

**PENGELOLAAN RETRIBUSI BEA JASA
PELABUHAN TERNATE MALUKU UTARA**



BOSOWA

OLEH

**MUJAKIR PILO
4598 021 074**

**Skripsi Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh
Gelar Sarjana Dalam Jurusan Administrasi Negara
Fakultas Ilmu Sosial Politik**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS "45" MAKASSAR
2005**

HALAMAN PENGESAHAN

Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas “45” Makassar yang tersebut namanya dibawah ini :

Nama Mahasiswa : **MUJAKIR PILO**
Nomor Stambuk : **4598 021 074**
Jurusan : **Administrasi Negara**
Program Studi : **Ilmu Administrasi Negara**
Judul Skripsi : **PENGELOLAAN RETRIBUSI BEA JASA PELABUHAN
TERNATE MALUKU UTARA**

Menyetujui,

Pembimbing I



Drs. H. MISBAHUDDIN. A. MSi

Pembimbing II



Drs. UDIN/B. SORE, SH, MSi

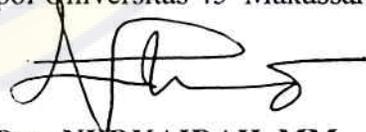
Mengetahui,



Dekan Isipol Universitas 45 Makassar

Drs. H. HUSAIN HAMKA, MS

Ketua Jurusan Administrasi Negara
Isipol Universitas 45 Makassar



Dra. NURKAIDAH, MM

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT, karena atas berkah dan karunia-nya jualah sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sesuai dengan yang diharapkan. dalam penyusunan skripsi ini, namun penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan-kekurangan yang ada didalamnya. Untuk itu dengan penuh kerendaha hati penulis bersedia menerima kritik dan saran yang sifatnya membangun dari pihak manapun.

Penulis sadar pula bahwa dalam penyusunan skripsi ini sarat dengan hambatan dan tantangan yang dihadapi oleh penulis, akan tetapi berkat adanya bantuan baik yang berupa petunjuk, bimbingan, saran serta motifasi dari berbagai pihak, akhirnya kesemuanya itu dapat dilalui.

Untuk itu dengan penuh kerendahan hati izinkanlah penulis mengucapkan banyak terima kasih yang tak terhingga kepada :

1. Prof. Dr. H. Abu Hamid Selaku Rektor Universitas "45" Makassar.
2. Bapak Drs.H. Husain Hamka. M,Si Selaku Dekan Fisipol Universitas "45" Makassar
3. Ibu Dra. Nurkaida MM dan Drs. Natsir Tompo, masing-masing selaku Ketua Jurusan dan Sekertaris Jurusan Administrasi Negara.
4. Bapak Drs. H. Misbahudin Ahmad, Msi dan Drs.Udin.B. Sore, SH.M.Si Selaku Pembimbing I dan Pembimbing II yang telah bersedia membimbing penulis hingga akhirnya penulis skripsi ini dapat diselesaikan.
5. Sembah sujudku kepada kedua orang tuaku yang tercinta dan seluruh keluarga yang telah mendukung, memberikan bantuan, motivasi dan curahkan kasih sayang serta doa yang tulus sehingga penulis bisa meraih cita-cita di bangku

Perguruan Tinggi. Penulis tak kuasa membalas semua itu dan mudah-mudahan Allah yang akan membalas semuanya itu.

6. Kepada Istri tercinta Sitti Sarah dan kedua anakku Muhammad Isra dan Mia Gangela, yang senantiasa setia mendampingi dan kasih sayangnya yang tak terhingga sampai dengan detik ini.
7. Bapak Kepala Cabang PT. Pelindo Cabang Ternate beserta jajarannya yang telah membantu penulis selama proses pengumpulan data di lokasi penelitian.
8. Kepada seluruh Sesepeuh dan Pengurus Asrama KPMG Makassar yang banyak memotifasi penulisan dalam penulisan skripsi ini, antara lain Keluarga Drs. Badarudin, H. Sebbe, Sdr. Asrun Padoma sekeluarga, Sdr. Ahmad Djuba sekeluarga, Dinda Saida Rauf, Dinda M. A. Lasidji dan lainnya yang tidak sempat penulis sebutkan satu demi satu.
9. Kepada sanak saudara yang ada di kampung halaman yang selalu memberikan dukungannya berupa materi sehingga penulis dapat menyelesaikan pendidikan di Perguruan Tinggi Universitas "45" Makassar.

Makassar, Desember 2005

Penulis

HALAMAN PENERIMAAN

Pada hari Selasa, Tanggal Tiga Belas Desember Dua ribu lima, dengan judul :

“PENGELOLAAN RETRIBUSI BEA JASA PELABUHAN TERNATE MALUKU UTARA” Oleh :

Nama : **MUJAKIR PILO**
Stambuk : **4598 021 074**
Jurusan : **Administrasi Negara**
Program Studi : **Ilmu Administrasi Negara**

Telah diterima oleh Panitia Ujian Sarjana fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas “45” Makassar, untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar sarjana (S1) pada Jurusan Administrasi Negara Program Stidi Ilmu Administrasi Negara.



Prof. Dr. H. Abu Hamid
Rektor Universitas 45 Makassar

Pengawas Umum



Drs. H. Husain Hamka, MS
Dekan Fisipol Universitas “45” Makassar

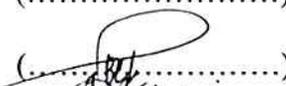
Panitia Ujian :


Dra. Asmirah. M.Si
Ketua


Dra. Nurkaidah, MM
Sekretaris

Tim Penguji :

1. Drs. H.Husain Hamka, MS
2. Drs. Syamsul Bachri, MSi
3. Dra. Asmirah. M.Si
4. Dra. Juharni, M.Si


(.....)

(.....)

(.....)

(.....)

DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	vi
BAB I : PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Batasan dan Rumusan Masalah	3
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian	4
D. Metode Penelitian	5
E. Kerangka Pikir	9
F. Sistematika Penulisan	13
BAB II : TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian Pengelola	14
B. Dasar Hukum Perusahaan Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate	14
C. Pengertian Retribusi	15
D. Pengertian Bea Jasa	16
E. Sarana dan Prasarana Pungutan Pelindo Pelabuhan IV cabang Ternate	17

	F. Pengawasan Pemungutan Bea Jasa Pelabuhan	18
	G. Mekanisme Penggugatan dan Penyetoran Retribusi Bea Jasa Pelabuhan	20
	H. Pengertian Keuangan Negara	23
	I. Penerimaan Negara	24
BAB III	: GAMBARAN LOKASI PENELITIAN	
	A. Keadaan Pelabuhan Cabang Ternate	26
	B. Sarana dan fasilitas Pelabuhan Ternate	29
	C. Data dan Tarif Bea Jasa Pelabuhan	37
BAB IV	: HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
	A. Mekanisme Pemungutan Bea Jasa Pelabuhan Ternate	49
	B. Keadaan Sarana dan Fasilitas Pelabuhan Ternate	67
	C. Pengawasan Pemungutan Bea Jasa PT. Pelindo IV Cabang Ternate	76
BAB V	: PENUTUP	
	A. Kesimpulan	79
	B. Saran	80
	DAFTAR PUSTAKA	vii
	LAMPIRAN	viii

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Dalam rangka pembangunan daerah sebagai bagian integral dari pembangunan nasional dilaksanakan berdasarkan prinsip daerah dan pengaturan sumber daya nasional yang memberikan kesempatan bagi peningkatan demokrasi dan kinerja daerah untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat menuju masyarakat madani yang bebas korupsi, kolusi dan nepotisme. Penyelenggaraan pemerintah dan pelayanan masyarakat sebagai daerah otonomi, daerah mempunyai kewenangan dan tanggung jawab menyelenggarakan kepentingan masyarakat berdasarkan prinsip-prinsip keterbukaan, partisipasi masyarakat dan pertanggungjawaban kepada masyarakat.

Dalam era otonomi daerah, retribusi adalah merupakan sarana pemerintah daerah untuk mendapatkan dana operasional pelaksanaan pemerintahan dan pembangunan daerah. Retribusi adalah pungutan yang dilaksanakan sehubungan dengan jasa atau fasilitas yang diberikan oleh pemerintah secara langsung dan nyata kepada pembayaran, contoh : retribusi parkir, retribusi jasa pelabuhan, retribusi pasar dan retribusi jalan tol. Retribusi tidak termasuk dalam pungutan pajak.

Salah satu tempat yang sangat strategis dan potensial untuk memungut retribusi adalah pelabuhan laut. Adapun jenis retribusi yang dapat dipungut adalah bea jasa dan cukai.

Retribusi bea jasa adalah pembayaran yang dilakukan sehubungan dengan sesuatu jasa atau fasilitas yang diberikan oleh pemerintah (perusahaan), secara langsung maupun tidak langsung kepada si pembayar misalnya retribusi jasa (bea jasa), retribusi pasar, retribusi jalan tol dan sebagainya.

Salah satu sarana yang disediakan pemerintah di mana tempat tersebut terdiri dari berbagai macam jenis bea jasa yang dibayar anggota masyarakat yang menggunakan jasa tersebut yaitu pelabuhan. Sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 11 tahun 1999 tentang pembinaan kepelabuhanan dijelaskan dalam Bab I ketentuan umum pasal 1 ayat a menyatakan bahwa : Pelabuhan adalah daerah tempat berlabuh atau bertambatnya kapal laut serta kendaraan laut lainnya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, bongkar barang dan hewan, serta merupakan daerah lingkungan kerja kegiatan ekonomi.

PELINDO Pelabuhan Cabang Ternate yang merupakan pelabuhan yang diusahakan, dimana di dalam pengelolaannya diatur oleh Peraturan Pemerintah nomor 6 tahun 1999 tentang Pelindo Pelabuhan IV Cabang Ternate.

Setelah tiga tahun lamanya PELINDO Pelabuhan IV Cabang ternate beroperasi telah menampakan hasil, namun belum maksimal. Begitu pula kualitas pelayanan masih banyak keluhan-keluhan anggota masyarakat yang menggunakannya, bahkan disinyalir adanya praktek KKN yaitu Korupsi, Kolusi dan Nepotisme.

B. Batasan dan Rumusan Masalah

Jasa-jasa yang dikelola PELINDO Pelabuhan IV Cabang Ternate terdiri dari beberapa jenis dan tentunya mempunyai permasalahan yang kompleks. Oleh karena itu, mengingat

terbatasnya waktu dan dana, maka penulis akan membatasi masalah dengan rumusan sebagai berikut :

1. Bagaimana mekanisme pemungutan bea jasa PELINDO Pelabuhan IV Canang Ternate ?
2. Bagaimana keadaan sarana dan fasilitas pelayanan PT. PELINDO Pelabuhan IV Cabang Ternate ?
3. Faktor-faktor apa saja yang menjadi pendorong dan penghambat dalam pelaksanaan pemungutan Bea Jasa PT. PELINDO IV Cabang Ternate ?

Perlu diketahui bahwa pengelolaan (Retribusi Bea Jasa) dalam penelitian ini adalah menyangkut mekanisme pelaksanaan pemungutan dan faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan PELINDO Pelabuhan IV Cabang Ternate dari tahun 1999-2001 sampai dengan tahun 2001-2002 sebagai sarana penelitian.

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan penelitian

- a. Untuk mengetahui tentang mekanisme pelaksanaan pemungutan Bea Jasa PELINDO Pelabuhan IV Cabang Ternate dalam kurun waktu lima tahun dengan harapan dapat terlihat secara nyata pengelolaan Bea Jasanya.
- b. Untuk mengetahui tentang keadaan sarana dan fasilitas pemungutan Bea Jasa PELINDO Pelabuhan IV Cabang Ternate.
- c. Untuk mengetahui faktor-faktor yang menjadi penghambat dan pendorong pemungutan Bea jasa PELINDO Pelabuhan IV Cabang Ternate.

2. Kegunaan penelitian

- a. Diharapkan mampu memberikan bahan masukan (input) dalam pengelolaan Bea jasa Pelabuhan guna meningkatkan pendapatan PELINDO pelabuhan IV Cabang Ternate.
- b. Diharapkan dapat menjadi bahan masukan (input) dalam pengelolaan sumber-sumber pendapatan PELINDO Pelabuhan IV Cabang Ternate di masa yang akan datang.

