

LAPORAN TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN

**PENGARUH PELAYANAN JASA PERIZINAN TERMINAL
UNTUK KEPENTINGAN SENDIRI DAN BIAYA PERIZINAN
TERHADAP PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP)
KSOP UTAMA TANJUNG PERAK SURABAY**



MARIA RIRIS RITA RATNASIH LURIANA

NIT : 0921028204

Disusun sebagai salah satu syarat
Menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana Terapan

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN
TRANSPORTASI LAUT
TAHUN 2025

LAPORAN TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN

**PENGARUH PELAYANAN JASA PERIZINAN TERMINAL
UNTUK KEPENTINGAN SENDIRI DAN BIAYA PERIZINAN
TERHADAP PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP)**
KSOP UTAMA TANJUNG PERAK SURABAYA



MARIA RIRIS RITA RATNASIH LURIANA

NIT : 0921028204

Disusun sebagai salah satu syarat
Menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana Terapan Pelayaran

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN
TRANSPORTASI LAUT
TAHUN 2025

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan dibawah ini :

Nama : MARIA RIRIS RITA RATNASIH LURIANA

Nomor Induk Taruna : 0921028204

Program Studi : SARJANA TERAPAN TRANSPORTASI LAUT

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul:

**“PENGARUH PELAYANAN JASA PERIZINAN TERMINAL UNTUK
KEPENTINGAN SENDIRI DAN BIAYA PERIZINAN TERHADAP
PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP) KSOP UTAMA
TANJUNG PERAK SURABAYA”**

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KIT tersebut, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

Surabaya, 18 Juni 2025



Maria Riris Rita Ratnasih Luriana
NIT. 0921028204

PERSETUJUAN UJI KELAYAKAN PROPOSAL

Judul : **PENGARUH PELAYANAN JASA PERIZINAN TERMINAL UNTUK KEPENTINGAN SENDIRI DAN BIAYA PERIZINAN TERHADAP PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP) KSOP UTAMA TANJUNG PERAK SURABAYA**

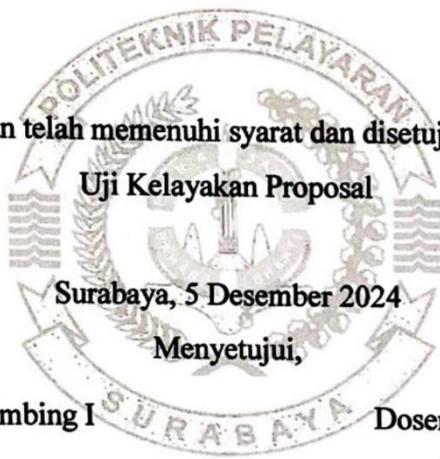
Program Studi : Sarjana Terapan Transportasi Laut

Nama : Maria Riris Rita Ratnasih Luriana

NIT : 0921028204

Jenis Tugas Akhir : Karya Ilmiah Terapan

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat dan disetujui untuk dilaksanakan
Uji Kelayakan Proposal



Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Dr. Indah Ayu Johanda Putri, S.E., M.Ak
NIP. 19860902 200912 2 001

Eka Nurmala Sari Agustina, M.Pd
NIP. 19890815 202421 2 011

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Sarjana Terapan Transportasi Laut



Faris Nofandi, S.Si., M.Sc.
NIP. 19841118 200812 1 003

**PERSETUJUAN SEMINAR HASIL
TUGAS AKHIR**

Judul : **PENGARUH PELAYANAN JASA
PERIZINAN TERMINAL UNTUK
KEPENTINGAN SENDIRI DAN BIAYA
PERIZINAN TERHADAP PENERIMAAN
NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP) KSOP
UTAMA TANJUNG PERAK SURABAYA**

Program Studi : Sarjana Terapan Transportasi Laut

Nama : Maria Riris Rita Ratnasih Luriana

NIT : 0921028204

Jenis Tugas Akhir : Karya Ilmiah Terapan

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat dan disetujui untuk dilaksanakan



Dosen Pengaji I

Dosen Pengaji II

Dosen Pengaji III

Maulidiah Rahmawati, S.Si, M.Sc. Dr. Indah Ayu Johanda Putri, S.E., M.Ak
NIP. 19770228 200604 2 001 NIP. 19860902 200912 2 001

Eka Nurmala Sari A., M.Pd
NIP. 19890815 202421 2 011

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Sarjana Terapan Transportasi Laut



Dr. Romadhon Amnas Amrullah, S.ST., M.M..
NIP. 19840622 201012 1 005

**PENGESAHAN
PROPOSAL TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

**PENGARUH PELAYANAN JASA PERIZINAN TERMINAL UNTUK
KEPENTINGAN SENDIRI DAN BIAYA PERIZINAN TERHADAP
PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP) KSOP UTAMA
TANJUNG PERAK SURABAYA**

Disusun Oleh:

MARIA RIRIS RITA RATNASIH LURIANA

NIT. 09.21.028.2.04

Telah dipertahankan di depan Tim Pengaji Seminar Proposal



Dosen Pengaji I


Maulidiah Rahmawati, S.Si, M.Sc.
NIP. 19770228 200604 2 001

Dosen Pengaji II


Dr. Indah Ayu Johanda Putri, S.E., M.Ak
NIP. 19860902 200912 2 001

Dosen Pengaji III


Eka Nurmala Sari A., M.Pd
NIP. 19890815 202421 2 011

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Sarjana Terapan Transportasi Laut



Farkhan Nurdin, S.Si, M.Sc.
NIP. 19841118 200812 1 003

**PENGESAHAN
LAPORAN TUGAS AKHIR
KARYA TULIS ILMIAH**

**PENGARUH PELAYANAN JASA PERIZINAN TERMINAL UNTUK
KEPENTINGAN SENDIRI DAN BIAYA PERIZINAN TERHADAP
PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP) KSOP UTAMA
TANJUNG PERAK SURABAYA**

Disusun Oleh:

MARIA RIRIS RITA RATNASIH LURIANA

NIT. 09.21.028.2.04

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji Seminar Hasil



Dosen Penguji I

Maulidiah Kahmawati, S.Si, M.Sc.
NIP. 19770228 200604 2 001

Dosen Penguji II

Dr. Indah Ayu Johanna Putri, S.E., M.Ak
NIP. 19860902 200912 2 001

Dosen Penguji III

Eka Nurmala Sari A., M.Pd
NIP. 19890815 202421 2 011



ABSTRAK

Maria Riris Rita Ratnasih Luriana, 2024. Pengaruh Pelayanan Jasa Perizinan Penggunaan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri Dan Biaya perizinan Terhadap Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Di KSOP Utama Tanjung Perak Surabaya, KIT program Studi Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Surabaya. Dibimbing oleh Dosen Pembimbing I Dr. Indah Ayu Johanda Putri, S.E., M.Ak. dan Dosen Pembimbing II Ibu Eka Nurmala Sari Agustina, M.Pd.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh pelayanan jasa perizinan Terminal untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) dan biaya perizinan terhadap penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) pada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Utama Tanjung Perak Surabaya. Pelayanan jasa perizinan yang efisien dan biaya perizinan yang terjangkau diharapkan dapat meningkatkan kepatuhan dan partisipasi pengguna jasa pelabuhan dalam membayar PNBP, yang pada gilirannya berkontribusi pada pendapatan negara. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode survei. Data dikumpulkan melalui kuesioner yang disebarluaskan kepada pelaku usaha pelabuhan yang menggunakan layanan TUKS, serta wawancara dengan petugas KSOP Utama Tanjung Perak. Teknik analisis yang digunakan adalah regresi linear berganda untuk menguji hubungan antara variabel pelayanan jasa perizinan, biaya perizinan, dan penerimaan PNBP.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelayanan jasa perizinan yang cepat dan transparan, serta biaya perizinan yang kompetitif, memiliki pengaruh signifikan terhadap peningkatan penerimaan PNBP di KSOP Utama Tanjung Perak. Secara khusus, kualitas pelayanan yang baik mampu mempercepat proses perizinan, mengurangi biaya tambahan yang tidak diinginkan, dan meningkatkan kepuasan pelaku usaha. Sebaliknya, biaya perizinan yang terlalu tinggi dapat menurunkan motivasi pengguna jasa untuk mematuhi kewajiban pembayaran PNBP, sehingga berdampak negatif terhadap penerimaan negara. Penelitian ini menyarankan peningkatan kualitas pelayanan perizinan dan peninjauan kembali struktur biaya perizinan untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penerimaan PNBP di pelabuhan.

Kata Kunci: Pelayanan Jasa Perizinan, Biaya Perizinan, Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP), Terminal untuk Kepentingan Sendiri (TUKS), KSOP Utama Tanjung Perak.

ABSTRACT

Maria Riris Rita Ratnasih Luriana, 2024. The Influence of Licensing Service for the Use of Terminal for Own Interest and Licensing Costs on Non-Tax State Revenue (PNBP) at KSOP Utama Tanjung Perak Surabaya, KIT, Department of Maritime Transportation, Surabaya Polytechnic of Shipping. Supervised by Supervisor I Dr. Indah Ayu Johanda Putri, S.E., M.Ak., and Supervisor II Mrs. Eka Nurmala Sari Agustina, M.Pd.

This research aims to analyze the influence of licensing services for Terminal for Own Interest (TUKS) and licensing costs on Non-Tax State Revenue (PNBP) at the Port Authority and Harbor Master Office (KSOP) Utama Tanjung Perak Surabaya. Efficient licensing services and affordable licensing costs are expected to increase compliance and participation from port service users in paying PNBP, which in turn contributes to state revenue. This study uses a quantitative approach with a survey method. Data was collected through questionnaires distributed to port operators using TUKS services and interviews with KSOP Utama Tanjung Perak officers. The analytical technique used is multiple linear regression to examine the relationship between licensing service variables, licensing costs, and PNBP revenue.

The results of the study show that efficient and transparent licensing services, as well as competitive licensing costs, have a significant impact on increasing PNBP revenue at KSOP Utama Tanjung Perak. Specifically, good service quality can speed up the licensing process, reduce unnecessary additional costs, and improve business operator satisfaction. On the other hand, high licensing costs can lower the motivation of service users to comply with PNBP payment obligations, which negatively affects state revenue. This study recommends improving the quality of licensing services and revising the licensing cost structure to enhance the efficiency and effectiveness of PNBP revenue collection at the port.

Keywords: *Licensing Services, Licensing Costs, Non-Tax State Revenue (PNBP), Terminal for Own Interest (TUKS), KSOP Utama Tanjung Perak.*

KATA PENGANTAR

Puji syukur senantiasa kita panjatkan atas kehadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat serta berkat-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan kit ini. Sesuai dengan kemampuan yang ada pada diri peneliti. Dalam penelitian kit ini, peneliti mengambil kit dengan judul "**Pengaruh Pelayanan Jasa Perizinan Penggunaan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri Dan Biaya perizinan Terhadap Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Di KSOP Utama Tanjung Perak Surabaya**"

Peneliti menyadari bahwa penelitian ini masih memerlukan masukan dan saran guna penyempurnaan penelitian. Namun demikian, berkat bimbingan, arahan, serta dukungan dari berbagai pihak, peneliti dapat menyelesaikan penelitian ini. Oleh karena itu, peneliti mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah memberikan bantuan, di antaranya kepada:

1. Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya Bapak Moejiono, M.T., M.Mar.E beserta jajarannya yang telah menyediakan fasilitas dan pelayanannya, sehingga saya dapat menyelesaikan penelitian ini.
2. Ketua Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Surabaya Bapak Dr. Romanda Annas Amrullah, S.ST., M.M. yang selalu memberi semangat untuk para Taruna/i dalam menyelesaikan penelitian ini.
3. Ibu Dr. Indah Ayu Johanda Putri, S.E.,M.Ak. selaku Dosen Pembimbing I yang telah meluangkan waktu dan tenaga dalam membimbing dan memberikan peneliti petunjuk dalam penggerjaan penelitian ini.
4. Ibu Eka Nurmala Sari Agustina,M.Pd. selaku Dosen Pembimbing II yang telah sabar dalam membimbing dan mengarahkan peneliti dalam penelitian penelitian ini.
5. Bapak/Ibu dosen Politeknik Pelayaran Surabaya, khususnya Jurusan Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah memberikan bekal ilmu sehingga saya dapat menyelesaikan penelitian ini.
6. Kedua orang tua saya paling berjasa dalam hidup saya, Papa Lucas Agus Widodo dan Mama Chatarina Suci Andarmani Wuryanwidadi. Terimakasih atas kepercayaan yang telah dipercayakan kepada penulis untuk melanjutkan pendidikan kuliah yang tidak mudah ini. Serta cinta, do'a, motivasi, semangat dan nasihat yang tidak hentinya diberikan kepada anaknya peneliti dalam proses penyelesaian penelitian ini.
7. Kepada cinta kasih saudara kandung saya, Kaka Ines Dyahayu Luriana S. Ds. Terimakasih atas segala do'a, dan support yang telah diberikan kepada peneliti dalam proses penyelesaian penelitian ini.
8. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Surabaya yang telah memberikan ijin serta kesempatan kepada saya untuk melakukan penelitian.

