

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Bisnis maritim lebih dari sekadar serangkaian kegiatan ekonomi yang berlangsung di area perairan, tetapi juga mencerminkan kehidupan yang terhubung secara mendalam dengan lautan dan semua potensi yang ada. Sebagai sebuah entitas yang mencakup pengangkutan laut, perdagangan global, ekspor impor, serta pencarian dan pemanfaatan sumber daya alam yang terdapat di laut, bisnis maritim bukan sekadar kategori, melainkan sebuah ekosistem yang dinamis dan terus berkembang sejalan dengan perkembangan zaman. Dalam era globalisasi, konektivitas lintas samudera menjadi tulang punggung bagi perdagangan internasional yang berperan aktif guna kemajuan suatu negara. Transportasi laut bukan hanya penghubung antar negara melalui pelabuhan- pelabuhan yang ada, tetapi menjadi jalur vital dalam kegiatan ekspor impor global. Armada laut yang membawa muatan dari pelabuhan suatu negara menuju pelabuhan lainnya merupakan visual dari kegiatan perdagangan internasional yang terus berjalan tanpa henti (Raihansyah *et al.*, 2024).

Pada tahap awal, perdagangan internasional dapat didefinisikan sebagai suatu aktivitas yang melibatkan pertukaran barang dan jasa antara satu negara dengan negara lainnya, yang didorong oleh kebutuhan masing-masing negara akan jenis-jenis komoditas tertentu yang tidak dapat diproduksi secara optimal di tanah air. Kegiatan perdagangan ini dilakukan di luar batas negara dan mencakup pertukaran valuta asing sebagai elemen dari proses transaksi global tersebut (Wulandari & Zuhri, 2019). Fenomena ini mencerminkan interaksi antara keterbatasan Sumber daya dan spesialisasi produksi di berbagai negara, serta menggambarkan hubungan yang kuat antara ekonomi domestik dan pasar internasional. Dengan berkembangnya sistem ekonomi global, perdagangan internasional berfungsi sebagai alat

krusial untuk meningkatkan efisiensi dalam pengalokasian sumber daya, memperluas opsi konsumsi, dan mendorong pertumbuhan ekonomi melalui integrasi ekonomi antar negara. Selain itu kegiatan ini menuntut adanya regulasi dan kesepakatan internasional yang mengatur lalu lintas barang, tarif, serta sistem pembayaran antarnegara guna memastikan stabilitas dan kelancaran transaksi di pasar global (Dellia *et al.*, 2025).

Dalam konteks perdagangan internasional yang terus berkembang, transportasi laut memegang peranan fundamental sebagai infrastruktur utama dalam mendukung mobilitas barang antar negara maupun antar wilayah domestik. Moda ini merupakan sarana yang paling efisien dalam hal kapasitas angkut dan biaya logistik, khususnya untuk pengangkutan dalam volume besar dan jarak jauh. Seiring dengan meningkatnya volume ekspor dan impor, keberadaan sistem transportasi laut yang andal dan terintegrasi menjadi faktor penentu dalam menjamin kelancaran rantai pasok global dan distribusi logistik nasional (Muammar & Mosyofa, 2024; Sitorus, 2022)

Bagi negara kepulauan seperti Indonesia, transportasi laut tidak hanya penting dalam menunjang perdagangan internasional, tetapi juga vital dalam menjaga konektivitas antar wilayah dan pemerataan pembangunan ekonomi. Wilayah Indonesia yang tersebar menjadikan laut sebagai jalur utama distribusi barang, baik untuk kebutuhan ekspor dan impor untuk memenuhi permintaan domestik di wilayah terpencil dan perbatasan. Situasi ini, pelabuhan memainkan peran strategis sebagai pusat logistik dan tempat kegiatan bongkar muat barang, dan keberhasilan proses operasionalnya sangat bergantung pada kinerjanya. Kelancaran administrasi perizinan, koordinasi antar instansi, dan kesiapan sarana dan prasarana pendukung di lapangan sangat memengaruhi efisiensi pelabuhan, terutama dalam proses bongkar muat (Khoir, 2024); (Sajidin *et al.*, 2024); (Salamah, 2021).