D. Metode Penelitian

1. Tipe penelitian :

Tipe dasar penelitian ini adalah :

- a. Tipe penelitian yang digunakan adalah eksploratif yang sifatnya menjelajahi segala sesuatu yang menyangkut dengan Retribusi Pemungutan Bea jasa PELINDO Pelabuhan IV Cabang Ternate, yang daripadanya diharapkan akan diperoleh data yang menunjang penulisan yang dilakukan. Singkatnya tipe penulisan Eksploratif ini bertujuan untuk memberi jawaban setiap pertanyaan yang telah dirumuskan dalam masalah ini.
- b. Dasar penelitian yang digunakan adalah studi kasus. Pendekatan yang bertujuan untuk mempertahankan keutuhan dari objek. Dengan demikian penelitian ini tidak bermaksud mencari keterangan secara representatif untuk memperoleh data dan informasi dari sumber pertama.

2. *Populasi dan Sampel*

a. *Populasi*

Populai penelitian ini adalah 22 Orang pegawai PT. PELINDO Pelabuhan IV Cabang Ternate dan Masyarakat pengguna jasa pelabuhan.

b. *Sampel*

Sampel dalam penelitian ini di bagi dalam dua kleompok yaitu :

- i. Pegawai PT. PELINDO Pelabuhan IV Cabang Ternate sebanyak 22 orang.
- ii. Pengusaha sebanyak 25 orang

Yaitu para pengusaha yang mempunyai perusahaan pelayaran (Perusahaan Pelayaran Nusantara, Kapal Rakyat) dan khususnya perusahaan bongkar muat dan ekspedisi muatan kapal laut (EMKL) yang masih aktif menggunakan jasa pelabuhan yang dibutuhkan di sini adalah keterangan-keterangan berupa pendapat, saran-saran tentang pelaksanaan pemungutan bea jasa (Retribusi Jasa) pelabuhan di Pelindo Cabang IV Ternate.

- iii. Penumpang dan pengantar/penjemput sebanyak 50 orang Responden.

Berkedudukan sebagai pemberi informasi serta diharapkan untuk memberikan tanggapan dan saran-saran yang berkaitan dengan berbagai permasalahan mekanisme pemungutan berbagai macam Retribusi Jasa Pelabuhan IV Cabang Ternate.

3. *Tekhnik Pengumpulan Data*

a. *Studi Kepustakaan*

Adalah suatu cara penelitian dengan menggunakan sumber kepustakaan dan bacaan lainnya yang ada kaitannya dengan pokok pembahasan untuk mendapatkan landasan teoritis guna menunjang analisa data yang diperoleh dalam penelitian dalam rangka pembahasan penulisan skripsi ini.

b. *Studi Lapangan*

Adapun tekhnik studi lapangan yang digunakan adalah sebagai berikut :

i. Observasi (pengamatan)

Pengumpulan data dengan mengamati proses atau mekanisme pemungutan setiap jenis Retribusi yang dilaksanakan oleh pelindo pelabuhan IV Cabang Ternate secara cermat untuk memperoleh data dan fakta yang mendukung penulisan skripsi ini.

ii. Interview (wawancara)

Tekhnik ini bertujuan untuk memperoleh pendapat-pendapat, keterangan-keterangan dan tanggapan serta saran-saran mengenai permasalahan penelitian ini.

4. *Tekhnik Analisa Data*

Analisa data penelitian ini dilakukan dengan cara menata secara sistematis catatan hasil pengamatan, pencatatan dan hasil wawancara sehingga diperoleh sebuah deskripsi data yang utuh. Analisa penelitian kualitatif dilakukan pada saat dimulai pengumpulan data sampai waktu penulisan laporan penelitian.

Analisa data yang dilakukan ketika proses pengumpulan data sedang dimaksudkan agar setiap temuan data tidak mudah terlupakan. Selain itu, sekiranya ada hal-hal yang belum jelas dapat dikonfirmasi lagi dengan subjek penelitian. Hal lain adalah bahwa analisis dilakukan ketika proses pengumpulan data dihindari kemungkinan penumpukan data. Oleh karena itu, penulis melakukan analisis data sedikit demi sedikit setelah data terkumpul, karena hal ini dipandang lebih baik dari pada analisis dilakukan setelah keseluruhan data terkumpul..

Prosedur yang ditempuh dalam melakukan analisis data pada tahap ini adalah sebagai berikut :

- a. Data dari hasil pengamatan dan wawancara dipadukan kemudian disusun kembali pada lembaran khusus sehingga tergambar keadaan mekanisme pemungutan Retribusi yang utuh.
- b. Data yang sudah tertata kembali itu dipilah-pilah dan diberi kode tertentu berdasarkan butir-butir tujuan penelitian.

Analisis yang dilakukan setelah masa pengumpulan data berakhir adalah berupa mempelajari kembali keseluruhan analisis yang sudah pernah dilakukan sebelumnya (selama masa pengumpulan data). Kegiatan yang dilakukan pada tahap ini berupa penambahan, pengembangan dan perbaikan-perbaikan, serta penarikan kesimpulan sementara. Selain itu, pada tahap ini juga dilakukan analisis data hasil wawancara dengan subjek penelitian yang dilakukan pada hari-hari terakhir penelitian.

Langkah yang ditempuh dalam menganalisis data penelitian kualitatif adalah :

- a. Mereduksi data.

- b. Paparan atau penyajian data.
- c. Penarikan kesimpulan.

Reduksi data penelitian ini meliputi :

- i. Proses penyeleksian
- ii. Pemilihan
- iii. Penyederhanaan
- iv. Pengkategorian data.

Kegiatan reduksi ini dimaksudkan untuk mempermudah proese pengorganisasian data untuk keperluan penarikan kesimpulan. Keadaan data pada tahap reduksi ini masih merupakan data mentah.

Pengorganisasian data yang utuh dapat diperoleh melalui pemaparan secara sistematis sehingga terbentuk sebuah alur yang salaing terkait. Cara ini mempermudah peneliti untuk menarik kesimpulan sementara. Berdasarkan kesimpulan sementara tersebut dilakukan pengecekan keabsahan analisis data dalam bentuk triangulasi dengan teman sejawat sebelum peneliti sampai pada simpulan akhir.