9. Rekan-rekan angkatan 2021 (TRANSLA C2 POLBIT) terima kasih atas suka dan duka yang telah kita lalui, terima kasih karna kita sudah bertahan sejauh ini dan tetap memilih berusaha dan merayakan diri kita sampai di detik ini, walau seringkali merasa putus asa atas apa yang diusahakan, namun terima kasih telah menjadi rekan-rekan yang selalu suport tanpa lelah. Semoga kita semua menjadi orang sukses dan di tempatkan dipenempatan terbaik.
10. *Last but not least, i wanna thank me. i wanna thank me for believing me, i wanna thank me for doing all this hard work, i wanna thank me for having no days off, i wanna thank me for never quiting, i wanna thank me for always being a give and traying give more than i receive, i wanna thank for me traying to do more right than wrong, i wanna thank me for just being me at all times.*

Peneliti memohon agar Tuhan Yang Maha Esa senantiasa melimpahkan rahmat-Nya kepada seluruh pihak yang telah berkontribusi dalam penyelesaian penelitian ini. Menyadari keterbatasan waktu dan kemampuan, peneliti dengan penuh kerendahan hati membuka diri terhadap kritik dan saran yang bersifat membangun demi perbaikan dan penyempurnaan penelitian ini. Peneliti juga berharap agar penelitian ini dapat memberikan manfaat bagi semua pihak.

Surabaya, Juni 2025

Maria Riris Rita Ratnasih Luriana

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN.....	ii
PERSETUJUAN UJI KELAYAKAN PROPOSAL	iii
PERSETUJUAN SEMINAR HASIL TUGAS AKHIR.....	iv
PENGESAHAN PROPOSAL TUGAS AKHIR.....	v
PENGESAHAN LAPORAN TUGAS AKHIR.....	vi
ABSTRAK	vii
<i>ABSTRACT</i>	viii
KATA PENGANTAR.....	ix
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. LATAR BELAKANG	1
B. BATASAN MASALAH	10
C. RUMUSAN MASALAH.....	11
D. TUJUAN PENELITIAN.....	11
E. MANFAAT PENELITIAN.....	11
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	13
A. LANDASAN TEORI.....	13

B.	<i>REVIEW PENELITIAN SEBELUMNYA.....</i>	42
BAB III METODE PENELITIAN.....		44
A.	JENIS PENELITIAN	44
B.	LOKASI DAN WAKTU PENELITIAN	44
C.	DEFINISI OPERASIONAL VARIABEL	45
D.	POPULASI DAN SAMPEL	47
E.	SUMBER DATA DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA	48
F.	TEKNIK ANALISIS DATA.....	51
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....		59
A.	GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN	59
B.	HASIL PENELITIAN.....	63
C.	PEMBAHASAN	90
BAB V PENUTUP.....		92
A.	SIMPULAN	92
B.	SARAN	93
DAFTAR PUSTAKA.....		94
LAMPIRAN.....		97

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Data Legalitas dan Penggunaan perairan TUKS Pelabuhan Tanjung Perak Tahun 2024	6
Tabel 2. 1 Review Penelitian Sebelumnya.....	42
Tabel 2. 2 Review Penelitian Sebelumnya.....	43
Tabel 3. 1 Tempat Kedudukan Formal Instansi	44
Tabel 3. 2 Bobot Nilai Setiap Pertanyaan	51
Tabel 3. 3 Interpretasi Tingkat Hubungan X1,X2 dan Y	56
Tabel 4. 1 Tanggapan Responden Terhadap Variabel Pelayanan Jasa Penggunaan Perairan TUKS (X1)	66
Tabel 4. 2 Tanggapan Responden Terhadap Variabel Biaya Penggunaan Perairan TUKS (X2).....	69
Tabel 4. 3 Tanggapan Responden Terhadap Variabel Penerimaan PNBP (Y)....	72
Tabel 4. 4 Uji Regresi Parsial (Uji t).....	74
Tabel 4. 5 Uji Regresi Parsial (Uji f)	76
Tabel 4. 6 Hasil Uji Validitas X1	78
Tabel 4. 7 Hasil Uji Validitas X2.....	79
Tabel 4. 8 Hasil Uji Validitas Y	79
Tabel 4. 9 Hasill Uji Reliabilitas.....	80
Tabel 4. 10 Hasil Uji Normalitas	82
Tabel 4. 11 Hasil Uji Linearitas	83
Tabel 4. 12 Hasil Uji Multikolinieritas	84
Tabel 4. 13 Hasil Regresi Linear Berganda	86
Tabel 4. 14 Interpretasi Tingkat Hubungan X1,X2 dan Y	87
Tabel 4. 15 Hasil Koefisiensi Korelasi Berganda	88
Tabel 4. 16 Hasil Koefisiensi Penentu Berganda (KPB)	89

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Sistem mekanisme dan Prosedur	18
Gambar 2. 2 Kerangka Pemikiran	40
Gambar 4. 1 Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	64
Gambar 4. 2 Responden Berdasarkan Tingkat Usia	65
Gambar 4. 3 Responden Berdasarkan Pendidikan Terahir	65
Gambar 4. 4 Grafik uji Heteroskedastisitas	85

DAFTAR LAMPIRAN

lampiran 1 struktur organisasi	97
lampiran 2 kuisioner.....	98
lampiran 3 hasil uji validitas variabel x1 (perizinan penggunaan perairan)	101
lampiran 4 hasil uji validitas x2 (biaya penggunaan perairan tuks).....	103
lampiran 5 hasil uji validitas y (penerimaan pnbp).....	105
lampiran 6 hasil uji reliabilitas variabel x1 (pelayanan jasa penggunaan perairan tuks).....	107
lampiran 7 uji reliabilitas variabel x2 (biaya penggunaan perairan tuks)	108
lampiran 8 hasil uji reliabilitas variabel y (penerimaan pnbp).....	109
lampiran 9 hasil analisis regresi linear berganda	110
lampiran 10 hasil koefisiensi korelasi berganda	111
lampiran 11 hasil koefisiensi penentu berganda (kpb).....	112

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Indonesia, sebagai negara dengan kepulauan terbesar di dunia, memiliki peluang besar untuk menjadi pusat kekuatan maritim global. Konsep poros maritim merupakan strategi penting yang bertujuan untuk memperkuat konektivitas antar pulau, mengembangkan industri perkapalan dan perikanan, meningkatkan sistem transportasi laut, serta menitikberatkan pembangunan pada sektor kemanusiaan. (Ayu Johanda Putri, Indah rahayu, 2022). Sebagai negara kepulauan, Indonesia sangat membutuhkan kapal sebagai salah satu sarana transportasi utama untuk menghubungkan antar pulau. Pengoperasian kapal tidak semata-mata bertujuan untuk meraih keuntungan, melainkan juga memiliki fungsi strategis sebagaimana tercantum dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 3. Undang-undang tersebut berbunyi bahwa penyelenggaraan pelayaran bertujuan untuk memperlancar mobilitas orang dan barang melalui jalur perairan, dengan mengutamakan serta melindungi angkutan laut guna mendukung kelancaran kegiatan perekonomian nasional. (Kemenhub RI, Biro Komunikasi dan Informasi Publik – Selasa, 25 Agustus 2020) (Darsono et al., 2021). Sektor maritim Indonesia merupakan tempat perdagangan domestik dan internasional yang mana dapat dimanfaatkan sebagai potensi untuk mengoptimalkan transportasi, perdagangan dan perekonomian nasional terutama di era globalisasi.

Pelabuhan merupakan salah satu elemen penting dalam sistem transportasi laut, yang berperan sebagai tempat sandar kapal sekaligus sebagai titik perpindahan barang dari moda transportasi darat ke moda transportasi laut (Samudra Biru, 2017). (Pratama, 2023). Terminal untuk kepentingan sendiri (TUKS) merupakan bagian penunjang penting dalam pengelolaan pelabuhan yang memiliki berfungsi untuk melayani barang tertentu, migas dan kontainer yang membutuhkan perlakuan khusus.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 52 Tahun 2021, “Terminal Khusus adalah fasilitas yang berada dalam wilayah Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan (DLKP), yang merupakan bagian dari pelabuhan dan digunakan untuk mendukung kegiatan perusahaan sesuai dengan bidang usahanya”. Terminal Khusus (TERSUS) dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) dibangun serta dioperasikan semata-mata untuk menunjang aktivitas utama perusahaan. (Pitriliani, 2022). Contoh kegiatan atau bidang usaha yang berada di Terminal Untuk Kepentingan sendiri (TUKS) adalah kegiatan bongkar muat barang, penumpukan barang, tempat menunggu dan naik turun barang serta.

Pelabuhan terbesar dan utama di Jawa Timur yaitu Pelabuhan Tanjung perak Surabaya merupakan merupakan salah satu pelabuhan tersibuk di Indonesia serta berperan penting dalam arus barang, pelabuhan ini terletak berada pada kecamatan Pabean Cantian Surabaya Utara. Di wilayah pelabuhan Tanjung Perak terdapat kegiatan sejenis distribusi aktivitas seperti bongkar dan muat barang yang dilakukan pada beberapa terminal yang ada di pelabuhan

Tanjung Perak. Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya merupakan pelabuhan utama yang memiliki beberapa dermaga, seperti Kalimas, Jamrud, Mirah, Berlian, Nilam, TPS Surabaya, dan Teluk Lamong. Terminal untuk kepentingan sendiri dan terminal khusus di wilayah Pelabuhan Tanjung Perak merupakan pendukung dalam lanvarnya aktivitas dalam pendistribusian barang di wilayah Pelabuhan.

Salah satu Pelabuhan terpenting di Indonesia yang memiliki fungsi sebagai pusat kegiatan perdagangan dan sektor di daerah Jawa Timur yaitu Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yang berada di Kawasan timur Negara ini. Dengan kondisi infrastruktur dan kapasitas besar yang lebih modern, pelabuhan Tanjung Perak Surabaya menjadi titik yang strategis sebagai alur keluar dan masuknya barang dari perdagangan nasional maupun internasional. Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya sebagai peranya menjadi pelabuhan utama juga memberikan kontribusi cukup besar terhadap pendorong pertumbuhan ekonomi di wilayah Jawa Timur dan perekonomian nasional. Kondisi ini membuat peran TUKS menjadi sangat penting dalam menunjang sebagai pemacu pertumbuhan ekonomi dan pintu gerbang pertumbuhan perekonomian di Jawa Timur terkhusus di wilayah Surabaya Utara.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Utama Tanjung Perak berperan sebagai otoritas utama dalam pengelolaan aktivitas Pelabuhan, khususnya dalam mendukung kelancaran arus barang melalui transportasi laut. Untuk memastikan proses bongkar muat berjalan secara efisien dan sesuai dengan regulasi, KSOP Utama Tanjung Perak menjalin kerja sama dengan pihak swasta yang berminat membangun Trminal Untuk Kepentingan Sendiri

(TUKS), sebagai fasilitas pendukung kegiatan usaha utama.

TUKS ini sangatlah vital karena mengakomodasi jenis barang-barang yang memerlukan penanganan khusus seperti barang- barang berbahaya, dan bahan kimia. Dengan adanya TERSUS dan TUKS waktu proses bongkar dan muat barang dapat dioptimalkan tanpa harus melakukan semua proses pembongkaran dan pemuatan barang di terminal umum. Dalam hal ini TUKS di pelabuhan tanjung perak Surabaya memiliki fungsi yang sangat penting dalam efektifitas pelayanan jasa perizinan perairan di TUKS yang menjadi salah satu faktor tertentu dalam kelancaran operasional pelabuhan.

Dengan adanya TERSUS dan TUKS ini memiliki dampak yang sangat besar terhadap Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) yang dikelola oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Utama Tanjung Perak Surabaya. Tentunya ini menjadikan salah satu pendapatan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama (KSOP) Dinas Perhubungan Laut dalam upaya meningkatkan Pendapatan penerimaan Bukan Pajak (PNBP) dengan salah satunya menerapkan pembayaran PNBP.

Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) memiliki peran krusial sebagai salah satu sumberutama penerimaan negara. PNBP menjadi bagian integral dari struktur Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), yang Bersama dengan penerimaan perpajakan serta hibah dari dalam maupun luar negeri, membentuk fondasi keuangan negara dalam menjalankan fungsi-fungsi pemerintahan dan Pembangunan nasional. Pendapatan Negara Bukan Pajak PNBP ditagih atau dikumpulkan oleh lembaga Pemerintah yang berwenang

berdasarkan Peraturan Pemerintah (PM), Undang-Undang (UU), ataupun penunjukan dari menteri keuangan.

Dalam upaya optimalisasi pengelolaan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP), pemerintah memiliki peran sentral, salah satunya melalui peninjauan dan revisi sejumlah regulasi yang berkaitan dengan penerimaan tersebut. Salah satu instansi yang memiliki otoritas dalam konteks ini adalah Syahbandar, yang merupakan unit kerja pemerintah yang bertugas di lingkungan Pelabuhan dan memiliki kewenangan tertinggi dalam pelaksanaan fungsi pengawasan, serta dalam memastikan kepatuhan terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku guna menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Instansi ini lebih dikenal secara intitusal sebagai Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) (Pratama, 2023).

Dengan adanya TUKS ini dapat juga dijadikan salah satu pendapatan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Kementerian Perhubungan laut sebagai salah satu pengelola setempat untuk upaya dalam meningkatkan PNBP yaitu dengan cara melalui penerapan pembayaran melalui PNBP jasa tambat, jasa tunda, jasa pandu, jasa labuh, dan jasa penggunaan perairan yang akan dibayarkan oleh TUKS.