Kegiatan ekspor dan impor memiliki peran penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi suatu negara. Kedua kegiatan ini tidak hanya merepresentasikan aliran barang dan jasa antar negara, tetapi juga menjadi

tolok ukur kemampuan suatu negara dalam berkompetisi di pasar global serta dalam mencukupi kebutuhan dalam negeri yang belum mampu dipenuhi secara maksimal melalui produksi domestik. Kelancaran proses impor dianggap sangat penting, terutama oleh industri pengolahan, yang sangat bergantung pada garam industri selama proses produksinya. Gangguan pada kelancaran impor bahan baku seperti garam industri dapat menimbulkan efek domino, mulai dari tertundanya proses produksi hingga menurunnya daya saing produk di pasar domestik maupun internasional (Hodijah & Angelina, 2021).

Ekspor merupakan kegiatan penjualan barang dan jasa ke luar negeri yang memberikan kontribusi signifikan terhadap penerimaan devisa, peningkatan kapasitas produksi nasional, penciptaan lapangan kerja, serta penguatan neraca perdagangan. Sementara itu, impor dilakukan untuk memenuhi kebutuhan atas komoditas tertentu yang tidak tersedia atau tidak diproduksi secara efisien di dalam negeri, seperti bahan baku industri, barang modal, maupun produk konsumsi tertentu. Oleh karena itu, kriteria penting guna menjaga stabilitas ekonomi negara adalah keseimbangan antara aktivitas ekspor dan impor. Untuk menghindari keterlambatan dalam pengiriman, yang dapat menghambat proses produksi dan mengganggu rantai pasokan secara keseluruhan, diperlukan sistem perizinan dan logistik yang efektif karena bergantung pada impor, terutama untuk bahan baku industri. (Utami *et al.*, 2024).

Salah satu komoditas strategis yang menjadi aktivitas impor nasional adalah garam. Meskipun Indonesia dikenal sebagai negara maritim dengan garis pantai terpanjang kedua di dunia, kenyataannya kebutuhan garam nasional belum sepenuhnya dapat dipenuhi dari produksi dalam negeri. Ketergantungan terhadap impor garam, khususnya untuk kebutuhan industri, masih cukup tinggi. Kondisi ini disebabkan oleh sejumlah faktor, seperti mutu garam lokal yang belum sesuai dengan spesifikasi yang dibutuhkan oleh industri, minimnya penerapan teknologi dalam proses pengolahan, serta

tingkat efisiensi produksi garam tradisional yang masih rendah (Redjeki *et al.*, 2023).

Impor garam diperlukan untuk mendukung beragam sektor industri seperti makanan dan minuman, farmasi, petrokimia, hingga industri tekstil dan penyamakan kulit, yang semuanya mensyaratkan garam berkualitas tinggi dan kadar natrium klorida (NaCl) tertentu. Keterbatasan kapasitas produksi dalam negeri dalam menghasilkan garam dengan kualitas yang sesuai standar industri mendorong pemerintah untuk melakukan impor secara rutin setiap tahun guna memastikan kelangsungan operasional sektor industri tetap terjaga. Dalam proses pemenuhan kebutuhan garam industri melalui mekanisme impor, transportasi laut menjadi elemen krusial yang menjembatani rantai pasok dari negara pengekspor ke berbagai wilayah konsumsi di Indonesia. Sebagai moda transportasi utama dalam perdagangan antarnegara, laut menyediakan jalur distribusi yang efisien, terutama untuk komoditas dalam jumlah besar seperti garam. Pengangkutan garam impor dari pelabuhan internasional menuju pelabuhan domestik di berbagai daerah memerlukan sistem logistik maritim yang terencana dan terintegrasi (Nur *et al.*, 2017).

Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya merupakan salah satu pelabuhan utama di Indonesia yang memiliki peranan strategis dalam mendukung arus transportasi laut nasional, khususnya di wilayah timur Indonesia. Pelabuhan ini menjadi titik utama dalam kegiatan bongkar muat berbagai komoditas penting, termasuk garam industri dan konsumsi yang berasal dari impor maupun dari sentra produksi dalam negeri seperti Madura, Nusa Tenggara Timur, dan Sulawesi. Namun, dalam beberapa tahun terakhir, muncul berbagai kendala terkait keterlambatan proses bongkar muat garam, yang menimbulkan gangguan dalam distribusi dan rantai pasok nasional (Danendra, 2018).

Keterlambatan kegiatan bongkar muat garam di Pelabuhan Tanjung Perak disebabkan oleh sejumlah faktor teknis dan non-teknis. Dari sisi

infrastruktur, keterbatasan alat bongkar muat seperti *crane* dan *grab* yang sesuai untuk material curah (garam) menyebabkan waktu bongkar yang lebih lama dibandingkan dengan standar waktu yang ideal. Selain itu, minimnya dermaga khusus untuk komoditas curah kering seperti garam, serta adanya tumpang tindih jadwal kedatangan kapal dan keterbatasan tenaga kerja di lapangan, memperparah kondisi tersebut. Dalam beberapa kasus, cuaca buruk dan sistem antrean kapal yang tidak efisien juga memperlambat proses sandar dan aktivitas bongkar (Ramos *et al.*, 2020).

Selain faktor teknis, keterlambatan pengurusan dokumen yang diperlukan sebelum kegiatan bongkar muat dilaksanakan juga menghambat kegiatan bongkar muat kapal. Keterlambatan dokumen, seperti pengurusan surat ijin bongkar barang impor dari Kementerian Perdagangan dan ijin impor dari Gubernur Jawa Timur, menyebabkan kapal harus dikeluarkan dari dermaga dan melakukan labuh jangkar di *karang jamuang anchorage area*, serta digantikan dengan kapal selanjutnya untuk melakukan sandar. Setelah izin bongkar dari Kementerian Perdagangan diterbitkan dan ijin impor dari Gubernur Jawa Timur dikeluarkan, kapal diperkenankan melakukan proses sandar ulang di dermaga guna melanjutkan kegiatan bongkar muat secara resmi sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Kondisi ini dikenal sebagai *re-berthing* atau sandar ulang yang tidak hanya menurunkan produktivitas pelabuhan, tetapi juga mengganggu jadwal kapal yang akan melakukan kegiatan yang sama, yakni bongkar muat (Kwartama & Wibowo, 2024).

Dampak dari keterlambatan perizinan bongkar dari Kementerian Perdagangan ini tidak hanya dirasakan oleh pihak operator pelabuhan dan pengusaha logistik, tetapi juga oleh sektor industri pengguna garam yang sangat bergantung pada ketersediaan bahan baku tepat waktu. Industri makanan dan minuman, petrokimia, farmasi, serta penyamakan kulit sangat memerlukan garam dengan kualitas dan kuantitas tertentu secara berkelanjutan. Ketika proses bongkar muat tersendat, maka akan terjadi

penundaan distribusi, kenaikan biaya logistik, dan gangguan terhadap produksi industri di hilir (Febrian, 2024).

