

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia sebagai negara maritim dan kepulauan yang sangat bergantung pada transportasi laut dan jasa pelayaran untuk mendukung kelancaran arus perdagangan, baik domestik maupun internasional. Ketergantungan ini mendorong pertumbuhan berbagai bidang usaha pelayaran yang mencakup kegiatan pengangkutan penumpang, barang, atau logistik melalui kapal laut dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Hubungan yang kondusif serta koordinasi yang baik dengan berbagai instansi, sangat mempengaruhi efektivitas dan efisiensi operasional kapal (Zulyani et al., 2022).

Pertumbuhan berbagai bidang usaha pelayaran sejalan dengan tujuh pilar kebijakan kelautan Indonesia yang menjadi dasar arah pembangunan maritim nasional.



Sumber: (Kementrian Koordinator Bidang Kemaritiman, 2024)
Gambar 1.1 Tujuh Pilar Kebijakan Kelautan Indonesia

Pilar pertama adalah Pengelolaan Sumber Daya Kelautan dan Pengembangan Sumber Daya Manusia yang menekankan pentingnya peningkatan kualitas tenaga kerja pelayaran dan pengelolaan logistik laut secara berkelanjutan. Peningkatan kapasitas SDM pelayaran, termasuk operator kapal dan tenaga pelabuhan, sangat mendukung efisiensi dalam operasional pelabuhan. Selanjutnya, pilar kedua yaitu Pertahanan, Keamanan, Penegakan Hukum, dan Keselamatan di Laut yang relevan dengan peran Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP). KSOP sebagai institusi yang menjalankan fungsi pengawasan keselamatan pelayaran, penegakan hukum, dan pengaturan kegiatan di pelabuhan merupakan manifestasi nyata dari kebijakan ini. KSOP juga menjadi aktor utama dalam menjamin keamanan laut dan kepatuhan terhadap standar keselamatan internasional (Kementrian Koordinator Bidang Kemaritiman, 2024).

Pilar ketiga yaitu Tata Kelola dan Kelembagaan Laut, yang mendukung pentingnya sinergi antarlembaga seperti KSOP, Bea Cukai, Imigrasi, Karantina, serta otoritas pelabuhan lainnya agar tercipta tata kelola pelayaran yang transparan, efisien, dan akuntabel. Koordinasi antarlembaga menjadi kunci dalam mengatasi hambatan-hambatan birokrasi yang kerap memperlambat operasional kapal di pelabuhan. Kemudian pilar keempat, Ekonomi dan Infrastruktur Kelautan dan Perikanan yang mendukung pembangunan pelabuhan dan konektivitas laut, termasuk dalam penyediaan fasilitas logistik dan angkutan laut yang

andal. Efisiensi pelabuhan akan mendukung pertumbuhan ekonomi daerah dan nasional melalui kelancaran distribusi barang antarwilayah.

Pilar kelima yaitu Pengelolaan Ruang Laut dan Perlindungan Lingkungan Maritim, juga relevan karena kegiatan pelayaran yang dilakukan harus memperhatikan dampaknya terhadap lingkungan laut. Lalu pilar keenam adalah Budaya Bahari yang mengajak seluruh komponen bangsa untuk membina kembali jiwa kemaritiman, termasuk di dalamnya adalah para pelaku industri pelayaran, dimana pelayaran bukan hanya sebagai kegiatan ekonomi, tetapi juga sebagai bagian dari identitas bangsa Indonesia yang besar sebagai negara maritim.

Sedangkan pilar terakhir yaitu Diplomasi Maritim, menunjukkan peran strategis pelabuhan dan pelayaran dalam menjalin hubungan dagang antarnegara. Efisiensi pelabuhan dan kelancaran transportasi laut akan meningkatkan daya saing logistik Indonesia di mata dunia dan mendukung posisi Indonesia sebagai poros maritim global. Dengan demikian, sektor pelayaran dan pelabuhan tidak hanya penting bagi kelancaran logistik nasional, tetapi juga menjadi komponen penting dalam mewujudkan visi maritim Indonesia melalui implementasi tujuh pilar kebijakan kelautan tersebut (Kementrian Koordinator Bidang Kemaritiman, 2024).