Pada pelabuhan Tanjung Perak Surabaya pihak pengelola terminal untuk kepentingan sendiri (TUKS) masih terkendala dalam izin penggunaan perairan, karena masalah jangka waktu perjanjian untuk penunjang usaha pokoknya. Berikut data legalitas dan penggunaan perairan TUKS Pelabuhan Tanjung Perak tahun 2020 sampai 2024 sebagai berikut :

Tabel 1. 1 Data Legalitas dan Penggunaan perairan TUKS Pelabuhan Tanjung

Perak Tahun 2024

Sumber: KSOP Tanjung Perak, 2024

No	NAMA PERUSAHAAN	BIDANG USAHA	PENGUNAAN PERAIRAN					PENDAPATAN ATAS PENGGUNAAN PERAIRAN	
			NO/TANGGAL PERJANJIAN	JANGKA WAKTU PERJANJIAN			LUAS PENGGUNAAN PERAIRAN		
				JANGKA WAKTU PERJANJIAN	MULAI	BERAKHIR			
1	PT. INDOFOOD SUKSES MAKMU-R, TBK	Industri Tepung Terigu dan Pati,Makanan Ternak, Dedak, Gandum, macaroni dan Pertununan	HK2 01/ 06/ 10/0P.Tpr-19 013 /BGS/ SBY / OPR/ 11/2019 12November 2019	5 tahun	1 januari 2020	31 desember 2024	13.147 m2	Rp. 32.866.350,-	
2	PT. PERTAMINA (PERSERO) TERMINAL GOSPIER	Niaga Minyak Bumi dan Gas Bumi	HK2 01/ 06/ 13/0P.Tpr-19 031/Q25000/ 2019-S3 06 Desember 2019	5 Tahun	1 januari 2020	31 desember 2024	30.853 m2	Rp. 77.132.425,-	
3	PT. PERTAMINA (PERSERO) TERMINAL SEMAMPIR	Niaga Minyak Bumi dan Gas Bumi	HK2 01/ 06/ 14/0P.Tpr-19 032/Q25000/20 19-S3 06 Desember 2019	5 Tahun	1 januari 2020	31 desember 2024	48.256 m2	Rp.120.639.800,-	
4	PT. BEN SENTOS-A	Industri Kapal/ Perahu, Perbaikan Kapal dan Pemotongan Kapal	HK 201/ 02/ 13/ OP.TPr- 2020 SPER/ 29/ 30000/ IV/2023 April 2023	5 Tahun	1 januari 2019	31 desember 2024	3.842 m2	Rp. 9.604.525,-	
5	PT. PAL INDONESIA (PERSERO)	Industri Kapal/ Perahu, Jasa Perbaikan Kapal	HK 201/ 1/ 2/ OP.TPr/ 2023 SPER/ 43/ 50000/ VII/ 2019 30 Juli 2019	5 Tahun	1 januari 2023	31 desember 2027	87.375 m2	Rp.218.437.500,-	
6	PT. DOK DAN PERKAPALAN SURABAYA	Industri Kapal/ Perahu, Jasa Perbaikan Kapal dan bangunan Lepas pantai	HK 201/ 04/ 11/ OP.TPr- 2020 Ktr.009/ DS/ 1/ 1/ 2020 02 Januari 2020	5 Tahun	1 januari 2020	31 desember 2024	77.626 m2	Rp.194.065.050,-	
7	PT. PELINDO MARINE SERVICE	Reparasi Kapal, Perahu dan Bangunan Terapung	HK 201/ 06/ 02/ OP.TPr- 2019 HK.0501/ 35.1/ PMS- 2019 8 November 2019 ADDENDUM	5 Tahun	1 januari 2020	31 desember 2024	14.598 m2	Rp. 36.496.500,-	

No	NAMA PERUSAHAAN	BIDANG USAHA	PENGGUNAAN PERAIRAN				PENDAPATAN ATAS PENGGUNAAN PERAIRAN	
			NO/TANGGAL PERJANJIAN	JANGKA WAKTU PERJANJIAN		LUAS PENGGUNAAN PERAIRAN		
				JANGKA WAKTU -U PERJANJIAN	MULAI	BERAKHIR		
			HK 201/05/06/ OP.TPr-2020 HK.0501/22.1/ PMS-2020 5 Juni 2020					
8	PT. DUMAS TANJUNG PERAK SHIPYARD	Pembuatan dan Perbaikan Kapal	004.A/ DTPS-D IR/ I/ 2020 HK.201/04/ 16 / OP.TPr-2020 08 Juni 2020	5 Tahun	1 januari 2020	31 desember 2024	12.936 m ² Rp. 32.340.025,-	
9	PT. NAJATIM	Industri Kapal dan Reparasi Kapal	HK.201/05/01/ OP.TPr-2020 021/NDY/ VI/ 2020 08 Januari 2020	5 Tahun	1 januari 2020	31 desember 2024	3.911 m ² Rp.9.776.475,-	
10	PT. DEWA RUCI AGUNG	Industri kapal dan Perahu	HK.201/04/09/ OP.TPr-2020 01/ DRA-OP/ I/ 2020 02 Januari 2020 ADDENDUM PERJANJIAN KERJASAMA TENTANG PENGGUNAAN PERAIRAN DI TUKS PT DEWA RUCI AGUNG HK.201/3/ 6/ OP.TPr-2021 45/ DRA-OP/ D/ 2021 Jumat 26 februari 2021	5 Tahun	1 januari 2020	31 desember 2024	5.415 m ² Rp.13.537.500,-	
11	PT. TRI WARAKO UTAMA	Reparasi kapal, Perahu dan Bangunan Terapung	HK.201/ 1/ 2/ KSOPU.TPr-2024 1.001/ DIR/ SPJ /TWU/I/2014 09 Januari 2014	5 Tahun	8 Oktober 2024	31 Desember 2027	10.050 m ² Rp. 25.125.000,-	
12	PT. GALANGA N SAMUDERA MADURA	Reparasi kapal, Perahu dan Bangunan Terapung	HK.201/ 1/ 1/ KSOPU.TPr-2023 23.12.045/GSM 19 Desember 2023	5 Tahun	31 Oktober 2014	31 Desember 2027	27.631 m ² Rp. 69.077.500,-	

Terkait legalitas penggunaan perairan masa berlaku perjanjian kurang lebih 5 tahun. Sehubungan dengan TUKS, terdapat biaya perizinan untuk pemanfaatan perairan yang harus dibayarkan oleh pengelola Terminal Untuk

Kepentingan Sendiri (TUKS) kepada negara sebagai PNBP, yang dikelola melalui Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Surabaya. Pentingnya pelayanan perizinan dalam sektor pelabuhan. Perizinan TUKS harus jelas dalam pemberian operasional TUKS dalam rangka kegiatan usaha pokok perusahaan. Dalam perizinan TUKS yaitu ditetapkan oleh pejabat yang berwenang yaitu KSOP.

Pemberian izin pemanfaatan perairan untuk TUKS oleh Syahbandar merupakan tindak lanjut dari izin yang dikeluarkan oleh pemerintah pusat. Izin ini dilimpahkan kepada Syahbandar dengan tujuan untuk melakukan pengawasan dan pemantauan terhadap pembangunan TUKS di area kerja Syahbandar yang bersangkutan. (Darsono et al., 2021). Perizinan TUKS merupakan proses yang sangat krusial dalam menjamin kelancaran operasional dan keamanan dalam transportasi barang.

Pendapatan yang penting bagi negara dan daerah salah satunya yaitu PNBP yang dikelola oleh KSOP Utama Tanjung Perak Surabaya. PNBP ini didapatkan dari berbagai macam retribusi yang salah satunya adalah biaya perizinan yang dikenakan pada pengguna jasa. Setiap tahunnya, pemerintah mengharapkan adanya peningkatan PNBP sebagai dari upaya dalam meningkatkan pendapatan negara.

Biaya perizinan adalah salah satu bagian terpenting dalam kontribusi PNBP yang bertujuan untuk mendukung pengelolaan infrastruktur, regulasi dan pembangunan ekonomi. Dalam hal ini biaya perizinan yang telah ditetapkan KSOP sangat berpengaruh pada jumlah PNBP yang berhasil dihimpun. Ini

sangat penting dalam terciptanya sistem transportasi yang lebih berkelanjutan dan efisien di Indonesia.

Pemberian izin penggunaan perairan serta biaya perizinan penggunaan perairan sangat penting dalam kontribusi terhadap PNBP KSOP Tanjung Perak dengan tujuan untuk terciptanya pembangunan berkelanjutan di wilayah pelabuhan Tanjung Perak sebagai retribusi dalam peningkatan PNBP.

Keberadaan TUKS memberikan dampak langsung kepada Penerimaan PNBP yang dipungut oleh KSOP Utama tanjung perak. PNBP merupakan salah satu sumber pendapatan yang diharapkan akan terus meningkat guna mendukung pemeliharaan dan pembangunan infrastruktur di pelabuhan. Dengan konteks ini, hubungan antara TUKS dengan PNBP di KSOP dapat meningkatkan efisiensi operasional, dan dapat berpotensi meningkatkan volume barang yang dikelola dan pada tahapnya meningkatkan pendapatan PNBP yang berasal dari perizinan dan retribusi lainnya.

Peran KSOP Utama Tanjung Perak Surabaya terhadap PNBP terhadap perekonomian nasional. Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) memegang peranan penting dalam mendanai penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan nasional. Peran ini bertujuan untuk mendorong kemandirian bangsa dalam pemberdayaan negara serta mendukung kebijakan pemerintah di berbagai sektor guna mengoptimalkan potensi pembangunan yang masih belum dimanfaatkan secara maksimal. Pendapatan ini diperoleh dari berbagai sumber, seperti biaya retribusi pengguna fasilitas pelabuhan, biaya perizinan pelayaran, biaya pelayaran kapal dan pelayaran lainnya. Dengan demikian KSOP memiliki peran sebagai pengelola dan pengumpul PNBP yang kemudian akan

digunakan sebagai pendukung perkembangan infrastruktur pelabuhan dan peningkatan kualitas layanan sektor maritim.

Hubungan antara KSOP dan PNBP sangat kompleks, dimana keberadaan KSOP yang efektif dan efisien dapat mengoptimalkan penarikan PNBP. Proses perizinan dan biaya perizinan yang cepat dan transparan dan layanan yang baik, mampu meningkatkan kepuasan pengguna jasa dan mendorong lebih banyaknya aktivitas di pelabuhan. Dengan peningkatan volume yang dikelola ini KSOP juga secara langsung berkontribusi terhadap peningkatan PNBP. PNBP yang cukup tinggi ini dapat mempengaruhi kebijakan dan pengelolaan KSOP dalam meningkatkan fasilitas dan infrastruktur pelabuhan.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis berupaya melakukan kajian terhadap permasalahan yang dimaksud melalui penyusunan Karya Tulis Ilmiah yang berjudul **“PENGARUH PELAYANAN JASA PERIZINAN TERMINAL UNTUK KEPENTINGAN SENDIRI DAN BIAYA PERIZINAN TERHADAP PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP) KSOP UTAMA TANJUNG PERAK SURABAYA”**

B. BATASAN MASALAH

Karena luasnya permasalahan dan agar lebih berfokus, oleh karena itu batasan dalam penelitian karya tulis ilmiah ini akan membahas tentang kegiatan perizinan penggunaan perairan di PT. Dumas dan keterlambatan biaya perizinan penggunaan perairan di Pelabuhan Tanjung Perak.

C. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka perumusan masalah dalam penelitian ini dapat disajikan sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaruh perizinan penggunaan perairan TUKS terhadap PNBP pada KSOP Utama Tanjung Perak Surabaya
2. Bagaimana pengaruh biaya perizinan penggunaan perairan TUKS terhadap PNBP di KSOP Utama Tanjung Perak Surabaya
3. Bagaimana pengaruh perizinan dan biaya perizinan penggunaan perairan TUKS terhadap PNBP di KSOP Utama Tanjung Perak Surabaya

D. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan penelitian ini menggambarkan arah dan hasil yang ingin dicapai oleh peneliti dalam proses kajian ilmiah. Adapun target yang ingin diwujudkan melalui penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Untuk menganalisa pengaruh perizinan penggunaan perairan TUKS terhadap PNBP KSOP Utama Tanjung Perak Surabaya
2. Untuk menganalisa pengaruh biaya perizinan penggunaan perairan TUKS pada PNBP KSOP Utama Tanjung Perak Surabaya
3. Untuk menganalisa pengaruh perizinan penggunaan perairan dan biaya perizinan penggunaan perairan terhadap PNBP KSOP Utama Tanjung Perak Surabaya.

E. MANFAAT PENELITIAN

Dari tujuan penelitian lalu manfaat yang bisa diambil yaitu :

1. Teoritis

Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan referensi dan literatur bagi pihak yang berkepentingan sehingga dapat menciptakan pemikiran-pemikiran baru mengenai bagaimana melakukan pelayanan perizinan legalitas penggunaan perairan dan biaya perizinan penggunaan perairan TUKS dan PNBP pada KSOP Utama Tanjung Perak Surabaya.