Pada kasus kapal MV Indigo March yang membawa muatan impor garam industri, proses bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Perak mengalami kendala yang berdampak pada kegiatan bongkar muat curah kering dari kapal lain, yakni terjadinya kemacetan antrean kapal guna melakukan kegiatan serupa di Dermaga Jamrud Utara, Pelabuhan Tanjung Perak dan dikeluarkannya kapal untuk digantikan kapal lain yang akan melakukan bongkar muat. Permasalahan ini diakibatkan oleh *consignee* yang terlambat mengurus izin impor kepada Gubernur Jawa Timur dimana waktu pengurusannya adalah tujuh hari kerja. Keterlambatan administrasi tersebut mencerminkan lemahnya koordinasi dan sinkronisasi antara pihak swasta (*consignee*) sebagai pengguna jasa pelabuhan, *shipping agency* yang berperan dalam kegiatan penyandaran kapal dan perizinan kepada otoritas pelabuhan, serta otoritas pemerintah daerah yang berwenang mengeluarkan perizinan. Hal ini mengakibatkan waktu sandar kapal (*berthing time*) yang tidak efisien, meningkatnya *idle time* pada fasilitas pelabuhan, dan menurunnya kinerja pelayanan logistik pelabuhan secara keseluruhan. Selain itu, efek dominan dari keterlambatan ini adalah *delay*-Nya rotasi kapal dan distribusi barang curah industri yang bersifat mendesak atau musiman (Bastuti *et al.*, 2019).

Data berikut didapatkan dari perusahaan PT Saha Mitra Samudera di Pelabuhan Tanjung Perak saat menangani kapal bongkar garam industri, dan menunjukkan bahwa terdapat tiga kapal. Berikut data terlampir dalam tabel:

Tabel 1. 1 Data Kapal Bongkar Muatan Impor Garam Industri di PT Saha Mitra Samudera

No.	Nama Kapal	Jenis Muatan	Waktu Kedatangan Kapal	Waktu Sandar Kapal	Waktu Selesai Bongkar	Waktu Keberangkatan kapal	Keterangan
1	MV Thanjung	<i>Salt In Bulk</i>	20 April 2022	24 April 2022	28 April 2022	29 April 2022	Sesuai Jadwal
2	MV Youting Son	<i>Salt In Bulk</i>	10 Mei 2023	14 Mei 2023	18 Mei 2023	19 Mei 2022	Sesuai Jadwal
3	MV Indigo March	<i>Salt In Bulk</i>	29 Novemeber 2024	29 November 2024	09 Desember 2024	10 Desember 2024	Terlambat

Sumber: Data Internal Perusahaan PT Saha Mitra Samudera

Dari tabel 1.1 menunjukkan bahwa ditemukan hambatan pada MV Indigo March, yakni perizinan impor dari Kementerian Perdagangan dan Gubernur JawaTimur yang belum diurus oleh *consignee*, yaitu PT Pabrik Kertas Indonesia berakibat kapal dikeluarkan dari dermaga untuk melakukan labuh jangkar di *anchorage area*, serta melakukan *re-berthing* (sandar ulang) dan juga dapat memperlambat kegiatan. Dalam kasus ini, keterlambatan proses perizinan impor ternyata berdampak langsung terhadap efektivitas operasional bongkar muat di dermaga. Sebagai *shipping agency*, PT Saha Mitra Samudera menghadapi tantangan dalam menjembatani komunikasi antara pihak kapal, importir, dan instansi pemerintah. Hal ini tidak hanya memperpanjang waktu proses clearance, tetapi juga menurunkan tingkat efisiensi operasional secara keseluruhan. Setelah perizinan impor diterbitkan, kapal dapat melakukan kegiatan bongkar dengan waktu sepuluh hari sudah termasuk terbitnya dokumen perizinan bongkar muatan impor garam industri. Untuk muatan milik *consignee*, yaitu PT Suparma telah dibongkar terlebih dahulu di hari kedua setelah peroses sandar kapal.