E. Kerangka Pikir

Kerangka konseptual atau pemikiran disini dimaksudkan untuk mermberikan defenisi konsepsional yang terkandung di dalam skripsi ini, sehingga dapat menjadi dasar berpijak dan menjamin tetapnya propersi masalah yang dilakukan dari dalam pembahasan, seperti lasimnya dalam setiap penulisan karya ilmiah, maka untuk mendukung obyektifitas dan kebenaran yang diharapkan memerlukan data yang cukup dan relevan. Setiap data yang diperlukan itu memerlukan sifat dan sumber yang saling

berbeda, sehingga untuk memperolehnya memerlukan metode penelitian tertentu pula. Usaha meningkatkan jumlah hasil pemungutan bea jasa pelabuhan Ternate merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan pengelolaan retribusi bea jasa keuangan secara efektif, terutama menyangkut pendayagunaan hasil bea jasa PELINDO Pelabuhan Ternate tersebut agar benar-benar dapat menyediakan yang dibutuhkan. Untuk memperoleh data-data dan informasi secara lengkap maka dalam wawancara ini, penulis membagi dalam 3 golongan yaitu :

1. Anggota masyarakat yang telah menggunakan bea jasa PT. PELINDO Pelabuhan IV Cabang Ternate sebanyak 25 orang yang diambil secara purposive.
2. Petugas atau pegawai yang berhubungan dengan masalah ini sebanyak 10 orang.
3. Untuk melihat dimana letak hambatan-hambatan dalam pengelola bea jasa oleh PELINDO Cabang Ternate.

Pungutan bea jasa (retribusi jasa) dalam hal ini kas masuk bila buka yang mana merekalah yang membayar atau menangani pelabuhan (retribusi pelabuhan) tersebut sebagai wajib bea jasa pelabuhan dengan metode penelitian ini diharapkan dapat mendapatkan data dan informasi yang relevan dengan masalah ini sehingga objektivitas dan kebenarannya dapat diandalkan.

Untuk memperoleh pungutan yang sesuai dengan target, maka ada 3 hal yang harus diperhatikan yaitu : 1). Mekanisme pelaksanaan pungutan, 2). Kemampuan para personil yang bertugas melakukan pungutan, dan 3). Target harus rasional.

Mekanisme pelaksanaan pemungutan retribusi harus jelas dan ideal birokrasinya sehingga tidak mudah menguap dana-dana yang masuk dan sukar dimanipulasi serta tidak mudah bocor setiap dana yang terkumpul.

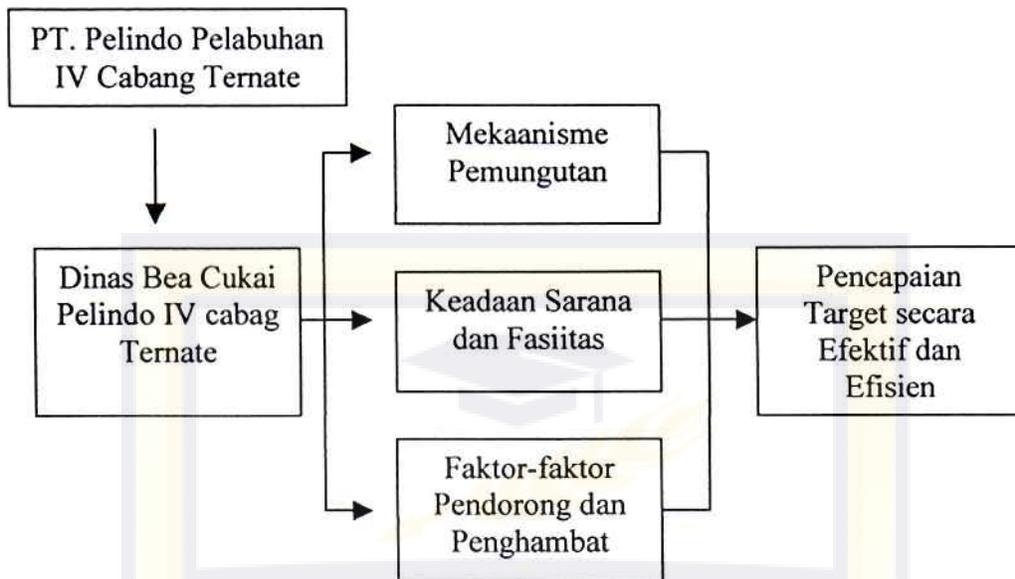
Jika mekanisme sudah berjalan sesuai yang diharapkan, maka tingkat kemampuan personil harus di perhatikan. Setiap petugas harus profesional pada bidangnya masing-masing.

Target yang ingin dicapai tidak muluk-muluk? Artinya harus disesuaikan secara rasional dengan kondisi PELINDO IV Cabang Ternate, kondisi yang rasional tidak terlalu besar dan tidak terlalu kecil, namun apa yang ditargetkan itu sudah sesuai dengan kondisi daerah Ternate.

Untuk mengetahui keadaan tersebut diatas, maka penulis melakukan penelitian lapangan yaitu dilakukan dengan cara penelitian langsung pada proyek yang diteliti. Penelitian ini bertujuan untuk menunjang peningkatan ekspor non migas perlumengadakan peninjauan kembali tarif jasa kepelabuhanan tanpa menghambat kelancaran pelayanan jasa di pelabuhan.

Sesuai dengan isi keputusan diatas, maka peranan bea jasa PELINDO Ternate sebagai sumber penerimaan yang pendayagunaan semata-mata di arahkan kepada usaha-usaha untuk menyediakan dan mengusahakan jasa kepelabuhanan untuk menunjang kelancaran angkutan laut dalam rangka pelaksanaan pembangunan nasional.

Untuk melihat secara simplifikasi kerangka pemikiran tersebut diatas dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Gambar kerangka pikir

F. Sistematika Penulisan

Untuk melihat secara lebih rinci, maka pada bagian ini penulis mengemukakan secara singkat dan sistematis bagian-bagian yang akan dibahas dalam skripsi ini yaitu :