2. Praktis

a. Bagi Perusahaan

Sebagai sumbangan pikiran mengenai bagaimana melakukan pelayanan perizinan penggunaan perairan dan biaya perizinan penggunaan perairan terminal untuk kepentingan sendiri dalam PNBP pada KSOP Utama Tanjung Perak Surabaya.

b. Bagi Poltekpel Surabaya

Sebagai bahan informasi tambahan dan data dokumentasi pada perpustakaan yang berkaitan dengan jasa perizinan perairan dan biaya perizinan penggunaan perairan terminal untuk kepentingan sendiri di KSOP Tanjung Perak Surabaya.

c. Bagi Peneliti

Tentunya diharapkan dapat menambah wawasan dan pengetahuan serta juga dapat memahami mengenai pelayanan jasa perizinan penggunaan perairan dan biaya perizinan penggunaan perairan pada TUKS terhadap PNBP dan sebagai salah satu syarat kelulusan sarjana terapan di Politeknik Pelayaran Surabaya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. LANDASAN TEORI

Landasan teori adalah teori-teori maupun konsep dan prinsip dari para peneliti terdahulu yang menjadi acuan dasar bagi peneliti dalam melakukan penelitian ini.

1. Pelayanan Perizinan Penggunaan Perairan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS)

Salah satu bentuk pelayanan publik yang krusial adalah pelayanan publik yang krusial adalah pelayanan perizinan TUKS.

a. Pengertian Pelayanan

Dalam konteks Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), pelayanan merujuk pada Tindakan atau proses yang dilakukan guna mendukung dan memfasilitasi pemenuhan kebutuhan pihak lain.

Mengacu pada Keputusan Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor 63 Tahun 2003, Pelayanan dapat dipahami sebagai serangkaian kegiatan yang diselenggarakan oleh Lembaga pemerintah, baik di Tingkat pusat, daerah, maupun oleh badan usaha milik negara atau daerah, yang berupa penyediaan barang dan/atau jasa guna memenuhi kebutuhan Masyarakat serta sebagai wujud pelaksanaan dari peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Menurut Moenir (2005:47), pelayanan adalah proses pemenuhan kebutuhan yang dilakukan secara langsung melalui tindakan orang lain.

Inti dari pelayanan ini terletak pada berbagai upaya yang dilakukan seseorang untuk mencapai tujuan tertentu, dengan harapan dapat memberikan kepuasan dalam memenuhi kebutuhan yang ada.

Menurut Tjiptono (2012:24), pelayanan adalah usaha untuk memenuhi kebutuhan dan keinginan konsumen, yang disertai dengan penyampaian layanan secara tepat guna memenuhi atau menyesuaikan dengan harapan konsumen.

b. Aspek Pelayanan Jasa

Menurut Moeljono (2002:17), kualitas pelayanan terdiri dari lima unsur utama yang menjadi tolak ukur dalam menilai mutu layanan yang diberikan, yaitu :

Etos kerja merujuk pada komitmen serta penerapan sikap pelayanan sebagai landasan dalam menjalankan tugas dan aktivitas organisasi. Indikator ini mencerminkan bagaimana suatu organisasi menjalankan operasionalnya serta berinteraksi dalam memberikan layanan kepada para pengguna jasa.

1) Keselarasan dengan pelanggan, yang berarti pentingnya perusahaan untuk selalu fokus pada kebutuhan dan harapan pelanggan. Indikator ini menggambarkan apakah kebijakan yang diambil oleh perusahaan telah disesuaikan dengan kebutuhan dan harapan konsumen atau belum.

a) Kompetensi dalam mengatasi permasalahan pelanggan.

Indikator ini menunjukkan jika perusahaan dapat memberikan layanan yang memadai kepada pelanggannya.

- b) Karyawan yang kompeten dan memiliki potensi untuk diberdayakan merupakan aset strategis bagi Perusahaan. Individu dengan kualifikasi yang memadai diberikan perhatian, kewenangan, serta kesempatan untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawab secara optimal. Indikator ini mencerminkan Upaya perusahaan dalam memfasilitasi dan memberdayakan karyawan guna memenuhi ekspektasi serta kebutuhan pelanggan.
- c) Perbaikan mutu dan mekanisme yang dapat memenuhi kebutuhan pelanggan memerlukan kesiapan untuk terus berkembang dan memperbaiki kemampuan diri, dengan fokus pada kualitas pelayanan dan proses. Indikator ini menunjukkan apakah terdapat upaya yang konsisten untuk terus-menerus melakukan perbaikan dan peningkatan.
- c. Dimensi Pokok Pelayanan Jasa
- Brady dan Cronin (2001:37) mengemukakan bahwa terdapat beberapa dimensi utama yang berperan sebagai faktor penentu dalam kualitas pelayanan jasa, yaitu :
- 1) Kualitas interaksi dimulai melalui aspek sikap, perilaku, serta kompetensi yang ditunjukkan.
 - 2) Kualitas lingkungan fisik dievaluasi berdasarkan kondisi lingkungan, rambutan, serta aspek sosial yang menyertainya.
 - 3) Kualitas hasil diukur melalui indikator seperti durasi waktu tunggu, keberadaan bukti fisik, serta nilai yang diterima oleh pelanggan.

d. Perizinan Penggunaan Perairan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS)

Regulasi terkait perizinan harus memperhatikan aspek keselamatan, keamanan, lingkungan (Manajemen Pelabuhan, Prof.H.Muhammad T.H.E.Baharuddin:2020). Sementara itu menurut (Prof.Dr.H.Anwar Rizal:2019) Perizinan pelabuhan adalah langkah krusial dalam manajemen pelabuhan yang mencakup aspek legal dan administratif untuk menjamin bahwa pembangunan dan operasi terminal pelabuhan berjalan dengan regulasi yang ada.

Menteri Perhubungan hanya memberikan satu kali dalam memberikan perizinan terminal atas dasar pengajuan tersurat dan dapat disampaikan kembali jika pengajuan ditolak. Ada 8 persyaratan untuk perizinan penggunaan perairan TUKS (Hubla.dephub, n.d.) yaitu :

- 1) Izin dermaga (TUKS/TERSUS);
- 2) Akta pendirian perusahaan dan SK Menkumham akta perubahan (bila ada);
- 3) Gambar/layout dermaga;
- 4) Sertifikat kepemilikan tanah;
- 5) Ship particular kapal terbesar yang pernah sandar di dermaga;
- 6) Nomor telepon dan faksimili;
- 7) Koordinat luas perairan
- 8) Batas-batas area perairan.

e. Penggunaan Perairan

Supangat (2006) menjelaskan bahwa perairan umum merupakan

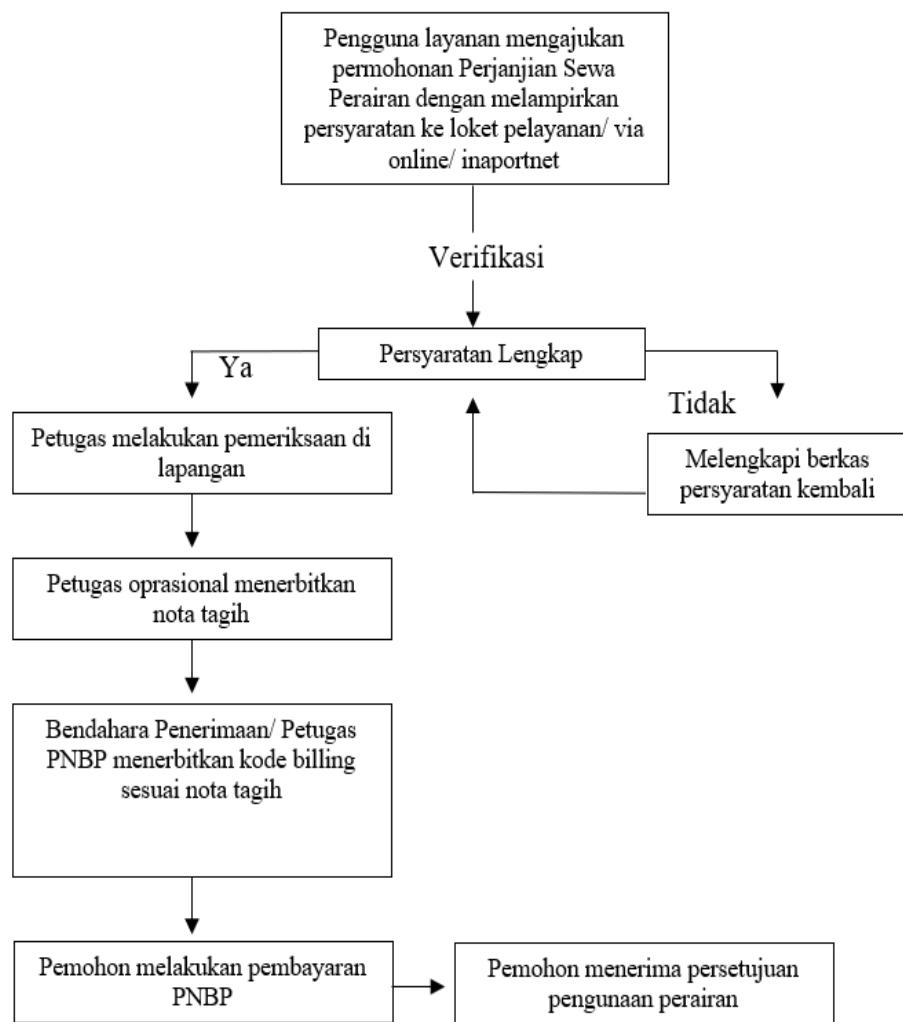
wilayah pada permukaan bumi yang tertutupi air secara permanen maupun musiman, dan dapat terbentuk secara alami atau hasil rekayasa manusia. Perairan tersebut dapat berupa air tawar, payau, maupun laut, serta memiliki karakteristik sebagai sumber daya Bersama. Kepemilikan atas perairan umum berada di bawah kewenangan negara dan tidak menjadi hak milik perorangan. (Wisudo, 2014).

Dalam penggunaan perairan kedua belah pihak antara KSOP dengan TUKS melaksanakan perjanjian, dimana dalam perjanjian dan pengakhiran kerjasama ini dilakukan selama kurun waktu 5 (lima) tahun, mulai dari tanggal 1 Januari 2020 hingga 31 Desember 2024, dan dapat diperlama berdasarkan persetujuan antara kedua pihak. (Nuzaibah, 2023).

f. Proses Pengurusan Penggunaan Perairan

Sistem mekanisme dan prosedur dalam standar pelayanan sewa penggunaan perairan (Hubla.dephub, n.d.) yaitu :

Tabel 2. 1 Sistem mekanisme dan Prosedur
Sumber : hubla.dephub



Keterangan :

- 1) Pemohon layanan mengajukan permohonan dengan menyertakan persyaratan melalui loket pelayanan, secara online, atau melalui Inaportnet.
- 2) Petugas melakukan verifikasi kelengkapan Dokumen yang

- dipersyaratkan;
- 3) Apabila sudah lengkap, petugas melakukan pemeriksaan di lapangan;
 - 4) Petugas operasional menerbitkan nota tagih dan Bendahara penerimaan menerbitkan kode billing;
 - 5) Pemohon melakukan pembayaran PNBP; dan
 - 6) Pemohon menerima persetujuan penggunaan perairan.

Berdasarkan teori yang terkait dengan perizinan penggunaan perairan yang dimaksud dengan perizinan penggunaan perairan pada TUKS dalam penelitian ini yaitu pengurusan yang melibatkan permohonan, pemeriksaan lapangan, pembayaran PNBP dan penerbitan persetujuan penggunaan perairan. Dimana data yang diambil dari perizinan penggunaan perairan didapat dari PT.Dumas.

2. Biaya Perizinan Penggunaan Perairan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS)

Biaya perizinan sangatlah penting, terutama bagi TUKS dalam mengurus perizinan TUKS.

a. Pengertian Biaya

Menurut Firdaus Dunia dkk. (2018), biaya dapat dipahami sebagai bentuk pengorbanan atas sumber daya ekonomi yang dilakukan untuk memperoleh barang atau jasa yang diharapkan memberikan manfaat pada waktu yang akan datang. Selaras dengan hal tersebut, Simamora (2002:36) dalam karyanya Akuntansi Manajemen menyatakan bahwa biaya merupakan pengeluaran berupa uang tunai

atau setaranya yang dialokasikan untuk memperoleh barang atau jasa, yang diproyeksikan akan menghasilkan manfaat atau pendapatan bagi organisasi, baik dalam jangka pendek maupun Panjang.

b. Sistem Penentuan Biaya

Menurut Siregar dkk. (2017) “sistem penentuan biaya merupakan suatu metode untuk mendistribusikan biaya ke produk dengan cara merekapitulasi biaya”.

1) Pembebanan biaya

Pembebanan biaya dikelompokkan menjadi 3 sistem untuk masing-masing unit produksi, antara lain (Purwaji dkk, 2018):

a) Sistem Biaya Sesungguhnya (*Actual Cost System / Historical Cost System*) merupakan suatu pendekatan dalam perhitungan biaya di mana pembebanan biaya terhadap produk dilakukan berdasarkan pengeluaran yang benar-benar terjadi selama proses produksi. Dalam sistem ini, pencatatan data biaya dilakukan setelah biaya actual dikeluarkan, dan pelaporan informasi biaya baru dapat disusun setelah seluruh aktivitas produksi pada suatu periode selesai, yaitu umumnya di akhir periode akuntansi. Sistem ini bertujuan memberikan estimasi biaya produk atau jasa secara tepat dan akurat, berdasarkan data historis yang factual.

b) Sistem Biaya yang Ditentukan di Muka (*Standard Cost System*) merupakan metode penghitungan biaya di mana biaya dibebankan pada produk sebelum proses produksi atau layanan dimulai. Dalam sistem ini, biaya ditetapkan sebelumnya sebagai

standar berdasarkan faktor-faktor seperti harga dan kuantitas standar. Selain itu, pencatatan biaya aktual juga tetap dilakukan, sehingga jika terjadi perbedaan antara biaya aktual dan biaya standar, dapat dianalisis untuk mengetahui penyebabnya. Sistem ini dipakai oleh manajemen sebagai media untuk merencanakan dan mengendalikan biaya secara efektif.

