

**ANALISIS KONTRIBUSI JASA PELAYANAN KAPAL  
PEMANDUAN DAN PENUNDAAN TERHADAP PENERIMAAN NEGARA  
BUKAN PAJAK PADA KANTOR UNIT PENYELENGGARA  
PELABUHAN KELAS II TANJUNG REDEB**

**Darmono**

**Universitas Muhammadiyah Berau**

**ABSTRACT**

*Analysis of the Contribution of Guiding and Towing Ship Services to Non-Tax State Revenues at the Tanjung Redeb Class II Port Operator Unit Office. The purpose of this study was to determine the development of the contribution of Guiding and Towing Ship Services to non-tax state revenues at PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Tanjung Redeb. Based on the results of the contribution and regression analysis, the hypothesis is rejected, because based on the results of the analysis, although the effect is positive and strong, the contribution of Guiding and Towing Ship Services has decreased to non-tax state revenues at PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Tanjung Redeb*

*Keywords: Contribution, Guidance and Delay, Non-Tax State Revenue*

**ABSTRAK**

Analisis Kontribusi Jasa Pelayanan Kapal Pemanduan dan Penundaan Terhadap Penerimaan Negara Bukan Pajak Pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Tanjung Redeb. Tujuan Penelitian ini adalah untuk mengetahui perkembangan kontribusi Jasa Pelayanan Kapal Pemanduan dan Penundaan terhadap penerimaan negara bukan pajak pada PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Tanjung Redeb. Berdasarkan hasil analisis kontribusi dan regresi maka Hipotesis ditolak, karena berdasar hasil analisis meskipun pengaruhnya positif dan kuat, tetapi kontribusi Jasa Pelayanan Kapal Pemanduan dan Penundaan menurun terhadap penerimaan

negara bukan pajak pada pada PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Tanjung Redeb.

Kata Kunci : Kontribusi, Pemanduan dan Penundaan, Penerimaan Negara Bukan Pajak

## PENDAHULUAN

Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang ada di Indonesia sangat berpengaruh dalam perkembangan dunia usaha dan masyarakat dalam menjalankan usahanya, karena kebanyakan dari perusahaan milik pemerintah tersebut telah memonopoli beberapa bidang usaha yang mengatur kehidupan dan kebutuhan hidup masyarakat banyak. Salah satunya adalah tentang kepelabuhanan yang dikelola PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Tanjung Redeb. Oleh karena itu, perubahan dalam dunia usaha yang semakin cepat mengharuskan perusahaan untuk merespon perubahan yang terjadi.

Pertumbuhan ekonomi terjadi apabila perdagangan meningkat, sementara pertumbuhan itu sendiri menciptakan lebih banyak perdagangan. Perdagangan tidak dapat terjadi tanpa angkutan dan karena itu kapal tetap merupakan sarana transportasi laut yang memegang peranan penting bukan

hanya untuk negara-negara yang sedang berkembang tetapi bahkan untuk negara yang maju sekalipun.

Pelabuhan merupakan salah satu mata rantai (*link*) sistem transportasi yang menghubungkan angkutan laut dengan angkutan darat, dimana perpindahan barang dari angkutan laut ke angkutan darat dilakukan (*Interface*). Salah satu pelayanan Jasa Pelabuhan adalah Pelayanan Pemanduan Kapal oleh Pandu Laut (*Sea Pilot*) maupun Pandu Bandar (*Harbour Pilot*) untuk kapal-kapal yang masuk dan keluar Pelabuhan. Peranan Pandu dan kontribusinya terhadap performa Pelabuhan cukup penting, karena ia merupakan "*first contact person*" yang menerima kedatangan kapal dan "*last contact person*" yang memberangkatkan kapal dari Pelabuhan, sehingga ia merupakan personil pelayanan jasa kepelabuhanan yang akan memberi kesan kuat terhadap image pelanggan, Nakhoda dan Perusahaan/keagenan Pelayaran (Lase.

Mengenal Fungsi dan Tanggung Jawab Pandu 1988:12). Karenanya kualitas pelayanan pemanduan mempunyai pengaruh significant terhadap performa pelabuhan secara keseluruhan.