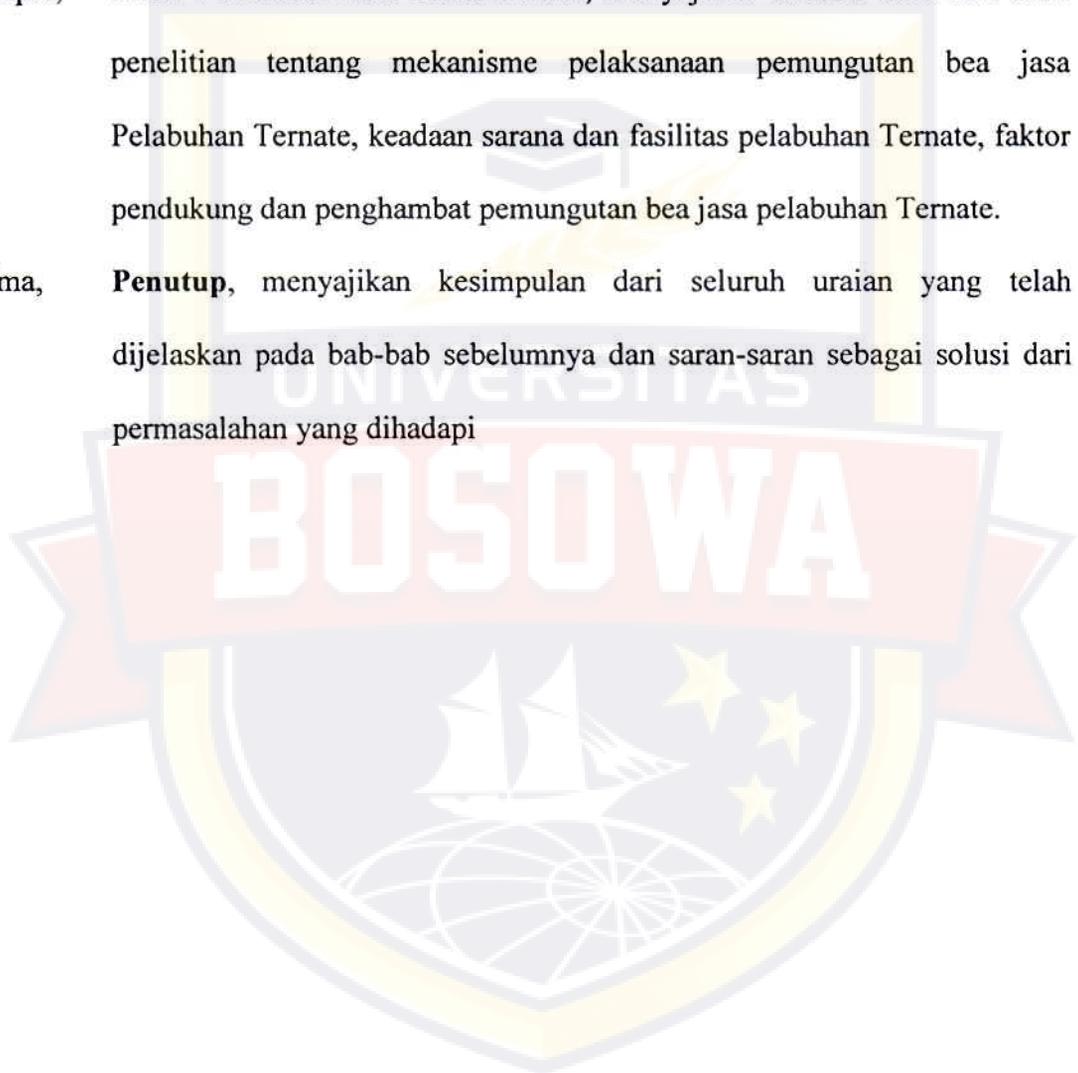
Bab satu, **Pendahuluan**, menguraikan latar belakang masalah, batasan dan rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, metodologi penelitian, Kerangka pikir, dan Sistematika penulisan.

Bab dua, **Tinjauan Pustaka**, membahas tentang pengertian pengelolaan, pengertian Retribusi, Pengertian Bea, Jasa, Mekanisme Pemungutan Bea Jasa Pelabuhan, Pengawasan Pemungutan Bea Jasa Pelabuhan, Dasar hukum Perusahaan Pelindo IV Cabang Ternate, pengertian keuangan Negara dan penerimaan Keuangan Negara.

Bab tiga, **Gambaran Umum Lokasi Penelitian**, menguraikan tentang keadaan Pelabuhan Cabang Ternate, sarana dan Fasilitas pelabuhan Ternate, data dan Tarif bea jasa Pelabuhan Ternate.

Bab empat, **Hasil Penelitian dan Pembahasan**, menyajikan analisis data dari hasil penelitian tentang mekanisme pelaksanaan pemungutan bea jasa Pelabuhan Ternate, keadaan sarana dan fasilitas pelabuhan Ternate, faktor pendukung dan penghambat pemungutan bea jasa pelabuhan Ternate.

Bab lima, **Penutup**, menyajikan kesimpulan dari seluruh uraian yang telah dijelaskan pada bab-bab sebelumnya dan saran-saran sebagai solusi dari permasalahan yang dihadapi



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Pengelola

Menurut Desi Anwar (2001: 230) dalam kamus bahasa Indonesia memberi pengertian kelola adalah mengurus perusahaan, organisasi dan sebagainya.

Kata kelola yang mendapat awalan pe dan akhiran an sehingga menjadi pengelolaan yang berarti semua kegiatan pengurusan dalam suatu organisasi atau instansi dalam rangka pencapaian suatu tujuan yang telah ditetapkan.

B. Pengertian Retribusi

Menurut Mukodim (1999 : 3) bahwa retribusi adalah pungutan yang dilakukan sehubungan dengan suatu jasa atau fasilitas yang diberikan oleh pemerintah secara langsung dan nyata kepada pembayar.

Sedangkan menurut Desi Anwar dalam kamus bahasa Indonesia (2001:369) bahwa retribusi adalah pengembalian, penggantian kerugian, pemungutan uang oleh pemerintah kotapraja dan sebagainya sebagai balas jasa.

Dari kedua pengertian tersebut diatas, maka dapat diketahui bahwa retribusi adalah semua bentuk pembayaran sebagai imbalan jasa sesuatu yang disediakan oleh pemerintah atau swasta. Hal ini dilakukan mengingat bahwa sarana yang disediakan oleh pemerintah atau swasta telah menggunakan dana yang harus dikembalikan demi kesinambungan pembangunan yang dilaksanakan.

Dari pengertian diatas, dapat penulis kemukakan bahwa retribusi bea jasa adalah pembayaran yang dilakukan sehubungan dengan sesuatu jasa atau fasilitas yang diberikan

Karakteristik jasa

Ada 4 pokok pada jasa yang membedakannya dengan barang menurut Philip Kotler (1997:480) karakteristik tersebut meliputi

1. Intangibility (tidak berwujud)

Suatu jasa mempunyai sifat tidak berwujud, tidak dapat diraba, dirasa, atau didengar sebelum dibeli.

2. Inseparability (tidak dapat dipisahkan)

Pada umumnya jasa yang diproduksi (dihasilkan) dikonsumsi secara bersama.