- c) Sistem Gabungan (*Hybrid*), adalah metode penghitungan biaya yang mengombinasikan dua pendekatan, di mana biaya bahan baku dan tenaga kerja langsung dihitung berdasarkan jumlah aktual, sedangkan biaya *overhead* pabrik dihitung menggunakan biaya yang telah disepakati sebelumnya. Biaya aktual tetap ditulis, sementara selisih antara biaya actual dan biaya standar dihimpun dalam sebuah akun tersendiri yang terpisah dari pencatatan utama.

2) Metode Penentuan Biaya

Metode perhitungan biaya pokok produksi adalah suatu cara untuk mengukur unsur-unsur biaya dalam proses produksi, yang dilakukan melalui dua pendekatan utama, yaitu:

- a) *Full Costing*

Seluruh komponen biaya yang terkait dengan proses produksi diperhitungkan secara menyeluruh dalam penetapan biaya produksi, mencakup biaya bahan baku, biaya tenaga kerja langsung, serta menggunakan pendekatan *full costing*. *Full costing* merupakan suatu pendekatan penghitungan biaya yang

memasukkan seluruh elemen biaya *overhead* pabrik, baik yang bersifat variabel maupun tetap, guna memperoleh estimasi biaya produksi yang komprehensif dan akurat.

b) *Variable Costing*

Variable *costing* yaitu cara penentuan biaya produksi yang hanya memperhitungkan komponen biaya variabel dalam proses produksi, seperti biaya bahan baku, tenaga kerja langsung, dan biaya *overhead* pabrik yang bersifat variabel.

c. Biaya Perizinan Penggunaan Perairan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS)

“Izin (*vergunning*) merupakan bentuk persetujuan yang diberikan oleh pihak berwenang berdasarkan peraturan perundang-undangan, yang memungkinkan seseorang untuk melakukan tindakan tertentu yang sebenarnya dilarang menurut ketentuan hukum yang berlaku” (Sutedi Adrian, 2011, hlm. 167–168).

Perizinan merupakan suatu mekanisme dalam rangka memberikan legalitas secara hukum kepada individu maupun pelaku usaha atau kegiatan tertentu, yang dapat diwujudkan dalam bentuk izin operasional maupun tanda daftar usaha. Dalam konteks hukum administrasi, izin befungsi sebagai instrument normative yang secara umum digunakan untuk mengatur, membatasi, serta mengarahkan perilaku Masyarakat sesuai dengan kerangka hukum yang berlaku.

Biaya perizinan penggunaan perairan merupakan sejumlah uang yang wajib dibayarkan untuk memperoleh izin atau tanda daftar usaha.

Tujuan dari biaya ini adalah untuk menutupi sebagian atau seluruh biaya operasional dalam proses pemberian izin tersebut.

Menurut Samsul Maarif (2009), biaya perizinan adalah pengeluaran yang dilakukan oleh individu maupun badan usaha untuk mendapatkan izin dari pihak berwenang guna menjalankan kegiatan tertentu. Biaya ini mencakup tidak hanya pembayaran resmi untuk pengajuan izin, tetapi juga mencakup biaya administrasi, pemenuhan berbagai persyaratan, serta proses pengawasan yang terkait.

Ketentuan mengenai perhitungan biaya jasa perairan yang wajib dibayarkan oleh TERSUS atau TUKS melalui Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2016, yaitu sebagai berikut:

- 1) “Untuk TERSUS dan TUKS tanpa dermaga namun melakukan docking kapal, luas perairan dihitung berdasarkan perkalian antara panjang kapal terbesar (LOA) dengan lebar kapal terbesar.”
- 2) “Untuk TERSUS dan TUKS yang memiliki lebih dari satu dermaga dengan berbagai tipe, luas perairan ditentukan dengan mengukur dari garis terluar bangunan dermaga, kemudian ditarik garis lurus ke daratan, ditambah lebar kapal terbesar, dilanjutkan dengan menarik garis ke sisi bangunan dermaga lainnya, lalu Kembali ditarik garis lurus ke daratan.”

Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) melakukan perjanjian pembayaran penggunaan perairan dibayarkan setiap tahun sesuai periode dalam perjanjian. Pengelolaan Terminal Untuk

Kepentingan Sendiri adalah badan usaha sesuai dengan usaha pokoknya. Biaya Perizinan untuk penggunaan perairan TUKS meliputi penggunaan perairan untuk bengunann dan kegiatan lainya dan penggunaan perairan untuk bangunan dan kegiatan pada TUKS/TERSUS yaitu per m^2 per tahun x Rp. 2.500,00.

d. Pengertian Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS)

Dalam Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, “Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) diartikan sebagai terminal yang berada dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan, yang merupakan bagian dari pelabuhan dan berfungsi untuk melayani kepentingan internal sesuai dengan kegiatan utamanya.” Mengingat banyaknya definisi terkait TUKS yang diatur dalam Undang-Undang, peneliti merasa hraus menjelaskan hubungan antara definisi TUKS dengan berbagai aspek kepelabuhanan, seperti Pelabuhan, Unit Penyelenggara Pelabuhan, Otoritas Pelabuhan, Syahbandar, BUP, Terminal, DLKp, dan DLKr.

Menurut Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah No.52 Tahun 2021 tentang TERSUS dan TUKS mendefinisikan Kepelabuhan yaitu :

“Kepelabuhanan dapat dipahami sebagai segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi Pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang, dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, serta sebagai tempat perpindahan intermodal dan/atau antarmoda yang

mendukung perekonomian nasional dan daerah””

“Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang Pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.”

Adapun jenis-jenis pelabuhan dari segi penyelenggaranya yaitu

- 1) Pelabuhan laut merupakan jenis pelabuhan yang berfungsi untuk melayani aktivitas penyebrangan dan/atau transportasi laut, yang berada di kawasan perairan laut maupun sungai.
- 2) Pelabuhan laut merupakan pelabuhan dengan lokasi di wilayah perairan laut atau sungai dan berfungsi untuk mendukung kegiatan transportasi laut dan/atau penyeberangan.
- 3) Pelabuhan laut adalah pelabuhan dengan fungsi pendukung aktivitas angkutan laut dan/atau penyeberangan, yang berada pada kawasan perairan laut maupun sungai.
- 4) Pelabuhan laut merupakan fasilitas yang digunakan sebagai pembantu transportasi laut dan/atau penyeberangan, dengan lokasi di perairan laut atau sungai.

Penyelenggara Pelabuhan adalah Otoritas Pelabuhan atau Unit Penyelenggara Pelabuhan :

- 1) Unit Penyelenggara Pelabuhan adalah lembaga pemrintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, pengawasan kegiatan kepelabuhanan, dan pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan untuk Pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.
- 2) Otoritas Pelabuhan adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan Kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial.
- 3) Syahbandar adalah pejabat pemerintah di Pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.
- 4) Badan Usaha Pelabuhan adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang pengusahaan terminal dan fasilitas Pelabuhan lainnya.

“Terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang dan/atau tempat bongkar muat barang.” Terminal terbagi menjadi beberapa jenis, antara lain:

- 1) Terminal Khusus adalah terminal yang terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari Pelabuhan terdekat untuk melayani

kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.

- 2) Terminal Untuk Kepentingan Sendiri adalah terminal yang terletak di Daerah Lingkungan kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari Pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.

e. Pengelolaan TUKS

Pengelola Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) dapat diselenggarakan oleh instansi pemerintah pusat, pemerintah daerah provinsi, pemerintah kabupaten/kota, maupun oleh badan usaha yang secara hukum bertanggung jawab sebagai pihak pengelola terminal dimaksud.

Berdasarkan teori yang terkait dengan biaya perizinan penggunaan perairan maka yang dimaksud dengan biaya perizinan pada TUKS dalam penelitian ini yaitu dihitung berdasarkan luas area perairan dan ditunjukkan untuk mendukung pengelolaan legal efisien dan berkelanjutan. Data yang diambil dari biaya perizinan penggunaan perairan didapat dari data KSOP tetapi data yang difokuskan di PT.Dumas.

3. PNBP

Pendapatan Negara Bukan Pajak sesuai Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2018 tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak yaitu “Penerimaan negara Buakn Pajak, yang selanjutnya disingkat PNBP, adalah seluruh penerimaan Pemerintah Pusat yang tidak berasal dari penerimaan perpajakan yang terdiri atas penerimaan dari pengelolaan sumber daya

alam, pelayanan yang dilaksanakan oleh Pemerintah, pengelolaan kekayaan negara yang dipisahkan, pengelolaan dana pemerintah, dan penerimaan lainnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”.

a. Pajak

Menurut Undang-Undang No. 28 Tahun 2007 tentang Ketentuan Umum dan Tata Cara Perpajakan, “Pajak adalah kontribusi wajib kepada negara yang terutang oleh pribadi atau badan yang bersifat memaksa berdasarkan Undang-Undang, dengan tidak mendapatkan imbalan secara langsung dan digunakan untuk keperluan negara bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.”

Menurut Prof. Dr. Rochmat Soemitro SH (2021:1), pajak dapat diartikan sebagai kewajiban finansial yang dikenakan kepada Masyarakat oleh negara berdasarkan ketentuan perundang-undangan, yang pelaksanaannya bersifat memaksa, tanpa memberikan balas jasa secara langsung kepada pembayar, dan dimaksudkan untuk mendanai belanja negara guna kebutuhan public. Sementara itu, menurut Djajadiningrat dalam Resmi (2014:1), pajak merupakan kewajiban yang dibebankan kepada individua tau badan usaha untuk menyerahkan sebagian dari kekayaan kepada negara sebagai akibat dari kondisi atau pariwisata tertentu yang menimbulkan kewajiban fisikal, tanpa bersifat sebagai sanksi. Kewajiban ini didasarkan pada ketentuan hukum yang ditetapkan oleh pemerintah dan bersifat memaksa, meskipun tidak disertai dengan imbal balik secara langsung dari negara, dengan tujuan utama untuk mendukung pembiayaan kepentingan umum serta

menjamin kesejahteraan Masyarakat secara kolektif.

1) Fungsi pajak

Fungsi pajak menurut Rahayu dan Suhayati (2013:3-4) adalah:

a) Fungsi *Budgetair* (Sumber Keuangan Negara)

Pajak merupakan salah satu instrument penerimaan negara yang berperan dalam mendukung pembiayaan berbagai jenis pengeluaran pemerintah, baik yang bersifat operasional rutinmaupun yang dialokasikan untuk kegiatan Pembangunan nasional.

b) Fungsi Regulerend (Pengatur)

Pajak berperan sebagai instrument regulative yang memungkinkan pemerintah menjalankan kebijakan di sektor social dan ekonomi, serta digunakan untuk mewujudkan berbagai tujuan strategis yang melampaui sekedar aspek fisikal atau penerimaan negara.

2) Jenis pajak

Pajak dibagi menjadi tiga kelompok berdasarkan sifat, kategori, dan badan pemungutnya (Resmi, 2024:7), yaitu:

a) Jenis pajak menurut sifat (Resmi, 2024:7) yaitu:

(1) Pajak Subjektif

Pajak yang berkaitan dengan subjek pajak, di mana jumlah pajak yang dikenakan sangat dipengaruhi oleh kondisi subjek pajak tersebut.

(2) Pajak Objektif

Jumlah pajak yang dikenakan sepenuhnya bergantung pada kondisi objek pajak, tanpa memperhatikan atau terpengaruh oleh situasi subjek pajak.

- b) Jenis pengelompokan pajak berdasarkan golongan (Rahayu dan Suhayati, 2013:12) yaitu :

(1) Pajak langsung

Pajak yang beban pajaknya tidak mungkin untuk dialihkan (*no tax shifting*) kepada entitas lain, baik oleh individu maupun badan.

(2) Pajak tidak langsung

Tanggung jawab atas pembayaran pajak yang semula dibebankan kepada individu tertentu dapat dialihkan, baik secara keseluruhan maupun sebagian, kepada pihak lain melalui mekanisme pengalihan beban pajak (*tax shifting*).

- c) Jenis pengelompokan pajak menurut lembaga pemungut (Rahayu dan Suhayati, 2013:13)

(1) Pajak Pusat

Pajak yang pengelolaannya berada di bawah kewenangan pemerintah pusat, yang dalam pelaksanaanya dijalankan oleh Kementerian Keuangan melalui Direktorat Jenderal pajak sebagai instansi teknis yang berwenang.

(2) Pajak Daerah

Pajak yang pemungutannya dilakukan oleh pemerintah

daerah, yang secara administratif terbagi atas kewenangan pengelolaan oleh pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota sebagai penyelenggara urusan pemerintahan tingkat daerah.

b. Penerimaan Negara

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2003 Tentang Keuangan Negara pasal 1 ayat (9) menyatakan bahwa “penerimaan negara adalah uang masuk ke kas negara.”