Salah satu instansi penting dalam mendukung kelancaran pelayaran di pelabuhan sesuai dengan pilar kedua kebijakan kelautan Indonesia yaitu Pertahanan, Keamanan, Penegakan Hukum, dan Keselamatan di Laut yang Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), yang

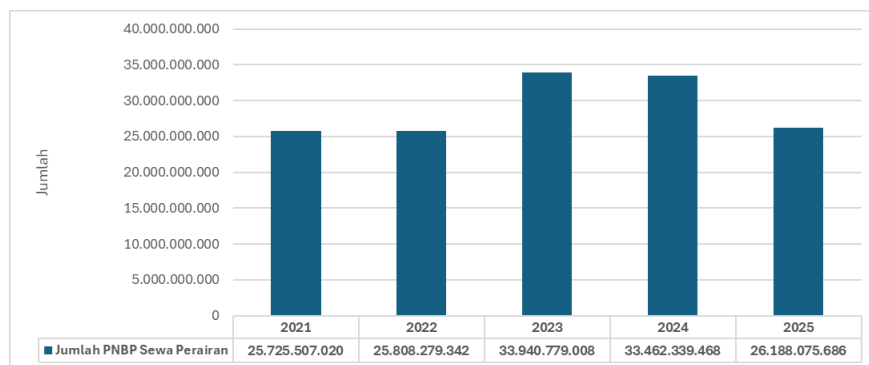
merupakan lembaga pemerintah yang bertugas menjalankan fungsi pengawasan serta penegakan hukum dalam bidang keselamatan dan keamanan pelayaran. Selain itu, KSOP juga memiliki tanggung jawab dalam mengoordinasikan kegiatan pemerintahan di pelabuhan, serta mengatur, mengendalikan, dan mengawasi berbagai kegiatan kepelabuhanan yang bersifat komersial.

Secara khusus, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) diberikan mandat untuk menyelenggarakan layanan lalu lintas dan angkutan laut, serta menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran di wilayah perairan Ekonomi Khusus di Indonesia. Peran KSOP sangat strategis dalam mendukung kegiatan pelayaran dan perdagangan di setiap pelabuhan yang ada di Indonesia (Zulyani et al., 2022). Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 16 Tahun 2023 dijelaskan bahwa guna memaksimalkan pelaksanaan fungsi pengawasan serta penegakan hukum dalam aspek keselamatan dan keamanan pelayaran, termasuk koordinasi penyelenggaraan kegiatan pemerintahan di pelabuhan dan pengelolaan kegiatan kepelabuhanan yang bersifat komersial, maka diperlukan penataan struktur organisasi serta tata kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP).

Wilayah kerja KSOP memiliki peran penting dalam mendukung pelaksanaan tugas pengawasan dan penegakan hukum yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran, pengaturan serta pengendalian kegiatan kepelabuhanan, dan koordinasi antarinstansi pemerintahan di pelabuhan.

Saat ini, diketahui bahwa jumlah keseluruhan KSOP yang tersebar di berbagai wilayah Indonesia mencapai 97 kantor, yang terbagi ke dalam beberapa kelas berdasarkan lingkup tugas dan kapasitasnya. Terdiri dari 13 kantor KSOP Kelas I, 18 kantor KSOP Kelas II, 17 kantor KSOP Kelas III, dan 49 kantor KSOP Kelas IV. Struktur klasifikasi ini dimaksudkan untuk mendukung efektivitas kerja dan pelayanan di sektor pelabuhan nasional (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 16 Tahun 2023).

Salah satu Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III di wilayah kerja Jawa Timur, yaitu KSOP Kelas III Tanjung Pakis yang terletak di Lamongan dengan wilayah kerja Brondong, Tanjung Awar-Awar, Jenu, Karang Agung, Paciran, dan Pacitan. Saat ini KSOP Kelas III Tanjung Pakis menemukan permasalahan terkait Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) pada bagian sewa perairan, yaitu pendapatan negara yang berasal dari pemanfaatan ruang laut atau wilayah perairan oleh pihak selain pemerintah. PNBP sewa perairan merupakan obyek PNBP yang dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2018 termasuk dalam kriteria pengelolaan kekayaan negara yang dipisahkan, artinya kekayaan negara berupa perairan yang dimanfaatkan atau dikelola oleh KSOP atas nama negara, dimana pengelolaannya tidak langsung masuk ke dalam penerimaan pajak, namun tetap harus memberikan kontribusi keuangan kepada negara melalui PNBP. Meskipun kekayaan perairan dimanfaatkan oleh lembaga, tetapi negara tetap memiliki hak penuh atasnya, dan pemanfaatannya harus memberikan manfaat finansial kepada kas negara.