Kapal tunda adalah kapal yang digunakan untuk membantu proses pemanduan yang meliputi kegiatan mendorong, menarik atau menggandeng kapal yang berolah gerak untuk bertambat ke atau untuk melepas dari dermaga, jetty, dan fasilitas tambat lainnya. Pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran dan informasi kepada nakhoda tentang keadaan perairan setempat yang penting agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan.

Penundaan kapal merupakan bagian dari pemanduan yang meliputi kegiatan mendorong, menarik atau menggandeng kapal yang berolah gerak, untuk bertambat kapal ke kapal, tongkang ke jetty, *ship to ship transfer* dan fasilitas tambat lainnya dengan mempergunakan kapal tunda. Keberadaan anak buah kapal tunda sangat penting karena dituntut untuk bekerja maksimal selama 24 jam

mengikuti proses pemanduan dan penundaan kapal di pelabuhan Tanjung Redeb.

Mengingat penting dan startegisnya peranan angkutan laut yang menguasai hajat hidup orang banyak maka keberadaanya dikuasai oleh negara yang pembinaannya dilakukan oleh pemerintah. Sebagai bagian dari mata rantai transportasi laut, fungsi pelabuhan adalah menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah. (Undang-Undang no. 17 tahun 2008).

Pelabuhan Tanjung Redeb adalah pelabuhan umum yang belum diusahakan secara komersial dan salah satu pelabuhan yang termasuk dalam tatanan kepelabuhanan nasional. Pelabuhan Tanjung Redeb dalam aktivitasnya mempunyai peran penting dan strategis untuk pertumbuhan industri dan perdagangan yang dapat memberikan kontribusi bagi pembangunan nasional pada umumnya

dan pembangunan daerah Kabupaten Berau khususnya. Hal tersebut tercermin dalam kegiatan pelabuhan untuk menunjang perdagangan internasional dan domestik pada skala besar.

Setiap perusahaan dituntut untuk membuat pengguna jasa merasa puas dengan memberikan penawaran dan pelayanan yang lebih baik, mengingat perusahaan harus mampu untuk mempertahankan posisi pasarnya ditengah persaingan dan mempertahankan citra yang baik di mata pengguna jasa. Untuk itu perusahaan harus mampu memberikan kepuasan kepada para *stakeholder*. Kepuasan adalah tingkat perasaan senang atau kecewa seseorang yang timbul karena membandingkan kinerja yang telah dipersepsikan produk (atau hasil) terhadap harapan mereka.

Salah satu strategi yang dapat menunjang keberhasilan dalam kegiatannya adalah menawarkan kualitas jasa dengan kualitas pelayanan yang terbaik nampak dalam kinerja dan performa dari pelayanan yang ada. Dalam menghadapi persaingan, ada beberapa dimensi kualitas pelayanan yang dapat mempengaruhi perilaku

stakeholder, menurut Parasuraman dkk menunjukkan lima faktor dalam menentukan kualitas pelayanan yaitu: Bukti Fisik (*Tangible*) adalah kemampuan perusahaan dalam menunjukkan eksistensinya kepada pihak eksternal. Penampilan dan kemampuan sarana dan prasarana fisik perusahaan dan keadaan lingkungan sekitarnya adalah bukti nyata dari pelayanan yang diberikan oleh PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Tanjung Redeb.

Setelah terbitnya Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP. 258 tahun 2011 tentang Penetapan Wajib Pandu Kelas II pada Perairan Pelabuhan Tanjung Redeb sehingga untuk penunjukan pelaksana pemanduan sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 730 tahun 2012 tentang pelimpahan kewenangan pemanduan kepada PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cab. Tanjung Redeb.