Menurut Rosa dan Gayer (2010) penerimaan negara adalah total uang yang diterima oleh pemerintah dari berbagai sumber, baik pajak maupun bukan pajak, yang digunakan untuk membiayai pengeluaran public. Sementara itu menurut Musgrave (2004) penerimaan negara mencakup semua pendapatan yang diperoleh pemerintah untuk memenuhi kebutuhan masyarakat, termasuk pajak, retribusi, dan hibah. Pendapatan negara diperoleh dari pajak, penerimaan negara bukan pajak (PNBP), serta hibah yang berasal dari dalam maupun luar negeri.

Beberapa macam sumber pendapatan negara yaitu :

- 1) Penerimaan perpajakan merupakan seluruh pendapatan yang diperoleh dari pemungutan pajak, baik yang bersumber dari aktivitas perdagangan internasional maupun dari sektor pajak domestik.
- 2) Pajak atas perdagangan internasional mencakup antara lain bea masuk serta pajak atau pungutan yang dikenakan terhadap kegiatan ekspor.
- 3) Pajak dalam negeri mencakup berbagai jenis pungutan, antara lain

Pajak Penghasilan (PPh), Pajak Bumi dan Bangunan (PBB), Pajak Pertambahan nilai atas barang dan jasa serta pajak penjualan atas Barang Mewah (PPnBM), Bea Perolehan Hak atas Tanah dan Bangunan (BPHTB), cukai, serta bentuk pajak lainnya yang dikenakan dalam yurisdiksi nasional.

a) Penerimaan negara bukan pajak (PNBP)

Menurut Undang-Uandang No.1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara, PNBP adalah “seluruh penerimaan pemerintah pusat yang tidak berasal dari penerimaan perpajakan. PNBP mencakup berbagai jenis penerimaan, seperti hasil pemanfaatan aset negara, hasil penjualan barang dan jasa, serta hasil dari kegiatan lain yang tidak terkait dengan pajak.”

(1) Penerimaan Sumber Daya Alam (SDA) antara lain bersumber dari migas (minyak bumi dan gas alam), nonmigas (kehutanan, perikanan, pertambangan umum)

(2) Laba Badan Usaha Milik negara (BUMN)

(3) Penerimaan negara Bukan Pajak (PNBP) lainnya,

b) Hibah adalah seluruh penerimaan negara yang diperoleh dari kontribusi sukarela yang berasal dari sektor swasta baik dalam maupun luar negeri, serta dari pemerintah negara asing.

c. Pengertian dan Jenis PNBP

PNBP (Penerimaan negara Bukan Pajak) memegang peran penting dalam pembiayaan operasional pemerintahan serta pelaksanaan Pembangunan nasional. Oleh sebab itu, pengelolaan administrasi yang

efektif dan efisien menjadi krusial untuk memastikan pemanfaatan sumber penerimaan ini dapat dilakukan secara optimal.

Dalam Undang-Undang Dasar 1945 upaya pencapaian tujuan nasional sebagaimana dimaksud, Pemerintah mengadakan kegiatan pembangunan nasional dan pemerintahan. Karena itu, (PNBP) berperan pada kegiatan pendanaan penting guna meningkatkan kemandirian bangsa terhadap pembangunan dan penerimaan negara.

Berdasarkan pendapat Mardi Priyato (2007), Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) didefinidikan sebagai seluruh pendapatan yang diperoleh pemerintah pusat yang bukan berasal dari sumber pajak,

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 1997 Tentang Penerimaan Negara Buakan Pajak pasal 2 ayat 1, yaitu mengenai jenis “Kelompok Penerimaan Negara Bukan Pajak” meliputi :

- 1) Penerimaan yang bersumber dari pengelolaan dana Pemerintahan;
- 2) Penerimaan dari pemanfaatan sumber daya alam;
- 3) Penerimaan dari hasil-hasil pengelolaan kekayaan Negara yang dipisahkan;
- 4) Penerimaan dari kegiatan pelayanan yang dilaksanakan Pemerintah;
- 5) Penerimaan berdasarkan putusan pengadilan dan yang berasal dari pengenaan denda administrasi;
- 6) Penerimaan berupa hibah yang merupakan hak pemerintah;
- 7) Penerimaan lainnya yang diatur dalam Undang-Undang tersendiri.

d. Fungsi PNBP

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2018 tentang Penerimaan Negara Buakn Pajak yaitu PNBP pada prinsipnya memiliki dua fungsi yaitu, “ fungsi penganggaran (*budgetary*) dan fungsi pengaturan (*regulatory*).”

- 1) Fungsi penganggaran (*budgetary*) menunjukkan bahwa sebagai salah satu komponen utama pendapatan negara, PNBP berperan strategis dalam memperkuat struktur Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) melalui upaya maksimalisasi penerimaan negara dari sumber non-pajak.
- 2) Fungsi pengaturan (*regulatory*) mencerminkan peran vital dan strategis PNBP dalam menunjang implementasi kebijakan pemerintah, khususnya dalam aspek pengelolaan serta pengendalian aset negara, termasuk di dalamnya pemanfaatan sumber daya alam secara terarah dan berkelanjutan.

Manajemen dan kontrol terhadap aspek tersebut memiliki peranan yang esensial dalam mewujudkan kesejahteraan social, memperkuat kemandirian nasional, serta mendukung terlaksananya Pembangunan yang berkelanjutan dan berkeadilan.

Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) dari organisasi sector public milik pemerintah yang memiliki sejumlah fungsi yang meliputi hal-hal berikut :

- 1) Sumber penerimaan

PNBP merupakan salah satu komponen pendapatan negara yang

bersumber dari pemberian layanan atau pemanfaatan aset milik negara oleh instansi pemerintah kepada Masyarakat luas.

2) Pengaturan

Selain berfungsi sebagai salah satu instrument penerimaan negara, Penerimaan Negara Buakan Pajak (PNBP) turut berperan sebagai mekanisme regulative dalam mengarahkan kebijakan serta melakukan penyesuaian strategis sesuai dengan tujuan Pembangunan nasional.

e. Pengelolaan PNBP

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2018 Tentang Penerimaan Negara Buakan Pajak, yaitu “seluruh PNBP dikelola dalam sistem anggaran pendapatan dan neraca negara” yang mencakup hal-hal berikut :

- 1) Perencanaan;
- 2) Pelaksanaan;
- 3) Pertanggungjawaban; dan
- 4) Pengawasan.

Ini untuk mengingatkan akuntabilitas, pelayanan, dan optimalisasi PNBP sebagai penerimaan negara.

PNBP dalam pelaksanaan tertentu perlu diatur, yaitu cara mengatur PNBP sebagai berikut :

- 1) Seluruh PNBP harus segera disetorkan secara langsung ke rekening kas negara;
- 2) Seluruh PNBP dicatat dan diintegrasikan secara menyeluruh ke

- dalam sistem APBN;
- 3) Tipe tertentu dari PNBP dapat dialokasikan untuk membiayai aktivitas yang memiliki keterkaitan langsung dengan sumber penerimaan tersebut oleh instansi yang berwenang. Kegiatan-kegiatan yang dimaksud mencakup antara lain :
- a) Studi dan peningkatan teknologi dalam bidang uji kendaraan bermotor;
 - b) Peningkatan kualitas sumber daya manusia untuk memperbaiki pelayanan kepada masyarakat, termasuk pemberian insentif kepada petugas operasional;
 - c) Penegak hukum dilakukan untuk memastikan penerbitan, pelaksanaan pemantauan secara berkelanjutan, serta pengawasan terhadap proses registrasi uji tipe kendaraan bermotor di wilayah Indonesia;
 - d) Investasi yang berkaitan dengan pengembangan fasilitas dan infrastruktur balai guna menunjang penyelenggaraan pelayanan public.
 - e) Pemeliharaan serta perbaikan terhadap kantor atau gedung beserta peralatan inventaris pendukung lainnya yang berfungsi untuk mendukung operasional pelayanan balai.
- 4) Instansi yang bersangkutan dapat memanfaatkan sebagai dana PNBP setelah memperoleh izin resmi dari Menteri Keuangan.
- 5) Pimpinan instansi pemerintah yang terkait mengajukan permohonan penggunaan PNBP kepada Menteri Keuangan.

f. Pengelolaan PNBP di KSOP Utama Tanjung Perak Surabaya

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia N0. 20 Tahun 1997 Tentang Penerimaan Negara Buakn Pajak yaitu “Penerimaan Negara Bukan Pajak adalah seluruh penerimaan pemerintah pusat yang tidak berasal dari penerimaan perpajakan.” Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Surabaya berperan sebagai penyelenggara Pelabuhan yang bertanggunag jawab dalam pemungutan seluruh PNBP sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Salah satu pihak yang wajib melakukan pembayaran adalah Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS).

Berbagai tarif untuk jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) yang diterapkan di Kemnterian Perhubungan sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 69 Tahun 2015 mengenai tarif dan jenis PNBP yang berlaku pada Direktorat Jenderal meliputi :

- 1) Tarif jasa kepelabhanan, adalah penerimaan yang diperoleh atas pelayanan jasa kapal, jasa barang, jasa pelayanan alat dan jasa kepelabuhanan lainnya di pelabuhan yang tidak dikomersilkan, Terminal Untuk Kepentingan Sendiri dan Terminal Khusus.
- 2) Tarif jasa kenavigasian, yang dipungut sebagai Penerimaan Negara Bukan Pajak adalah tarif jasa penggunaan fasilitas Pelayaran, jasa Sarana Bantu Navigasi telekomunikasi-pelayaran, jasa penggunaan fasilitas galangan, navigasi, dan tarif jasa pengujian kesehatan dan penilaian lingkungan kerja pelayaran.
- 3) Penerimaan uang perkapanan merupakan seluruh pendapatan yang

diperoleh dari aktivitas di bidang perkapalan dan kepelautan, beserta pengawasannya untuk memastikan kelaiklautan kapal.

- 4) Penerimaan jasa angkutan laut merupakan seluruh pendapatan yang bersumber dari izin dan persetujuan tertulis yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal.

Perjanjian mengenai pemanfaatan perairan oleh Terminal Untuk Kepentingan Sendiri serta Penyelenggara Pelabuhan yang telah ditandatangani wajib disampaikan tembusannya kepada Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, bagian keuangan, serta Kepala Bidang Hukum di lingkungan Sekretariat Direktorat Jenderal Perubungan Laut.

Panduan dalam perhitungan biaya jasa perairan yang wajib dibayarkan oleh Terminal Khusus (TERSUS) atau Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) melalui Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2016, sebagai berikut :

- 1) Untuk TERSUS dan TUKS tanpa dermaga namun melakukan *docking* kapal, luas perairan dihitung berdasarkan perkalian antara Panjang kapal terbesar (LOA) dengan lebar kapal terbesar.
- 2) Untuk TERSUS dan TUKS yang memiliki lebih dari satu dermaga dengan berbagai tipe, luas perairan ditentukan dengan mengukur dari garis terluar bangunan dermaga, kemudian ditarik garis lurus ke daratan, ditambah lebar kapal terbesar, dilanjutkan dengan menarik garis ke sisi bangunan dermaga lainnya, lalu kembali ditarik

garis lurus ke daratan.

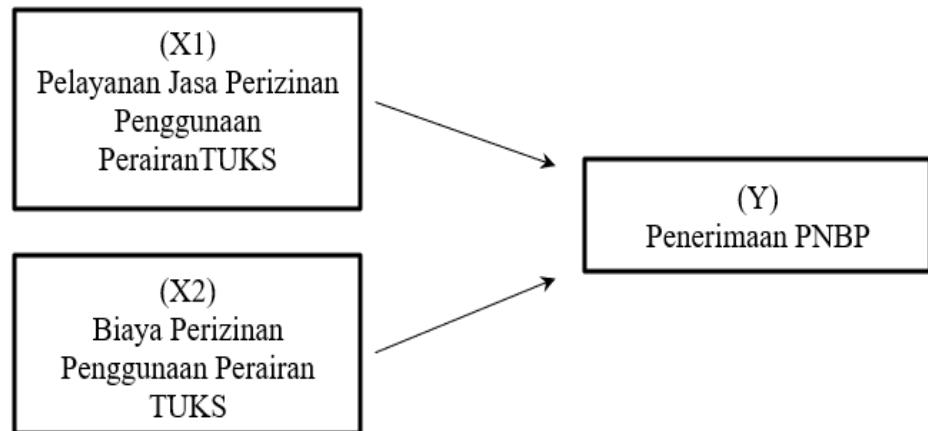
Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) melakukan perjanjian pembayaran penggunaan perairan dibayarkan setiap tahun sesuai periode dalam perjanjian. Pengelolaan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri adalah badan usaha sesuai dengan usaha pokoknya.

Terminal Untuk kepentingan Sendiri (TUKS) berperan sebagai elemen strategis dalam mendukung fasilitas distribusi di kawasan Pelabuhan Tanjung Perak dan wilayah sekitarnya, khususnya yang berada di Kecamatan Pabean Cantian, Surabaya Utara. Surabaya Utara memiliki potensi besar dalam menunjang perekonomian daerah dan nasional karena sebagai pelabuhan utama di wilayah Indonesia paling timur sebagai pusat pendistribusian barang.

TUKS merupakan bagian penunjang yang sangat penting terhadap kegiatan di Pelabuhan Tanjung perak, untuk mendukung kelancaran aktivitas di pelabuhan. Untuk mendukung terhadap penelitian ini pengertian PNBP pada penelitian ini guna untuk melihat ketepatan waktu dalam pelaporan PNBP pada KSOP.

g. Kerangka Pemikiran

Kerangka pikir menjelaskan arah dalam melaksanakan penelitian, terlebih dalam mengerti pada alur pikiran peneliti untuk membahas pengaruh pelayanan jasa perizinan TUKS dan biaya perizinan terhadap PNBP KSOP Utama Tanjung Perak Surabaya.