3. Variability (bervariasi)

Jasa bersifat sangat variabel karena non standardized output, artinya banyaknya variabel bentuk kualitas dan jenis, tergantung pada siapa, kapan dan dimana jasa tersebut dihasilkan.

4. Perishability (tidak tahan lama)

Jasa merupakan komoditas tidak lama dan tidak dapat disimpan jika jasa tersebut tidak digunakan, maka jasa akan berlalu begitu saja.

Berdasarkan pengertian di atas, maka perusahaan Pelindo IV Cabang Ternate selain memperoleh dana dengan pengeluaran obligasi atau alat-alat yang lain juga dana yang didapat dari jasa pelabuhan atau jasa-jasa pelabuhan yang dikelola sebagai pendapatan guna membiayai perusahaannya disamping dana bantuan dari direksi pusat.

D. Mekanisme Pemungutan dan Penyetoran Retribusi Bea Jasa Pelabuhan

Menurut pasal 14 Peraturan Pemerintah No. 6 tahun 1985 tentang perusahaan Pelindo IV. Bahwa perusahaan yang dikelola oleh suatu direktur akan tetapi dengan mengingat prinsip-prinsip organisasi dalam rangka epektifitas dan efisiensi pengelola perusahaan dalam hal ini perusahaan Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate. Maka direktur dapat mengadakan pelimpahan wewenang kepada bawahannya sebagai pengelola atau pelaksana suatu unit kerja yang bertanggungjawab langsung kepada direktur.

Sebagai kepala perusahaan Pelindo Cabang Ternate yang ditunjuk dan bertanggung jawab langsung kepada direktur, maka dituntut untuk dijalankan tugas dan kewajibannya berdasarkan petunjuk direktur. Dalam menjalankan tugasnya itu dibantu oleh bawahan-bawahannya Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate diberi hak untuk mengelola perusahaannya dengan memungut sebagai bea jasa pelabuhan atas jasa-jasa yang di kelolanya. Untuk mencapai tujuan perusahaan secara berdaya guna dan berhasil guna, maka kepala Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate melimpahkan atau melaksanakan pemungutan terhadap jasa organisasi atau perusahaan adalah merupakan kerja sama untuk orang-orang yang terhimpun didalamnya yang mana Parayadi Atmosudirdjo mengemukakan Prof. Dr. Mrs, bahwa :

“Organisasi adalah suatu bentuk kerjasama antara sekelompok orang berdasarkan suatu perjanjian untuk bekerja sama guna mencapai tujuan bersama yang tertentu.”

Sedangkan Prof. Sondang P. Siagian (1995:146) adalah

“Organisasi adalah suatu bentuk persekutuan antara dua orang atau lebih yang bekerja sama serta secara formal terikat dalam rangka mencapainya tujuan yang telah ditentukan dalam ikatan mana seseorang/sekelompok orang yang disebut bawahan”

Dengan demikian organisasi dapat ditinjau dari dua segi yaitu : organisasi sebagai wadah adalah merupakan tempat kerja sama dari orang-orang. Organisasi dilihat sebagai satu proses adalah kumpulan orang-orang saling berhubungan satu sama lainnya yang mana ada yang menjadi bawahannya dan ada yang menjadi atasannya.

Kepala Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate sebagai atasan melimpahkan sebagian wewenangnya kepada Dinas Jasa sebagai bawahan untuk melaksanakan pungutan dan penyetoran bea jasa yang dikelolanya.

Dinas Jasa di pimpin oleh seorang Kepala Dinas yang bertanggung jawab kepada kepala perusahaan Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate.

Dari uraian di atas dapat dikatakan juga bahwa Dinas Jasa merupakan organisasi pelaksana pungutan dan penyetoran bea jasa pelabuhan diperusahaan untuk melaksanakan tugasnya, Dinas Jasa mempunyai fungsi yaitu :

- a. Melakukan pelaksanaan koordinasi pungutan bea jasa secara operasional berdasarkan instruksi Kepala Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate.
- b. Memimpin pelaksanaan operasional pungutan bea jasa dengan mengarahkan tenaga pemungutan.
- c. Membuat laporan harian tentang banyaknya pungutan atas pelayanan jasa berdasarkan target yang ada.

d. Melakukan pelayanan jasa berdasarkan instruksi dari kepala Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate.

Berdasarkan fungsinya itu dinas jasa ditempat melaksanakan tugas dan fungsinya secara berdaya guna dan berhasil guna serta dapat berkembang dengan baik.

Setelah melakukan pemungutan berdasarkan tuntunan yang telah ditentukan, maka hasil pemungutan disetor ke Kepala Dinas Keuangan atau Sub Dinas Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate setiap saat atau waktu yang telah ditentukan.

Setelah menerima setoran, pemegang kas PelindoPelabuhan Cabang Ternate mencatat dalam buku penerimanya dan memberikan bukti penyetoran kepada kepala dinas jasa melakukan penyetorandan sesuai sebagai pemegang kas mengeluarkan surat tanda setoran dalam rangkap 4 (empat) yang masing-masing untuk :

- Lembar asli untuk Kepala Perusahaan Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate sebagai laporan.
- Lembaran kedua untuk Dinas Jasa
- Lembaran ketiga untuk Sub Bagian Umum
- Lembaran keempat sebagai arsip

E. Pengawasan Pemungutan Bea Jasa Pelabuhan

Pengawasan memegang peranan yang sangat penting ataumenentukan dalam usaha mencapai tujuan dalam suatu organisasi atau perusahaan karena

1. *Pengawasan Prefentive*

Terjadinya pengawasan yang dilakukan mencegah terjadinya penyimpangan-penyimpangan, pengawasan-pengawasan data berwujud peraturan-peraturan yang harus ditaati, yaitu Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM.92/PR.302/Phb-85 surat keputusan menteri perhubungan nomor: KM.92/PR.302/Phb-85 disamping itu juga mengikuti Pedoman atau petunjuk yang ditetapkan oleh direksi Pelindo Pelabuhan IV Cabang Ternate.

2. *Pengawasan Represive*

Adalah pengawasan yang dilakukan untuk memperbaiki atau menanggulangi penyimpangan-penyimpangan yang terjadi, pengawasan ini dilakukan dengan cara peraturan yang tidak sesuai lagi dengan keadaan.