Peningkatan pelayanan kapal dan aktifitas pelabuhan menjadi salah satu faktor penting dalam menentukan tingkat penerimaan Negara bukan pajak pada pelabuhan. Penerimaan Negara bukan pajak (PNBP) sebagai salah satu sumber pendapatan negara sesuai

Undang-Undang Nomor 20 tahun 1997 tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 22 tahun 1997 tentang jenis dan penyetoran penerimaan Negara bukan pajak sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah nomor 52 tahun 1998 tentang perubahan atas Peraturan Pemerintah nomor 22 tahun 1997 tentang jenis dan penyetoran penerimaan Negara bukan pajak, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 11 tahun 2015, dan diubah dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 15 tahun 2016 tentang jenis dan tarif atas jenis penerimaan Negara bukan pajak yang berlaku pada Kementerian Perhubungan, Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM. 77 tahun 2016 tentang petunjuk pelaksanaan jenis dan tarif atas jenis penerimaan Negara bukan pajak yang berlaku pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut serta Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut nomor HK.103/2/14/djpl-16 tentang tata cara penerimaan, penyetoran, penggunaan dan pelaporan penerimaan negara bukan pajak yang berlaku pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

## **TINJAUAN PUSTAKA**

### **1. Ekonomi Publik**

Ekonomi publik adalah studi tentang kebijakan pemerintah melalui lensa efisiensi ekonomi dan pemerataan. Pada tingkat yang paling dasar, ekonomi publik memberikan kerangka untuk berpikir tentang apakah pemerintah harus berpartisipasi dalam pasar ekonomi dan sejauh mana peran pemerintah seharusnya. Ekonomi publik juga mempelajari akan peran pemerintah dalam menyediakan barang-barang publik yang tidak dapat disediakan oleh sektor swasta.

Pengertian ekonomi publik menurut pakar ekonomi publik Agustino, Leo (2008) yaitu : “Kegiatan-kegiatan pemerintah dalam bidang ekonomi terutama mengenai penerimaan dan pengeluarannya beserta dengan pengaruh-pengaruhnya di dalam perekonomian tersebut”. Sedangkan Mangkoesobroto (2014) mendefinisikannya yaitu sebagai berikut : “Ekonomi publik merupakan satu cabang ilmu ekonomi yang menganalisis peranan pemerintah dalam perekonomian, dan dampak kebijakan pemerintah dalam bidang fiskal terhadap suatu perekonomian”.

Ekonomi publik berkaitan erat dengan pemerintah yang mempunyai kewenangan dalam menetapkan kebijakan publik. Kebijakan publik diperlukan untuk meningkatkan kesejahteraan penduduk melalui penyediaan barang-barang publik dan barang-barang konsumsi lain. Dalam ekonomi publik peran pemerintah sangat penting, yaitu :

a. Fungsi Alokasi

Pemerintah berperan untuk menyediakan barang dan jasa yang berasal dari sumber daya yang ada dalam suatu Negara untuk memenuhi kebutuhan masyarakat.

b. Fungsi Distribusi

Pemerintah berperan untuk mendistribusikan sumber daya (barang dan jasa) kepada masyarakat secara adil dan merata, mengatur/meregulasi perekonomian dengan alat subsidi dan pajak serta mendistribusikan (membagi ulang) pendapatan dari suatu kelompok ke kelompok lainnya.

c. Fungsi Stabilisasi

Pemerintah berperan untuk menciptakan keadaan yang aman dan nyaman dalam kehidupan

bernegara demi terciptanya kondisi masyarakat yang sejahtera.

Berdasarkan dua pendapat tersebut di atas, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa pengertian ekonomi publik adalah ilmu yang mempelajari peranan dan dampak berbagai kebijakan pemerintah dalam bidang perekonomian nasional. Pemerintah mempunyai peranan yang sangat besar dalam menjamin tercapainya kesejahteraan masyarakat yang optimal.

Kebijakan publik sangat berkaitan dengan administrasi negara, yaitu ketika *public actor* mengkoordinasi seluruh kegiatan yang berkaitan dengan tugas dalam rangka memenuhi berbagai kebutuhan masyarakat melalui berbagai kebijakan publik/umum untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dan negara. Terdapat 3 (tiga) rangkaian kesatuan penting didalam analisis kebijakan publik yang perlu dipahami, yaitu formulasi kebijakan (*policy formulation*), implementasi kebijakan (*policy implementation*) dan evaluasi kebijakan (*policy evaluation*).

**Pengertian Kontribusi**

Kontribusi berasal dari Bahasa Inggris yaitu, *Contribute*, *Contribution* maknanya adalah

keikutsertaan, keterlibatan, diri maupun sumbangan. Berarti dalam hal ini kontribusi dapat berupa materi dan tindakan, hal yang bersifat materi misalnya seorang individu atau sebuah Lembaga yang memberikan bantuan terhadap pihak lain demi kebaikan Bersama.