Gambar 2. 2 Kerangka Pemikiran
Diolah peneliti 2024

Keterangan :

X1 = Pelayanan Jasa Perizinan Penggunaan Perairan TUKS adalah variabel independen

X2 = Biaya Perizinan Penggunaan Perairan TUKS adalah variabel independen

Y = Penerimaan PNBP dalam ketepatan waktu adalah variabel dependen

h. Hipotesis

Hipotesis adalah asumsi awal yang bersifat sementara terkait suatu perilaku, fenomena, atau keadaan tertentu yang sedang terjadi atau diprediksi akan berlangsung. Rumusan hipotesis ini disusun berdasarkan identifikasi masalah, kajian teori serta kerangka pemikiran yang sudah dijelaskan sebelumnya, peneliti merumuskan hipotesis (Kuncoro, 2013:47) sebagai berikut:

- 1) Hipotesis antara pelayanan jasa perizinan penggunaan perairan (X1) terhadap PNBP (Y).

Ho : Tidak adanya pengaruh pelayanan jasa perizinan penggunaan perairan TUKS terhadap PNBP KSOP Utama Tanjung Perak Surabaya.

Ha : Terdapat pengaruh pelayanan jasa perizinan penggunaan perairan TUKS terhadap PNBP KSOP Utama Tanjung Perak Surabaya.

- 2) Hipotesis antara biaya perizinan penggunaan perairan (X2) terhadap PNBP (Y).

Ho : Tidak terdapat pengaruh biaya perizinan penggunaan perairan TUKS terhadap PNBP KSOP Utama Tanjung Perak Surabaya.

Ha : Terdapat pengaruh biaya perizinan penggunaan perairan TUKS terhadap PNBP KSOP Utama Tanjung Perak Surabaya.

- 3) Hipotesis antara perizinan penggunaan perairan dan biaya perairan (X1,X2) terhadap PNBP (Y).

Ho : Tidak terdapat pengaruh pelayanan jasa perizinan penggunaan perairan TUKS dan biaya perizinan penggunaan perairan terhadap PNBP KSOP Utama Tanjung Perak Surabaya.

Ha : Terdapat pengaruh pelayanan jasa perizinan penggunaan perairan TUKS dan biaya perizinan penggunaan perairan terhadap PNBP KSOP Utama Tanjung Perak Surabaya.

B. REVIEW PENELITIAN SEBELUMNYA

Bab ini memuat telaah terhadap berbagai landasan teoritis, procedural, regulatif, serta hasil-hasil penelitian terdahulu yang memiliki keterkaitan dengan topik yang diteliti. Penelit menguraikan sejumlah definisi dan konsep yang relevan dengan permasalahan yang dibahas, yang diperoleh dari literatur yang ditulis oleh para pakar di bidangnya.

Tabel 2. 1 Review Penelitian Sebelumnya

Sumber : (Pitriliani, 2022)

JUDUL PENELITIAN SEBELUMNYA	PENULIS	KESIMPULAN	PERBEDAAN
Pengaruh Pelayanan Perizinan Terminal Khusus Terhadap Peningkatan PNBP KUPP Kelas III Satui	Pitriliani, 2022	<p>1. Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (KUPP) Kelas II Satui melaksanakan kegiatan sosialisasi kepada para pengelola terminal khusus sebagai Upaya untuk meningkatkan pemahaman mereka terkait prosedur perizinan. Kegiatan ini bertujuan untuk mendukung kelancaran dalam proses pengurusan izin operasional terminal khusus.</p> <p>2. Tingkat PNBP di KUPP Kelas III Satui hingga saat ini belum mengalami peningkatan yang signifikan. Menyikapi hal tersebut, KUPP Kelas III Satui menegaskan Kembali urgensi kepatuhan setiap pengelola terminal khusus dalam memperoleh izin operasional secara resmi serta melakukan kewajiban pembayaran sesuai dengan ketentuan peraturan yang berlaku.</p>	Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh pelayanan perizinan terminal khusus terhadap peningkatan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP). Perbedaan antara studi ini dengan penelitian sebelumnya terletak pada focus kajian, yakni pelayanan perizinan penggunaan perairan, serta perbedaan lokasi yang digunakan.

Tabel 2. 2 Review Penelitian Sebelumnya

Sumber : (Darsono et al., 2021)

JUDUL PENELITIAN SEBELUMNYA	PENULIS	KESIMPULAN	PERBEDAAN
Peran Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam Dalam Izin Pembangunan Terminal Khusus	Nono Darsono, Yasin Muhammad Syabil, Muhammad Akmal Fajar, 2021	<p>1. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam memberikan rekomendasi terkait pembangunan dan pengoperasian terminal khusus serta berperan sebagai pihak yang mengawasi dan mengevaluasi apabila terjadi permasalahan dalam pelaksanaannya.</p> <p>2. Kantor kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam menekankan bahwa aspek keselamatan dan keamanan jalur pelayaran harus menjadi prioritas utama dalam setiap proses pengambilan Keputusan dan pertimbangan operasional.</p> <p>3. Kantor kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus batam menerapkan Tindakan tegas terhadap pengelola terminal khusus yang tidak memenuhi ketentuan yang telah ditetapkan, sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 tahun 2017.</p>	Penelitian sebelumnya meneliti mengenai peran KSOP dalam pembangunan TUKS. Perbedaanya dengan penelitian ini peneliti mengenai pengaruh perizinan KSOP terhadap operasional TUKS dalam perizinan dan biaya perairan.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. JENIS PENELITIAN

Jenis penelitian merupakan cara yang dipakai pada penelitian berdasarkan material yang tepat sehingga hasil penelitian dapat dipertanggungjawabkan baik secara ilmiah dan dilapangan.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif, yang menurut pendapat V. Wiratama Sujarweni (2014:39), merupakan jenis penelitian yang menghasilkan temuan-temuan melalui penerapan prosedur statistik atau metode pengukuran lainnya yang bersifat kuantitatif. Penelitian ini kemudian nantinya digunakan peneliti untuk menjelaskan mengenai pengaruh pelayanan jasa perizinan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) dan biaya perizinan terhadap Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) KSOP Utama Tanjung Perak Surabaya.

B. LOKASI DAN WAKTU PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan oleh peneliti di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Suerabaya. Adapun pelaksanaannya berlangsung selama masa praktik darat yang ditempuh selama enam bulan, serta berlanjut pada periode penyusunan tugas akhir.

Tabel 3. 1 Tempat Kedudukan Formal Instansi
Sumber: Dileh Peneliti 2024

Nama Instansi	Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Utama Tanjung Perak Surabaya
Alamat Instansi	Jl. Kalimas Baru No.194, Perak Utara, kec. Pabean Cantikan, Surabaya, jawa Timur 60165
Telepon	(031) 3291364
E-mail	Ksop.pantoloan@gmail.com

C. DEFINISI OPERASIONAL VARIABEL

Definisi operasional variabel menggunakan kerangka kerja dalam suatu penelitian yang menjelaskan metode tertentu yang memungkinkan peneliti lain menggunakan tindakan berulang ataupun mengembangkan metode yang lebih optimal.

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan variabel independen yaitu pelayanan jasa perizinan penggunaan perairan dan biaya perizinan perairan sedangkan untuk variabel dependen yaitu PNBP. Berikut adalah keterangan definisi operasional dari masing-masing variabel beserta indikatornya.

1. Pelayanan Jasa Perizinan (X1)

Menurut Tjiptono (2014), mendefinisikan jasa sebagai serangkaian aktivitas yang ditawarkan kepada pelanggan untuk memenuhi kebutuhan tertentu. Dalam hal ini, jasa perizinan penggunaan perairan membantu pengusaha dalam memenuhi syarat legalitas usaha mereka. Pelayanan jasa perizinan penggunaan perairan dapat diukur dengan menggunakan indikator diantaranya yaitu (Pitriliani, 2022) :

a. Etos kerja

Kedisiplinan, tanggung jawab, serta profesionalisme dalam membantu pengurusan perizinan pada pengguna jasa.

b. Kemampuan pegawai

Kemampuan pegawai terhadap pemahaman, keterampilan serta kompetensi yang dimiliki oleh pegawai dalam melakukan proses perizinan terhadap pengguna jasa.

c. Kualitas pegawai

Kinerja, profesionalisme serta etika pegawai terhadap lingkungan pekerjaan dalam membantu pelayanan pengguna jasa.

2. Biaya Perizinan (X2)

Menurut (Suryono:2015) biaya perizinan sebagai sejumlah uang yang harus dibayar oleh pihak yang ingin memperoleh izin dari pemerintah untuk melakukan kegiatan atau usaha tertentu. Biaya perizinan perairan dapat diukur dengan indikator berikut ini :

a. Tarif perizinan

Dikenakan pada setiap jenis izin penggunaan perairan berdasarkan ukuran perairan ataupun jenis kegiatannya.

b. Kepuasan pengguna terhadap biaya

Dimana pengguna (pemohon izin) merasa puas atau tidaknya pada biaya yang dikenakan dalam proses izin penggunaan perairan TUKS.

c. Tingkat transparansi biaya

Biaya perizinan yang harus dibayarkan dapat diakses oleh pemohon.

3. PNBP (Y)

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 Tentang Perbendaharaan Negara, PNBP yaitu semua penerimaan yang diterima oleh

pemerintah yang berasal dari bukan pajak, seperti pendapatan yang diperoleh dari hasil pengelolaan kekayaan negara yang dipisahkan, biaya perizinan, denda administrative, dan hasil lain yang tidak termasuk dalam kategori pajak. PNBP dapat diukur dengan menggunakan indikator sebagai berikut (Pitriliani, 2022) :

a. Sumber penerimaan negara

PNBP sebagai biaya kebutuhan pemerintah untuk membantu dan memantau kontribusi terhadap Sumber Daya Manusia, kestabilan penerimaan, pemanfaatan aset negara kemandirian pembangunan.

b. Peran strategis

PNBP sebagai pemerkuat keuangan negara dalam pelaksanaan kebijakan publik serta kontribusi APBN.

c. Peningkatan PNBP

PNBP sebagai ukuran atau parameter yang digunakan untuk menilai serta memantau pertumbuhan dan perkembangan pendapatan yang diperoleh pemerintah dari sumber bukan pajak.

D. POPULASI DAN SAMPEL

1. Populasi

Populasi yaitu seluruh subjek yang akan diteliti oleh peneliti yang memiliki karakteristik tertentu dan menjadi fokus peneliti. Dalam penelitian ini peneliti mengambil sasaran populasi objek penelitian yaitu seluruh TUKS yang berada di pelabuhan Tanjung Perak, khususnya mereka yang terlibat langsung dalam perizinan penggunaan perairan.

2. Sampel

Sampel dalam penelitian ini merupakan bagian dari populasi yang dipilih secara representatif untuk mencerminkan karakteristik populasi secara menyeluruh, oleh karena itu akan menjadi keterbatasan waktu jika mempelajari seluruh populasi secara langsung jika populasinya sangat besar. Dalam penelitian ini peneliti mengambil sampel yang terkait dengan variabel peneliti yaitu mengambil dari salah satu TUKS yang berada di pelabuhan Tanjung Perak yaitu PT. Dumas.

E. SUMBER DATA DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. Sumber Data

Sumber data dalam penelitian ini diperoleh langsung dari subjek penelitian. Peneliti hanya menggunakan satu jenis sumber data, yaitu data primer. Menurut Sugiyono (2017), data primer merupakan data yang dikumpulkan secara langsung dari sumber utamanya melalui Teknik wawancara, observasi, atau penyebaran kuisioner. Teknik pengumpulan data menjadi langkah yang sangat krusial dalam proses penelitian, karena pengumpulan data merupakan inyi dari seluruh kegiatan penelitian. Tanpa penerapan teknik yang tepat, data yang diperoleh tidak akan memenuhi standar kualitas yang diharapkan (Sugiyono, 2018:104). Dari pengertian diatas data yang didapat akan disusun dan dianalisis sampai memperoleh penyelesaian dari masalah yang dibahas. Sementara itu teknik pengumpulan data yang digunakan oleh peneliti adalah penelitian kuantitatif yang nantinya menggunakan teknik kuesioner.

2. Teknik Pengumpulan Data

Menurut Sugiyono (2017), teknik pengumpulan data merupakan metode atau prosedur yang digunakan untuk memperoleh data yang dibutuhkan dalam suatu penelitian. Dalam studi ini, peneliti menerapkan beberapa Teknik pengumpulan data yang dijelaskan sebagai berikut :

a. Observasi

Observasi yaitu suatu kegiatan mengamati pada objek secara langsung untuk menemukan informasi terkait objek yang diamati.

Melalui Teknik ini, peneliti melakukan observasi langsung terhadap aktivitas pelayanan perizinan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) dalam kaitannya dengan peningkatan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) di KSOP Utama Tanjung Perak Surabaya. Peneliti mencermati secara langsung dampak dari proses perizinan TUKS terhadap PNBP di instansi tersebut.

b. Kuisioner

Menurut Sugiyono (2015:142) kuesioner merupakan alat berupa rangkaian pernyataan tertulis yang diberikan kepada responden untuk dijawab sebagai salah satu metode dalam pengumpulan data. Pada penelitian ini peneliti menggunakan kuesioner untuk melihat seberapa besar pengaruh pelayanan perizinan penggunaan perairan dan biaya perizinan penggunaan perairan TUKS terhadap Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).

