *charterer;*

Bagi pihak *charterer*, dalam kondisi ini disarankan untuk bernegosiasi dengan pemilik kapal terkait kontrak yang telah dilakukan sebelum adanya pandemi. Dilakukan negosiasi ini bertujuan agar kontrak dapat lebih fleksibel dan dapat beradaptasi

dengan kondisi yang ada. Misalkan negosiasi biaya sewa (*charter rate*) dan jenis persewaan yang paling cocok untuk diterapkan saat ini.

e. Menggandeng pemerintah;

Perusahaan pelayaran dapat menggandeng pemerintah. Dalam hal ini adalah kementerian terkait seperti Kementerian Perhubungan mengenai penurunan tarif jasa kepelabuhanan, Kementerian BUMN terkait penurunan tarif bongkar muat di kawasan PELINDO, Kementerian Perindustrian atau kementerian lainnya untuk memberikan prosi muatan kepada pelaku usaha.

f. Mengefisiensikan perawatan kapal.

Karena perawatan kapal merupakan salah satu penyusun biaya tetap perusahaan, maka sebisa mungkin harus diminimalisir namun tetap mengutamakan keselamatan kapal.

## 2. Strategi Jangka Panjang

Strategi jangka panjang adalah strategi yang dapat dilakukan oleh pelaku usaha yang dapat digunakan untuk mendongkrak lagi pendapatannya pasca pandemi. Strategi yang dapat dilakukan antara lain:

a. Membuka pasar baru;

Perusahaan dapat melakukan analisis untuk membuka rute/ pasar baru ke negara-negara yang belum pernah dituju. Seperti yang disampaikan oleh Direktur Pembinaan Usaha Batu bara Ditjen Minerba bahwa pihaknya akan mendalami pasar di negara Pakistan dan Bangladesh.

b. Melakukan efektivitas penggunaan armada;

Armada yang saat ini dimiliki harus dioperasikan seefektif mungkin guna memanfaatkan peluang yang muncul karena adanya Permendag Republik Indonesia Nomor. 82 Tahun 2017. Isinya adalah *"Pengekspor dan/ atau pengimpor yang mengekspor atau mengimpor batubara dan/ atau CPO, pengangkutannya wajib menggunakan Angkutan Laut yang dikuasai oleh Perusahaan Angkutan Laut Nasional, dan wajib mengasuransikan barang ekspor menggunakan Asuransi dari Perusahaan Nasional"*. Berdasarkan informasi, saat ini jumlah kapal curah kering berbendera Indonesia dan layak untuk melayani ekspor batu bara rute internasional hanya 68 unit. Jika dikalkulasikan, jumlah kapal tersebut hanya mampu menguasai pasar ekspor sebesar 26%. Artinya, masih ada pangsa pasar sebanyak 74% yang dapat menjadi

peluang bisnis. Jika upaya yang telah dilakukan sudah maksimal, namun peluang masih ada maka perusahaan pelayaran dapat melakukan pengadaan armada tambahan.

c. Mengganti *terms* pembiayaan.

Saat ini *terms* pembiayaan yang dilakukan dalam pengiriman batu bara paling banyak adalah menggunakan *FOB*, salah satu strategi untuk meningkatkan pendapatan pasca pandemi adalah menggantinya dengan *CIF*. Perbedaan antar keduanya adalah sebagai berikut:

**Tabel 2.** *Terms of Delivery yang Diatur dalam Incoterms 2010*

<b>Terms of Delivery</b>	<b>Tempat Penyerahan</b>	<b>Implikasi</b>
<b>FOB (Free On Board)</b>	Penyerahan barang di atas kapal	Penjual wajib mengurus formalitas ekspor
		Hanya dapat dipakai untuk pengangkutan laut dan antar pulau saja
<b>CIF (Cost, Insurance &amp; Freight)</b>	Penyerahan barang diatas kapal, namun ongkos angkut dan premi asuransi sudah dibayar sampai ke pelabuhan tujuan	Penjual wajib mengurus formalitas ekspor
		Penjual menutup kontrak suransi/membayar premi
		Hanya dapat dipakai dalam pengangkutan laut dan antar pulau

**Sumber:** *Incoterms 2010 Handbook*

Berdasarkan analisis, *CIF* akan menimbulkan total biaya yang lebih sedikit dibanding dengan *FOB*. Misalnya pada studi kasus pengiriman batu bara dari Tanjung Bara Coal Terminal Kalimantan menuju Cochin Port India. Total biaya yang ditimbulkan pada *FOB* sebesar 107,18US\$/ton. Jika menggunakan *CIF* total bianya sebesar 101,90US\$ jika kapal memiliki muatan balik, namun jika tidak ada muatan balik maka total biaya yang ditimbulkan sebesar 104,30US\$. Sehingga strategi lain yang dapat dilakukan adalah membidik pasar untuk komoditas yang dapat dibawa oleh kapal sebagai muatan balik ke Indonesia.

## Daftar Pustaka

- Badan Pusat Statistik. (2020, Juli 23). *Ekspor Batu Bara Menurut Negara Tujuan Utama, 2012-2019*. Retrieved from Badan Pusat Statistik:  
<https://www.bps.go.id/statictable/2014/09/08/1034/ekspor-batu-bara-menurut-negara-tujuan-utama-2012-2019.html>
- databoks. (2016, September 22). *PLTU Dominasi Pembangkit Listrik di Indonesia*. Retrieved from databoks: <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2016/09/22/pltu-dominasi-pembangkit-listrik-di-indonesia>
- databoks. (2019, Januari 08). *Batu Bara Masih Menjadi Andalan Ekspor Nonmigas Indonesia*. Retrieved from databoks:  
<https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2019/01/08/batu-bara-masih-menjadi-andalah-ekspor-nonmigas-indonesia#>
- databoks. (2019, Oktober 15). *Daftar Komoditas Utama Ekspor Indonesia 2019*. Retrieved from databoks: <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2019/10/15/inilah-komoditas-utama-ekspor-indonesia-2019>
- databoks. (2019, Agustus 23). *INFOGRAFIK : Listrik Dunia Masih Andalkan Batu Bara*. Retrieved from databoks:  
<https://katadata.co.id/timpublikasikatadata/infografik/5e9a503343e1a/infografik-listrik-dunia-masih-andalkan-batu-bara>
- databoks. (2020, Februari 06). *Provinsi dengan Jumlah Cadangan Batu Bara Terbesar*. Retrieved from databoks:  
<https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2020/02/06/provinsi-dengan-jumlah-cadangan-batu-bara-terbesar>
- DIREKTORAT JENDERAL MINERAL DAN BATUBARA KEMENTERIAN ENERGI DAN SUMBERDAYA MINERAL. (2020). *Laporan Kinerja 2020*. Jakarta: DIREKTORAT JENDERAL MINERAL DAN BATUBARA KEMENTERIAN ENERGI DAN SUMBERDAYA MINERAL.
- Solicha, O. P. (2019). *Analisis Penawaran dan Permintaan Angkutan Curah Kering: Studi Kasus Komoditas Ekspor Batubara*. Surabaya: Institut Teknologi Sepuluh Nopember.