1. Kontribusi menurut kamus besar Bahasa Indonesia adalah sumbangan atau pemberian, jadi kontribusi adalah pemberian andil setiap kegiatan, peranan, masukan, ide dan lainnya.
2. Sedangkan menurut kamus Ekonomi, kontribusi adalah sesuatu yang diberikan Bersama sama dengan pihak lain untuk tujuan biaya, atau kerugian tertentu dan Bersama sama.
3. Kontribusi dalam pengertian sebagai tindakan yaitu berupa bentuk nyata yang dilakukan oleh individu atau Lembaga yang kemudian memberikan dampak baik positif maupun negatif terhadap pihak lain.

### **Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)**

Menurut Undang-Undang nomor 20 tahun 1997 “Penerimaan negara bukan pajak (PNBP) adalah

seluruh penerimaan Pemerintah Pusat yang tidak berasal dari penerimaan perpajakan”. Penerimaan negara bukan pajak (PNBP) turut berperan dalam pembiayaan kegiatan peningkatan kemandirian bangsa dalam pembiayaan negara dan pembangunan. Namun akibat keberagaman bentuk dari departemen maupun lembaga non departemen yang ada di Indonesia sehingga menimbulkan keberagaman PNBP pula, maka ditetapkanlah Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 22 tahun 1997 tentang jenis dan penyetoran penerimaan negara bukan pajak sebagaimana telah diubah dengan perubahan atas peraturan pemerintah nomor 52 tahun 1998 tentang perubahan jenis dan penyetoran penerimaan negara bukan pajak.

Penerimaan negara bukan pajak pada Kementerian Perhubungan diatur dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 11 tahun 2015 tentang jenis dan tarif atas jenis penerimaan negara bukan pajak yang berlaku pada Kementerian Perhubungan, dan untuk melakukan penyesuaian diubah dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 15 tahun 2016 tentang jenis dan tarif atas jenis penerimaan



negara bukan pajak yang berlaku pada Kementerian Perhubungan yang mengatur secara umum jenis dan tarif penerimaan negara bukan pajak pada Kementerian Perhubungan. Lebih spesifik lagi peraturan yang mengatur tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak yang berlaku pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yaitu Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM. 77 tahun 2016 tentang petunjuk pelaksanaan jenis dan tarif atas jenis penerimaan negara bukan pajak yang berlaku pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut serta Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut nomor HK.103/2/14/djpl-16 tentang tata cara penerimaan, penyetoran, penggunaan dan pelaporan penerimaan negara bukan pajak yang berlaku pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

### **Kunjungan Kapal (*Ship's Call*) di Pelabuhan**

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak

berpindah-pindah. (Undang-Undang no. 17 tahun 2008)

Kunjungan kapal adalah arus kapal yang masuk dan bersandar di suatu pelabuhan dilihat dari sisi unitnya/persatuan kapal guna melakukan bongkar muat barang maupun naik/turun penumpang perperiode. Misalnya *Ship's call* perhari, perbulan ataupun pertahun. Arus kapal yang masuk pelabuhan sama dengan arus kapal yang keluar/bertolak dari pelabuhan.

Ketentuan agar kapal dapat memasuki suatu perairan pelabuhan harus memenuhi kewajiban yaitu mengibarkan bendera kebangsaan. Jika suatu kapal hendak memasuki suatu pelabuhan, dalam waktu satu kali dua puluh empat jam sebelumnya nakhoda harus mengirimkan telegram (*master cable*) kepada keagenan kapalnya dan menyebutkan perkiraan waktu kedatangan kapalnya, keagenan akan menyampaikan surat rencana kedatangan sarana pengangkut ke penyelenggara pelabuhan yang berisi nama kapal, bobot kapal mati (*dead weight tonnage*) dan bobot muat kapal (*Gross tonnage*), panjang kapal, rencana



muatan/bongkaran dan jumlahnya serta pelabuhan asal.