Berdasarkan permasalahan yang diuraikan, diketahui perizinan impor dipengaruhi oleh kesiapan *consignee* dalam mempersiapkan dokumen perizinan impor yang nanti akan diajukan ke Kementerian Perdagangan dan Gubernur Jawa Timur. Kelengkapan dokumen tersebut dibutuhkan oleh agen untuk kelancaran kegiatan *clearance in* dan *clearance out* kapal, sehingga penulis mengambil judul penelitian **“Dampak Perizinan Impor Terhadap Efektivitas Proses Bongkar Muat Garam Industri Pada Kapal MV**

Indigo March di PT Saha Mitra Samudera Surabaya” sebagai upaya dalam memberikan gambaran yang komprehensif, serta rekomendasi solusi guna peningkatan efisiensi dan efektivitas proses bongkar muat.

1.2 Batasan Masalah

Berdasarkan penjabaran pada latar belakang tersebut agar penelitian lebih berfokus dan terarah, maka batasan masalah yang diangkat adalah sebagai berikut:

1. Penelitian ini hanya membahas dampak perizinan impor terhadap proses bongkar muat garam industri pada kapal MV Indigo March di PT Saha Mitra Samudera, Pelabuhan Tanjung Perak.
2. Fokus analisis terbatas pada aspek waktu dan efektivitas proses bongkar muat yang berkaitan dengan pengurusan perizinan impor.
3. Data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data dari PT Saha Mitra Samudera yang berfokus pada impor garam industri pada kapal MV Indigo March di bulan November 2024 sampai Mei 2025.
4. Pendekatan penelitian menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan pengumpulan data melalui wawancara, observasi partisipatif pasif, dan studi dokumen terkait perizinan impor dan proses bongkar muat.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijabarkan di atas, maka dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Apa saja hambatan yang dihadapi dalam proses perizinan impor garam industri terhadap aktivitas bongkar muat pada kapal MV Indigo March di PT Saha Mitra Samudera Surabaya?
2. Bagaimana dampak perizinan impor garam industri terhadap efektivitas proses bongkar muat pada kapal MV Indigo March di PT Saha Mitra Samudera Surabaya?

3. Bagaimana upaya yang dilakukan dalam meningkatkan efisiensi bongkar muat garam industri pada kapal MV Indigo March di perusahaan PT Saha Mitra Samudera Surabaya?

1.4 Tujuan

Adapun tujuan dalam penelitian ini adalah:

1. Mengidentifikasi kendala atau hambatan yang dihadapi dalam proses perizinan impor garam industri terhadap aktivitas bongkar muat di PT Saha Mitra Samudera.
2. Mengetahui dampak perizinan impor garam industri terhadap efektivitas proses bongkar muat pada kapal MV Indigo March di PT Saha Mitra Samudera.
3. Mengetahui upaya yang dilakukan dalam meningkatkan efisiensi bongkar muat garam industri pada perusahaan PT Saha Mitra Samudera.

1.5 Manfaat

Penelitian ini dimaksudkan untuk dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1.5.1. Manfaat Teoritis

Memberikan kontribusi terhadap pengembangan teori di bidang kepelabuhanan, logistik maritim, dan perizinan impor, serta meningkatkan pembelajaran dalam manajemen rantai pasokan dan kebijakan logistik nasional.

1.5.2. Manfaat Praktis

a. Bagi Industri

Memberikan gambaran faktual terhadap hambatan perizinan impor dan bagaimana keterlambatan pengurusan dokumen dapat mempengaruhi waktu sandar dan proses bongkar muat kapal. Informasi ini dapat menjadi dasar untuk perbaikan prosedur internal dan mitigasi risiko operasional.

b. Bagi Pemerintah dan Regulator

Hasil penelitian dapat digunakan untuk membangun kebijakan perizinan impor yang lebih efektif, jelas, dan fleksibel, khususnya untuk

komoditas strategis seperti garam industri. Hasil ini dapat digunakan untuk evaluasi kebijakan lintas instansi oleh pemerintah daerah dan pusat.

c. Bagi Penulis

Dengan adanya penelitian ini dapat memberikan wawasan baru terkait perizinan impor dan bongkar muat garam industri.