Maka disempurnakan atau diganti seperti pergantian surat keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM.92/R 302/Phb-25 dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM.9/R 302/Phb-88 tentang pas masuk pelabuhan.

F. Dasar Hukum Perusahaan Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate.

Negara kesatuan Republik Indonesia adalah negara yang berdasarkan atas hukum (Rechtstaat), tidak berdasarkan kekuasaan (Machstaat) oleh karena itu segala kegiatan pemerintah harus mempunyai dasar hukum.

Perusahaan Pelindo Pelabuhan IV Cabang Ternate sebagai salah satu kegiatan pemerintah dalam badan Usaha Milik Negara atau Perusahaan Negara mempunyai dasar hukum yaitu undang-undang N0. 3 tahun 1982 tentang wajib daftar perusahaan yairu No.

23016900002, Peraturan Pemerintah No. 11 Tahun 1983 tentang Pembinaan Negara No. 3251, Peraturan Pemerintah No. 6 Tahun 1985 tentang Perusahaan Pelindo Pelabuhan IV, dan undang-undang Nomor 70/1996 tentang pelabuhan.

Di samping itu juga untuk menunjang peningkatan ekspor non migas perlu mengadakan peninjauan kembali tarif jasa kepelabuhanan tanpa menghambat kelancaran pelayanan jasa di pelabuhan dengan menetapkan keputusan Menteri Perhubungan No. KM 92/PR.302/Phb-85 tentang penyesuaian tarif jasa pelabuhan untuk pelabuhan laut yang diusahakan, dan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. KM 92/PR.302/Phb-88 tanggal 25 Februari 1988 tentang pas masuk pelabuhan.

G. Pengertian Keuangan Negara

Keuangan Negara dapat diartikan secara sempit maupun secara luas. Dalam artian sempit keuangan Negara hanyalah mengenai kekayaan Negara dalam membentuk uang dapat uang logam (emas, perak, perunggu, nikel) dengan pecahan Rp. 50, Rp. 100, Rp. 500, Rp. 1.000, Rp. 10.000 dan lain-lain.

Dalam artian luas Keuangan Negara dapat meliputi hak keuangan negara yang dapat dimulai dengan uang demikian pula dengan segala sesuatu yang dapat dijadikan milik negara berhubungan dengan demikian pula segala sesuatu yang dapat dijadikan segala hak/kewajiban yang timbul akibat sangkut aputnya dengan uang. Berhubungan dengan itu keuangan negara dalam arti luas adalah segala hak dan kewajiban negara yang timbul karena uang termasuk di dalamnya segala sesuatu yang ada dalam wilayah negara yang bersangkutan baik meliputi wilayah darat, laut maupun udara yang tanpa bukti-bukti yang sah sebagai milik pihak ke-3.

Dalam pasal 3 UU No. 17/1999 tentang penetapan Perpu No. 6/1997 tentang pembentukan BPK ditetapkan “yang dimaksud dengan keuangan negara dalam UU ini adalah segala kekayaan negara dalam bentuk apapun saja baik terpisah maupun kurang tesama dengan” diganti dengan UU No. 1 Tahun 1979 guna mendudukan BPK pada posisi dan fungsi-fungsinya yang sesuai dengan UUD 1945. dalam tambahan lembaran negara No. 2772 diuraikan sebagai berikut : “keuangan negara sama saja dengan uang negara tetapi seluruh kekayaan negara, termasuk di dalamnya segala bagian-bagian harta milik negara dan segala hak dan kewajiban yang timbul karena baik kekayaan itu berada pada perusahaan dan pengurusan pejabat-pejabat atau lembaga-lembaga yang tercatat pada pemerintahan umum maupun berada dalam pengurusan bank-bank pemerintah. Yayasan pemerintah status hukum publik maupun pidan, perusahaan negara dan azas-azas dimana pemerintah mempunyai kepentingan khusus serta dalam pengusaha dan pengurusan pihak lain maupun berdasarkan perjanjian dan penyertaan pemerintah”.

Dalam uraian di atas dikatakan bahwa kekayaan negara dapat berupa hak dan kewajiban negara sehubungan dengan keuangan negara tersebut yaitu :

1. Hak-hak Negara yang ada hubungannya dengan keuangan
 - a. Hak pemungutan pajak yang diatur dengan UU dengan unsur paksaan dan sanksi tanpa imbalan jasa yang langsung.
 - b. Hak mutlak uang baik kertas maupun uang logam pengadaan uang ini dikelola oleh bank Pemerintah.
 - c. Hak negara untuk mengadakan pinjaman paksa bagi warga negaranya.

- d. Kewajiban melaksanakan tugas negara, demi kepentingan masyarakat seperti keuangan pendidikan dan sebagainya.
- e. Kewajiban membayar utang negara.

Untuk lebih jelasnya mengenai keuangan negara berikut diuraikan tentang ruang lingkup kepengurusannya dalam kedudukannya, ruang lingkup keuangan negara dapat di lihat sebagai berikut :

a. *Keuangan Negara yang dipisahkan :*

Yang dimaksud dipisahkan adalah dalam hal ini sama dengan termasuk dalam APBN negara, jadi keuangan negara yang dipisahkan meliputi semua kekayaan (uang dan barang), hak dan kewajiban negara tiap pengurusannya dilakukan oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Bank-bank negara atau lembaga keuangan lainnya. Dikatakan di pisahkan oleh karena pengelolaan keuangan adalah diluar ketentuan yang diatur dalam ICW dan Undang-Undang Anggaran Pendapatan Dan Belanja Negara.

Keuangan negara yang dipisahkan meliputi keuangan negara yang dikelola :

1. Badan Usaha Milik Negara (Perusahaan Negara) berdasarkan undang-undang nomor 9 tahun 1979 tentang perusahaan negara dikemas bentuk-bentuk negara :
 - a. Perusahaan Jawatan (Perjan) yaitu susunan perusahaan negara baik pembentukan maupun pengelolaan keuangannya berdasarkan ketentuan-ketentuan yang diatur di Indonesia berdirinya WET (IBW),(STBL) 972

nomor 419 disingkat menjadi Perusahaan-perusahaan Next IBW seperti perusahaan jawatan Kereta Api dan pengadilan negara.