Pada saat kapal sudah memasuki daerah perairan pelabuhan (*Anchorage area*) dan berada di lampu satu (Rambu Suar 1), maka pada saat itu juga waktu kapal sudah dikatakan sebagai waktu pelayanan (*approach time*). Pelabuhan Tanjung Redeb adalah pelabuhan wajib pandu, maka ketika posisi kapal pada daerah perairan pelabuhan (*anchorage area*), petugas pandu akan naik ke kapal sebagai *adviser* kepada nakhoda atau perwira jaga untuk membawa kapal masuk alur pelayaran di perairan pelabuhan sampai kapal bersandar di dermaga atau berlabuh jika hanya melakukan perpindahan muatan di daerah *loading point* di muara pantai. Pelayanan pandu pada hakekatnya adalah salah satu upaya untuk menjaga keselamatan kapal, muatannya dan lingkungan maritim sewaktu memasuki alur pelayaran menuju dermaga di pelabuhan untuk kapal-kapal barang ataupun daerah labuh untuk kapal-kapal yang akan melakukan perpindahan (*transshipment*) muatan, biasanya kapal-kapal pengangkut batubara hanya sampai pada *loading point* dan berlabuh di muara pantai untuk melakukan

kegiatan bongkar muat batubara dari kapal tongkang (*ship to ship*) karena pelabuhan Tanjung Redeb adalah pelabuhan yang berada pada alur sungai sehingga tidak bisa disandari oleh kapal-kapal berbobot besar.

Tambat adalah proses bersandarnya kapal pada dermaga, *breasting*, *dolphin*, pelampung dan tambatan pinggiran untuk melakukan kegiatan bongkar/muat atau pelayanan jasa lainnya seperti penyijilan anak buah kapal, perbaikan kapal dan kegiatan lain sesuai dengan kebutuhan kapal. (Peraturan Pemerintah Nomor 61 tahun 2009)

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : UM.002/38/18/DJPL-II, tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan, Bab III Indikator Kinerja Pelayanan Operasional, Pasal 3 Ayat 5 : “waktu tambat (*Berthing Time*) merupakan jumlah waktu siap operasi tambatan untuk melayani kapal”

Pelaksanaan Operasional Pelayanan Kapal Menurut Raja Oloan Saut Gurning dan Eko Hariyadi (2007:47) yaitu “Kegiatan operasional pelayanan kapal tidak dapat dipisahkan dari rencana pelayanan penanganan

barang. Oleh karena itu untuk dapat menentukan dan melaksanakan penyandaran kapal, maka perlu dilaksanakan perhitungan yang akurat.

Pengertian Tambat Menurut Tjetjep Karsafman dalam jurnal manajemen bisnis transportasi dan logistik (2014) "Jasa Tambat, adalah jasa pelayanan terhadap kapal yang bertambat di dermaga baik berupa dermaga beton, besi atau kayu, termasuk bertambat pada kapal lain.

#### **Pemanduan dan Penundaan Kapal**

Pemanduan adalah kegiatan Pandu dalam membantu, memberikan saran dan informasi kepada Nakhoda tentang keadaan perairan setempat yang penting agar navigasi-pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan.

Penundaan Kapal adalah bagian dari pemanduan yang meliputi kegiatan mendorong, menarik atau menggandeng kapal, mengawal (*escort*) dan membantu (*assist*) kapal yang berolah-gerak di alur pelayaran, daerah labuh jangkar maupun kolam pelabuhan baik untuk bertambat ke atau untuk melepaskan dari dermaga, *jetty*, *trestle*, *pier*, pelampung, *dolphin* kapal dan fasilitas

tambat lainnya dengan mempergunakan kapal tunda sesuai dengan ketentuan yang dipersyaratkan.

Kapal Tunda yang berfungsi sebagai sarana bantu pemanduan adalah kapal dengan karakteristik tertentu digunakan untuk kegiatan mendorong, menarik, mengawal (*escort*) dan membantu (*assist*) kapal yang berolah-gerak di alur pelayaran, daerah labuh jangkar maupun kolam pelabuhan baik untuk bertambat ke atau untuk melepaskan dari dermaga, *jetty*, *trestle*, *pier*, pelampung, *dolphin* kapal dan fasilitas tambat lainnya.