Sumber: Internal Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Tanjung Pakis, 2025

Gambar 1.2 Jumlah Penerimaan Negara Bukan Pajak Bagian Sewa Perairan

Diagram tersebut menunjukkan bahwa PNBP bagian sewa perairan tertinggi diperoleh tahun 2023 sebanyak 33.940.779.008 Rupiah, sedangkan PNBP bagian sewa perairan terendah diperoleh tahun 2021 sebanyak 25.725.507.020 Rupiah. Namun pada tahun 2025 PNBP bagian sewa perairan kembali menurun dibandingkan tahun 2023 - 2024, dimana hanya sebesar 26.188.075.686 Rupiah.

Rendahnya PNBP bagian sewa perairan yang diperoleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Tanjung Pakis disebabkan oleh kebijakan tarif sewa yang berubah-ubah sejak tahun 2021 hingga 2025, sehingga berdampak langsung pada minat para pelaku usaha dalam memanfaatkan ruang laut untuk kegiatan usahanya, seperti yang terjadi pada PT. Pertamina (Persero) dan PT. PLN (Persero) Tuban yang menyewa ruang laut hanya di tahun 2021 - 2024, namun di tahun 2025 tidak

menyewa. Hal inilah yang mengakibatkan PNBП bagian sewa perairan di tahun 2025 menjadi lebih rendah dibandingkan tahun 2023 dan 2024.

Zulyani, et al (2022) menjelaskan bahwa salah satu faktor yang menyebabkan kurang optimalnya Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) di lingkungan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan adalah adanya gangguan dan ketidaklancaran operasional. Selain itu, faktor lainnya yang juga dapat muncul dari aspek internal yaitu terbatasnya fasilitas pendukung kegiatan operasional serta jumlah karyawan yang menangani proses administrasi masih belum mencukupi.

Penerimaan Negara Bukan Pajak dapat meningkat jika dilakukan beberapa strategi di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Oleh sebab itu, perlu dilakukan upaya optimalisasi PNBП bagian sewa perairan dengan harapan di masa mendatang jumlah PNBП dari KSOP Kelas III Tanjung Pakis dapat mengalami peningkatan. Urgensi dilakukannya penelitian ini adalah mencapai optimalisasi pengelolaan PNBП dari sewa perairan. Selain itu, melalui hasil penelitian ini diharapkan pihak KSOP Kelas III Tanjung Pakis dapat mengevaluasi apakah perjanjian sewa perairan dan penerimaan negara bukan pajak (PNBP) sudah sesuai dengan ketentuan hukum dan prosedur yang berlaku.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan sewa perairan yang terjadi pada sektor perhubungan laut, maka dapat disusun rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana perjanjian sewa perairan di Sektor Perhubungan Laut Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Tanjung Pakis?
2. Bagaimana optimalisasi penerimaan negara bukan pajak pada bagian sewa perairan di Sektor Perhubungan Laut Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Tanjung Pakis?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai melalui penelitian terkait penerimaan negara bukan pajak pada bagian sewa perairan, diantaranya:

1. Untuk mengetahui perjanjian sewa perairan di Sektor Perhubungan Laut Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Tanjung Pakis.
2. Untuk menganalisa optimalisasi penerimaan negara bukan pajak pada bagian sewa perairan di Sektor Perhubungan Laut Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Tanjung Pakis.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1. Manfaat Bagi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

Kelas III Tanjung Pakis

Penelitian ini memberikan manfaat bagi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas III Tanjung Pakis, terutama dalam rangka meningkatkan mencapai optimalisasi pengelolaan penerimaan negara bukan pajak (PNBP) dari sewa perairan. Selain itu, melalui hasil penelitian ini diharapkan pihak KSOP dapat mengevaluasi apakah perjanjian sewa perairan dan penerimaan negara bukan pajak (PNBP) sudah sesuai dengan ketentuan hukum dan prosedur yang berlaku.

1.4.2. Manfaat Praktis

Penelitian ini bermanfaat sebagai acuan bagi para pelaksana kebijakan di lingkungan Kementerian Perhubungan, khususnya Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk melihat implementasi nyata pemanfaatan perairan melalui sistem sewa. Hasil penelitian ini juga dapat digunakan untuk memperbaiki mekanisme pemungutan PNBP agar lebih efektif dan terintegrasi dengan sistem pelaporan keuangan negara.

1.4.3. Manfaat Teoritis

Penelitian ini memberikan kontribusi terhadap pengembangan ilmu pengetahuan di bidang kebijakan publik, ekonomi publik, dan administrasi pelabuhan. Selain itu, penelitian ini memperluas pemahaman tentang bagaimana pengelolaan sumber daya perairan yang berorientasi pada penerimaan negara dapat dilakukan secara optimal dan berkelanjutan.