Dalam penelitian ini, peneliti menyebarkan kuisioner kepada pengelola TUKS yang bertanggung jawab atas proses perizinan di

KSOP Utama Tanjung Perak Surabaya. Kuisioner yang diberikan kepada responden terbagi menjadi bagian, yaitu :

- 1) Bagian pertama kuisioner berisi pernyataan mengenai data identitas responden, yang mencakup :
 - a) Jenis kelamin dengan pilihan jawaban :
 - (1) Wanita
 - (2) Pria
 - b) Usia responden dikategorikan dengan rentang :
 - (1) 20-25 tahun
 - (2) 26-30 tahun
 - (3) 31-40 tahun
 - (4) 41-50 tahun
 - (5) Di atas 50 tahun
 - c) Pendidikan terakhir responden meliputi
 - (1) Sekolah Lanjut Tingkat Pertama (SLTP)
 - (2) Sekolah Lanjut Tingkat Atas (SLTA)
 - (3) Akademi/Diploma 3 (D3)
 - (4) Diploma 4 atau Sarjana (D4/S1)
 - (5) Lainnya (harap sebutkan)
- 2) Bagian kedua 10 pertanyaan mengenai pelayanan jasa perizinan penggunaan perairan TUKS;
- 3) Bagian ketiga 9 pertanyaan mengenai biaya perizinan penggunaan perairan; dan
- 4) Bagian keempat 9 pertanyaan mengenai PNBP.

Skala likert digunakan dalam penyusunan kuesioner ini sehingga responden cukup memilih pertanyaan saja. Menurut Sugiyono (2018:152), skala linkert merupakan instrument yang dipakai untuk mengukur sikap, pendapat, serta persepsi individua tau kelompok terhadap suatu fenomena social. Terdapat 5 kategori dari jawaban responden dan masing-masing diberi skor 1-5 yaitu:

Tabel 3. 2 Bobot Nilai Setiap Pertanyaan

Sumber: Diolah Peneliti 2014

Alternatif jawaban	Bobot Nilai
Sangat Setuju (SS)	5
Setuju (S)	4
Kurang Setuju (KS)	3
Tidak Setuju (TS)	2
Sangat Tidak Setuju (STS)	1

F. TEKNIK ANALISIS DATA

Dalam penelitian ini, peneliti menerapkan beberapa Teknik analisis data guna menguji hipotesis serta untuk mengukur Tingkat pengaruh perizinan penggunaan perairan dan biaya perizinan penggunaan perairan TUKS terhadap PNBP di KSOP Utama Tanjung Perak Surabaya. Kajian penelitian jenis-jenis kuantitatif harus sesuai dengan metode yang digunakan, sehingga pada saat diinterpretasikan data dapat lebih mudah dibaca dan lebih sederhana. Menurut Sugiyono (2013:244), analisis data merupakan proses penyusunan dan pengolahan data yang diperoleh dari catatan lapangan, wawancara, dan sumber lainnya secara sistematis agar mudah dipahami serta hasilnya dapat disampaikan kepada pihak terkait. Dalam penelitian ini, teknis analisis yang digunakan meliputi regresi dan korelasi untuk mengkaji pengaruh variabel bebas terhadap variabel terkait. Proses perhitungan statistic dilakukan dengan

bantuan perangkat lunak SPSS sebagai alat analisis data. Teknik analisis statistic yang diterapkan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Uji Validitas dan Reliabilitas

a. Uji Validitas

Menurut Sugiyono (2017:125), uji validitas berfungsi untuk mengukur sejauh mana data yang dikumpulkan oleh peneliti sesuai dengan kondisi sebenarnya pada objek penelitian. Uji Validitas ini dilakukan agar mendapatkan data dengan valid atau tidak dari pengukuran data yang telah didapat, dengan menggunakan alat ukur yang digunakan (kuisisioner). Untuk menguji validasi, dapat menggunakan koefisien korelasi pearson r antara hasil instrumen yang diuji dengan kriteria yang sudah ada.

Pengujian validitas dilakukan dengan menggunakan perangkat lunak SPSS versi 16.0 untuk *Windows*, dengan ketentuan sebagai berikut:

- 1) Pernyataan dinyatakan valid apabila $r_{hitung} > r_{tabel}$.
- 2) Sebaliknya, pernyataan dianggap tidak valid jika nilai $r_{hitung} < r_{tabel}$
- 3) Nilai r_{hitung} dapat ditemukan pada kolom *corrected item total correlation* dalam output SPSS.

b. Uji Reliabilitas

Menurut Sugiyono (2017:130), uji reliabilitas mengukur konsistensi hasil pengukuran pada objek yang sama. Suatu kuisioner dikatakan reliabel jika responden yang diberikan oleh responden terhadap pernyataan tertentu menunjukkan kestabilan dari waktu ke

waktu. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan uji *Cronbach Alpha* untuk mengukur Tingkat reliabilitas kuisioner yang digunakan. SPSS adalah program komputer untuk mengetahui kuesioner sudah reliabel. Dasar pengambilan keputusan uji reliabilitas (Sekaran, 2013) yaitu :

- 1) Jika nilai r-alpha bernilai positif $>$ r-tabel, maka butir pernyataan tersebut dinyatakan reliabel.
- 2) Jika nilai r-alpha bernilai negative $<$ dari r-tabel, maka butir pernyataan tersebut dinyatakan tidak reliabel.
- 3) Suatu instrument dikategorikan reliabel apabila nilai *Cronbach's Alpha* $> 0,6$.
- 4) Apabila nilai *Cronbach's Alpha* $< 0,6$, maka instrument tersebut dianggap tidak reliabel.

Berdasarkan pendapat Priyanto (2013:30), suatu variabel dianggap memiliki reliabilitas yang baik apabila *Cronbach's Alpha* melebihi angka 0,6.

2. Uji Asumsi Klasik

a. Uji Normalitas

Pendapat Ghazali (2018), uji normalitas bertujuan untuk mengetahui apakah suatu variabel memiliki distribusi data yang bersifat normal. Pengujian ini dilakukan melalui pendekatan analisis grafis dan metode statistik.

Uji Statistik

Pengujian statistic dilakukan untuk menilai tingkat signifikan atau kepercayaan data. Dalam hal ini, metode yang digunakan adalah uji statistik non-paramatrik Kolmogorov-Smirnov.

- 1) Jika nilai signifikan berada dibawah 0,05, maka data dinyatakan tidak berdistribusi normal.
- 2) Sebaliknya, apabila nilai signifikan lebih besar dari 0,05, maka data dianggap memiliki distribusi normal.

b. Uji Linearitas

Uji linearitas digunakan untuk mengetahui apakah terdapat hubungan yang bersifat linear secara signifikan antara dua variabel. Dalam analisis korelasi yang baik, seharusnya terdapat keterkaitan linear antara variabel independent (X) dan variabel dependen (Y). Hubungan tersebut dapat diidentifikasi melalui indicator sebagai berikut:

- 1) Apabila nilai sig. pada *deviation from linearity* $> 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan linear yang signifikan antara variabel independent (X) dan variabel dependen (Y).
- 2) Sebaliknya, jika nilai sig. pada *deviation from linearity* $< 0,05$, maka hubungan antara variabel independent (X) dan variabel dependen (Y) tidak bersifat linear secara signifikan.

c. Uji Multikolinieritas

Pendapat Ghazali (2017), uji multikolinearitas bertujuan untuk menilai apakah dalam model regresi terdapat korelasi antara variabel

independent. Identifikasi adanya gejala multikolinearitas dilakukan dengan memperhatikan indicator-indikator berikut:

Untuk menguji ada tidaknya multikolinieritas dapat digunakan nilai tolerance atau variance inflation factor (VIF).

- 1) Nilai Tolerance $< 0,10$ dan VIF > 10 , maka dapat disimpulkan bahwa model mengalami gejala multikolinearitas.
- 2) Sebaliknya, apabila nilai Tolerance $> 0,10$ dan VIF < 10 , maka model dinyatakan bebas dari indikasi multikolinearitas.

d. Uji Heteroskedastisitas

Pendapat Gazali (2018), uji heterokedastisitas bertujuan untuk mengidentifikasi adanya perbedaan varian residual pada setiap pengamatan yang berbeda. Pengambilan Keputusan berdasarkan hasil pengujian ini dilakukan dengan merujuk pada kriteria tertentu. Adapun ketentuan dalam pengujian heteroskedastisitas menggunakan metode Glejser adalah sebagai berikut :

- 1) Apabila nilai signifikan (sig.) $> 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat gejala heteroskedastisitas dalam model regresi.
- 2) Sebaliknya, jika nilai signifikan (sig.) $< 0,05$, maka model regresi mengalami gejala heteroskedastisitas.

3. Analisis Regresi Linear Berganda

Analisis ini bertujuan untuk mengukur pengaruh proposisional dari variabel Pelayanan Jasa Perizinan Penggunaan Perairan TUKS (X1) serta variabel Biaya Perizinan Penggunaan Perairan (X2) terhadap variabel PNBP (Y).

Pengujian regresi linear berganda dilakukan dengan bantuan perangkat lunak SPSS versi 16.0 untuk Windows.

4. Analisis Koefisiensi Korelasi Berganda

Koefisien korelasi berganda atau r merupakan alat untuk mengukur seberapa kuat variable X1 (perizinan penggunaan perairan), X2 (biaya perizinan penggunaan perairan) dan variable Y (penerimaan PNBP). memiliki hubungan yang kuat atau lemah.

Pengujian Koefisien Korelasi Berganda ini dilakukan menggunakan SPSS 16.0 *for windows* dengan kriteria berikut :

Koefisien korelasi berganda dengan nilai nol (0) menunjukkan tidak adanya hubungan korelasi antara variabel-variabel yang diteliti. Apabila koefisien korelasi berganda mendekati nilai positif satu (1), hal ini mengindikasikan korelasi positif, yaitu peningkatan pada satu variabel akan diikuti oleh peningkatan pada variabel lainnya. Sebaliknya, nilai koefisien korelasi berganda sebesar minus satu (-1) menunjukkan korelasi negatif, yang berarti peningkatan pada satu variabel akan berbanding terbalik dengan variabel lain, yaitu variabel lain akan menurun. Hasil koefisiensi korelasi berganda ini akan disajikan dalam tabel untuk memudahkan interpretasi.

Tabel 3. 3 Interpretasi Tingkat Hubungan X1,X2 dan Y

Sumber: Sugiyono(2013:214)

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0,00-0,200	Sangat rendah
0,20-0,399	Rendah
0,40-0,599	Sedang
0,60-0,799	Kuat
0,80-1.000	Sangat Kuat

5. Analisis Koefisiensi Penentu Berganda (KPB)

Merupakan pengukur besarnya kontribusi variabel X1 (perizinan penggunaan perairan) dan X2 (biaya perizinan penggunaan perairan) terhadap variable Y (penerimaan PNBP).

$$\mathbf{KPB} = r^2$$

Keterangan :

KPB = Koefisien Penentu Berganda

r = Koefisien korelasi

6. Analisis Pengujian Hipotesis

Pengujian hipotesis dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan analisis regresi linear berganda, yang meliputi uji parsial (uji t) dan uji simultan (uji f). Kedua uji tersebut digunakan untuk memperoleh hasil yang relevan dalam menjawab rumusan hipotesis penelitian. Proses analisis regresi linear berganda ini dibantu oleh perangkat lunak statistik Statistical Product and Service Solutions (SPSS).

a. Analisis Uji Regresi Parsial (Uji t)

Pendapat Sugiyono (2020), uji statistic t pada dasarnya mengukur sejauh mana pengaruh masing-masing variabel independent secara individual dalam menjelaskan variabel dependen. Analisis ini digunakan untuk menilai pengaruh parsial dari variabel independent terhadap variabel dependen. Adapun kriteria dalam pelaksanaan uji t adalah sebagai berikut:

- 1) Apabila nilai signifikan pada uji $t < 0,05$, maka hipotesis nol (H_0) ditolak dan hipotesis alternatif (H_a) diterima, yang mengindikasikan

adanya pengaruh sifnifikan dari variabel independent secara individual terhadap variabel dependen.

- 2) Sebaliknya, jika nilai signifikan $> 0,05$, maka hipotesis nol (H_0) diterima dan hipotesis alternatif (H_a) ditolak, yang berarti tidak terdapat pengaruh signifikan dari variabel independent secara individual terhadap variabel dependen.

b. Analisis Uji Regresi Simultan (Uji F)

Pendapat Sugiyono (2020), uji statistik F bertujuan untuk mengetahui apakah seluruh variabel independent yang dimasukkan dalam model regresi secara simultan memiliki pengaruh terhadap variabel dependen. Pengujian ini juga digunakan untuk menilai kelayakan model secara keseluruhan, yakni apakah variabel-variabel bebas dalam model mampu menjelaskan fenomena yang diteliti. Selain itu, uji ini bertujuan megidentifikasi pengaruh kolektif dari variabel independent terhadap variabel dependen.

Penelitian ini menggunakan analisis ANOVA dengan membandingkan nilai *Mean Square* dari regresi dan *Mean Square* dari residual untuk memperoleh nilai F_{hitung} . Jika nilai $F_{hitung} > F_{tabel}$ dan tingkat signifikan di bawah $\alpha (0,05)$, maka dapat disimpulkan bahwa variabel independent secara simulyan berpengaruh terhadap variabel dependent.