Pandu adalah pelaut yang mempunyai keahlian di bidang nautika yang telah memenuhi persyaratan untuk melaksanakan pemanduan kapal. Perairan Wajib Pandu adalah suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya wajib dilakukan pemanduan bagi kapal berukuran tonase kotor tertentu. Petugas Pandu mempunyai tugas melaksanakan pelayanan jasa pemanduan di Perairan Wajib Pandu Kelas II Tanjung Redeb, sedangkan penundaan kapal merupakan pelaksanaan bantuan di dalam kegiatan pemanduan kapal dengan menggunakan sarana bantu pemanduan.

Badan Usaha Pelabuhan, Pengelola Terminal Khusus dan Badan Usaha pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal melaksanakan pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal wajib:

- a. Memberikan pelayanan pemanduan secara wajar dan tepat sesuai sistem dan prosedur pelayanan yang ditetapkan oleh Pengawas Pemanduan setempat;
- b. Menjaga validasi sertifikasi sumber daya manusia pemanduan, sarana bantu dan prasarana pemanduan;
- c. Memenuhi standar kinerja pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal, antara lain memenuhi tingkat kecukupan dan kehandalan sumber daya manusia pemanduan, sarana bantu dan prasarana pemanduan;
- d. Melaporkan apabila terjadi hambatan dalam pelaksanaan pemanduan kepada Pengawas Pemanduan;
- e. Menetapkan tarif pemanduan dan penundaan kapal sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku.

- f. Membayar kontribusi kepada negara berupa Penerimaan Negara Bukan Pajak sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku; dan
- g. Melaporkan kegiatan pemanduan setiap 1 (satu) bulan kepada Direktur Jenderal.

Pelayanan sarana bantu dan prasarana pemanduan kapal harus diberikan secara wajar dan tepat sesuai dengan sistem dan prosedur yang ditetapkan dan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### **METODE PENELITIAN**

Alat analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

1. Analisis Deskriptif, presentase analisis ini digunakan untuk mengetahui kontribusi PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Tanjung Redeb terhadap pendapatan total Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Tanjung Redeb Berau. Menurut Sjafrizal,2016 rumusnya sebagai berikut :

$$\text{Kontribusi (I)} = \frac{\text{Pemanduan dan Penundaan(i)}}{\text{}} \times 100 \%$$

Total PNBPN (t)

2. Analisis regresi berganda digunakan untuk mengetahui arah pengaruh antara Jasa Pemanduan dan Jasa Penundaan terhadap Total PNBPN.

## HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 82 ayat 4 bahwa Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) berperan sebagai wakil pemerintah untuk memberikan konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan (BUP) untuk melakukan kegiatan perusahaan di pelabuhan.

Kantor UPP Tanjung Redeb Kelas II mempunyai Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) pelabuhan berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 29 Tahun 2000 tanggal 09 Maret 2000 tentang batas-batas daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan Pelabuhan Tanjung Redeb dari sungai Sambarata dengan posisi (02°-14'-14"LU / 117°-32'-57"BT) sampai dengan Tanjung

Binkar dengan posisi (02°-36'-00"LU / 117°-56'-20"BT).

- Batas Daerah Lingkungan Kerja Daratan Pelabuhan Tanjung Redeb dengan luas ± 10.000 m<sup>2</sup> (sepuluh ribu meter persegi);
- Batas Daerah Lingkungan Kerja Perairan Pelabuhan Tanjung Redeb dengan luasnya ± 1.480 Ha (seribu empat ratus delapan puluh hektar);
- Batas Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan Tanjung Redeb yang luasnya 19.550 Ha (sembilan belas ribu lima ratus lima puluh hektar).

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Tanjung Redeb mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran pada pelabuhan, serta penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum diusahakan secara komersial.

PT. Pelabuhan Indonesia IV (persero) cabang Tanjung Redeb awalnya berdiri karena pertimbangan

keselamatan pelayaran dimana alur sungai yang banyak dangkal dan sempit serta banyaknya kunjungan kapal yang dinilai sangat berpotensi untuk dikelola dalam bidang pelayanan kapal khususnya Pemanduan dan Penundaan Kapal yang secara tidak langsung akan mendatangkan devisa buat negara melalui Penerimaan Negara Bukan pajak.

Berdasarkan analisis kontribusi sebagaimana tertuang pada table 10, maka dapat diperoleh hasil bahwa Kontribusi Penerimaan Jasa Pelayanan Kapal Pemanduan dan Penundaan dan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Tanjung Redeb dari tahun 2014 sampai dengan tahun 2018 masuk kriteria kontribusi sangat kurang dan cenderung mengalami penurunan.

Hal tersebut disebabkan karena perkembangan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Tanjung Redeb dari tahun 2014 sampai dengan tahun 2018 tidak diiringi oleh perkembangan yang meningkat dari sisi Penerimaan Jasa Kapal Penundaan, meskipun terjadi

peningkatan pada sisi penerimaan Jasa Pelayanan Kapal Pemanduan. Oleh karena itu, maka untuk meningkatkan kontribusi Penerimaan Jasa Pelayanan Kapal Pemanduan dan Penundaan terhadap Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Tanjung Redeb perlu dimaksimalkan penerimaan dari sisi Jasa Penundaan Kapal.

Hasil analisis regresi terhadap pengaruh Penerimaan Jasa Pelayanan Kapal Pemanduan dan Penundaan terhadap Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Tanjung Redeb diperoleh persamaan  $Y = -76.063,186 + 97,181 X_1 + 40,133 X_2$ .

Berdasarkan hasil ini maka pengaruh Penerimaan Jasa Pelayanan Kapal Pemanduan dan Penerimaan Jasa Pelayanan Kapal Penundaan terhadap Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Tanjung Redeb adalah searah, yang berarti apabila Penerimaan Jasa Pelayanan Kapal Pemanduan dan Penerimaan Jasa Pelayanan Kapal

Penundaan ditingkatkan maka jumlah Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Tanjung Redeb juga akan mengalami peningkatan. Sedangkan ditinjau dari koefisien regresi menunjukkan Penerimaan Jasa Pelayanan Kapal Pemanduan memberikan pengaruh yang dominan terhadap Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Tanjung Redeb. Analisis selanjutnya dengan menggunakan koefisien determinasi diperoleh determinasi sebesar 0,943. Hasil ini dapat diartikan bahwa variasi perubahan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Tanjung Redeb 94,3 Persen dipengaruhi oleh Penerimaan Jasa Pelayanan Kapal Pemanduan dan Penerimaan Jasa Pelayanan Kapal Penundaan.

Selanjutnya dengan menggunakan analisis korelasi ternyata menunjukkan hubungan yang sangat erat antara Penerimaan Jasa Pelayanan Kapal Pemanduan dan Penerimaan Jasa Pelayanan Kapal

Penundaan terhadap Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Tanjung Redeb yang ditunjukkan dengan hasil korelasi  $r = 0,971$  atau  $r > 0,5$ . Dengan demikian maka apabila Penerimaan Jasa Pelayanan Kapal Pemanduan dan Penerimaan Jasa Pelayanan Kapal Penundaan berubah maka akan diikuti oleh perubahan variabel Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Tanjung Redeb.

Oleh karena itu, maka untuk meningkatkan kontribusi Penerimaan Jasa Pelayanan Kapal Pemanduan dan Penerimaan Jasa Pelayanan Kapal Penundaan terhadap Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Tanjung Redeb, Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Tanjung Redeb perlu memaksimalkan Penerimaan Jasa Pelayanan Kapal Penundaan karena mengalami perkembangan yang menurun. Hal ini karena meskipun memberikan kontribusi yang sangat kurang, namun menurut analisis regresi Penerimaan Jasa Pelayanan Kapal Pemanduan dan

Penerimaan Jasa Pelayanan Kapal Pemanduan dan Penundaan memberikan pengaruh positif (searah) dan kuat terhadap Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Tanjung Redeb.

### **KESIMPULAN**

1. Kontribusi Penerimaan Jasa Pelayanan Kapal Pemanduan dan Penundaan dan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Tanjung Redeb masuk kriteria kontribusi sangat kurang dan cenderung mengalami penurunan.
2. Pengaruh positif antara Penerimaan Jasa Pelayanan Kapal Pemanduan dan Penundaan dan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Tanjung Redeb, yang berarti penambahan variabel tersebut akan mampu mendorong peningkatan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).
3. Hasil analisis korelasi dan determinasi menunjukkan hubungan yang kuat antara

Penerimaan Jasa Pelayanan Kapal Pemanduan dan Penundaan terhadap Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Tanjung Redeb, yang berarti peningkatan atau penurunan variabel tersebut akan mampu mendorong perubahan pada Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).

4. Hipotesis ditolak, karena berdasar hasil analisis meskipun pengaruhnya positif dan kuat, tetapi kontribusi Jasa Pelayanan Kapal Pemanduan dan Penundaan menurun terhadap penerimaan negara bukan pajak pada PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Tanjung Redeb.

### **SARAN**

1. Rendahnya Kontribusi Penerimaan Jasa Pelayanan Kapal Pemanduan dan Penundaan dan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Tanjung Redeb, maka pengelola Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas



- II Tanjung Redeb agar memaksimalkan kedua jenis penerimaan ini terutama terhadap Penerimaan dari Sisi Jasa Penundaan Kapal, karena menunjukkan perkembangan yang semakin menurun dari tahun 2014 sampai tahun 2018. Hal ini juga bisa disebabkan karena faktor eksternal selain variable yang telah diteliti dalam penelitian ini, sehingga penelitian selanjutnya diharapkan melibatkan faktor-faktor yang belum dianalisis dalam penelitian ini, seperti jumlah kapal tunda, fasilitas tunda, tenaga kerja operator dan sebagainya.
2. Penerimaan Jasa Pelayanan Kapal Pemanduan dan Penundaan berpengaruh positif terhadap Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Tanjung Redeb dari tahun 2014 sampai dengan tahun 2018, oleh karena itu pengelola sebaiknya memaksimal sisi penerimaan penambahan Jasa Pelayanan Kapal Pemanduan dan Penundaan tersebut agar mampu mendorong peningkatan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).
  3. Hasil analisis korelasi dan determinasi menunjukkan hubungan yang kuat antara Penerimaan Jasa Pelayanan Kapal Pemanduan dan Penundaan terhadap Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP), sehingga pengelola Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Tanjung Redeb harus berhati-hati dalam manajemen penerimaannya karena perubahan pada sisi Penerimaan Jasa Pelayanan Kapal Pemanduan dan Penundaan akan diiringi oleh perubahan secara proporsional oleh Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- Agustino, Leo (2008) Dasar-Dasar Kebijakan Publik, Bandung: Alfabeta  
Halim, Suharsimi (2006) Manajemen Keuangan Daerah, Yogyakarta: UPP AMP YKPN  
Halim, Abdul (2014) Perpajakan: Konsep, Aplikasi, Contoh, dan Studi Kasus, Jakarta: Salemba

- Mangkoesoebroto, Guritno (2014)  
Ekonomi Publik, Edisi ketiga,  
Yogyakarta, BPFE
- Mulyadi, Deddy, Prof.Dr.Drs (2015)  
Studi Kebijakan Publik dan  
Pelayanan Publik, Bandung:  
Alfabeta
- Nugroho, Riant Dr (2003), Kebijakan  
Publik Formulasi,  
Implementasi dan Formulasi,  
Jakarta: PT. Elex Media  
Komputindo
- Subarsono, (2010) Analisis Kebijakan  
Publik: Konsep, Teori, dan  
Aplikasi, Yogyakarta: Pustaka  
Pelajar
- Tjetjep Karsafman (2014),  
Optimalisasi Lapangan  
Penumpukan Terhadap  
Kegiatan Penanganan  
Petikemas Impor di PT.  
Mustika Alam, Jurnal  
Logistik, UNJ, Volume VII,  
Nomor 2, 2014.
- Wahab, Solichin Abdul (2008),  
Pengantar Analisis Kebijakan  
Publik, Malang: UMM Press
- Wahab, Solichin Abdul (2008),  
Analisis Kebijakan Publik dari  
Formulasi ke Implementasi  
Kebijakan Negara, Edisi  
Kedua, Jakarta: Bumi Aksara
- Winarno, Budi (2007), Kebijakan  
Publik: Teori dan Proses, Edisi  
Revisi, Jakarta: PT Buku Kita