- b. Perusahaan Pelindo adalah semua perusahaan negara yang pembentukannya dan pengelolaannya berdasarkan ketentuan-ketentuan yang diatur dalam undang-undang No. 70 tahun 1996 seperti Perum Telekomunikasi, Perum kertas, Jasa Pekerja, Perum Kimia farma, Pelabuhan dan lain-lainnya.
- c. Perusahaan Perseroan (persero) yaitu semua perusahaan negara yang pembentukan dan pengurusan keuangannya berdasarkan ketentuan-ketentuan yang diatur dalam kitab undang-undang hukum dagang. (KUHP Stbl 1847 No. 23)

2. Pembangunan (dikelola oleh perbankan)

Berdasarkan undang-undang No. 14 tahun 1967 tentang undang-undang maka dikenal :

- a. Bank Indonesia
 - b. Bank Negara Indonesia
 - c. Bank rakyat Indonesia
 - d. Bank Mandiri
 - e. Bank tabungan Negara
3. Lembaga Keuangan lainnya, seperti Perusahaan Asuransi Negara dan yayasan-yayasan negara lainnya :
- a. Keuangan Negara yang diurus langsung

Yang dimaksud diurus langsung adalah meliputi semua uang-uang negara dan barang-barang milik negara yang dikelola langsung oleh negara dalam rangka melaksanakan tugas pemerintah sehari-hari berhubungan dengan itu, maka keuangan negara yang diurus langsung tersebut meliputi :

- i. Semua jumlah uang yang ditetapkan dalam Anggaran dan Pendapatan Belanja Negara (APBN) setiap tahun.
- ii. Semua barang-barang (bergerak atau tidak bergerak) milik negara yang pengadaannya maupun pemeliharaannya diberikan kepada anggaran belanja negara.

H. Penerimaan Negara

Ditinjau dari sudut perekonomian secara keseluruhan, anggaran Pendapatan Negara sama tujuannya dengan Anggaran Belanja Negara karena usaha pembangunan sedang giat dilaksanakan, maka anggaran pendapatan bagi usaha mempunyai pengaruh yang besar terhadap perekonomian.

Sumber-sumber anggaran pendapatan belanja negara dapat dikelompokkan dalam :

1. Penciptaan uang baru.
2. Pungutan dan pendapatan dari berbagai Perusahaan Negara
3. Penerimaan dan perpajakan.
4. Penerimaan dalam bentuk pinjaman baik pinjaman dalam negeri maupun pinjaman luar negeri.

Dari beberapa sumber penerimaan negara, penulis hanya menjelaskan sumber penerimaan dan pungutan dan pendapatan dari berbagai perusahaan negara, termasuk di

dalamnya perusahaan Pelindo Pelabuhan IV Cabang Ternate. Walaupun dalam kenyataan menunjukkan bahwa pernyataan atas jasa-jasa yang disediakan oleh perusahaan negara itu relatif kecil atau bukanlah merupakan sumber anggaran pendapatan negara yang berarti.

Anggaran Pendapatan Negara yang dikelompokkan dalam pungutan dan pendapatan dari berbagai perusahaan negara yaitu penerimaan dari penjualan jasa perusahaan negara tersebut kepada para pemakai jasa.

Perusahaan Pelindo Pelabuhan IV Cabang Ternate sebagai salah satu Perusahaan Negara (Badan Usaha Milik Negara) juga melakukan penjualan jasa yaitu pelabuhan. Di dalam Peraturan Pemerintah No. 6 tahun 1985 tentang Pelindo Pelabuhan bagian ketiga, pasal 5 menjelaskan sifat, maksud dan tujuan dalam ayat 1 (satu) dan 2 (dua) yaitu :

1. Sifat dari perusahaan dalam menyediakan pelayanan bagi kemanfaatan umum sekaligus menempuh keuntungan berdasarkan prinsip pengelola perusahaan.
2. Maksud dan tujuan perusahaan adalah menyediakan/mengusahakan jasa kepelabuhanan untuk memegang kelancaran angkutan laut dalam rangka menunjang pelaksanaan peninjauan nasional.

Berdasarkan penjelasan diatas maka dapat dikatakan bahwa jasa kepelabuhanan yang dijual itu bukan jasa kolektif yang dapat memberikan manfaat langsung kepada pemakainya. Mereka yang tidak mau membayar jasa tersebut dapat dicegah untuk menikmati manfaatnya. Pemerintah dalam hal ini Menteri Perhubungan menegakan tarif pungutan tersebut atas jasa yang disediakan itu. Dijelaskan juga dalam Peraturan Pemerintah No. 6 tahun 1985 tentang Perusahaan pelindo Pelabuhan IV bagian kesembilan pasal 23 menjelaskan :

“Asal usul direksi menetapkan tarif jasa kepelabuhanan seluas dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku”

Di dalam sistim retribusi bea jasa negara oleh Abdullah, SE menyatakan bahwa “pungutan dilakukan dengan maksud menghindarkan akibat dari monopoli yang dikehendaki serta untuk menghindarkan biaya pungutan yang tidak memberi manfaat ekstrim”.

Pungutan yang biasanya dilakukan pada mekanisme pasar sehingga memberi manfaat pada alokasi atau sumber-sumber serta media. Di samping itu, pungutan dapat dilaksanakan untuk menghindarkan akibat dari pajak yang mengganggu alokasi sumber, efisiensi, dan penawaran atau sumber tadi. Jika pajak bersifat memaksa maka pungutan tidak bersifat memaksa.

BAB III

GAMBARAN LOKASI PENELITIAN

A. Keadaan Pelabuhan Cabang Ternate

Sebagaimana diketahui bahwa timbulnya suatu pelabuhan disebabkan adanya kegiatan manusia untuk menggunakan jasa jembatan penghubung antara lalu lintas laut dan lalu lintas darat. Di mana jembatan penghubung tersebut mula-mula hanya merupakan kegiatan perdagangan yang tadinya bersifat lokal, dan lama kelamaan berdampak menjadi lebih besar dan semakin luas menjadi antar pulau.

Peningkatan kegiatan tersebut mengharuskan adanya sarana dan prasarana baik di laut maupun di darat, dengan adanya alat dan prasarana tersebut maka dari sinilah perlu adanya terminal atau pelabuhan.

Maka demikian halnya dengan proses timbulnya pelabuhan Ternate adalah disebabkan oleh perkembangan ekonomi masyarakat dan adanya pemerataan pembangunan ke segala sektor yang setiap tahun meningkat serta pertumbuhan produksi dari berbagai daerah dari tahun ke tahun semakin meningkat begitu pula halnya pertumbuhan penduduk semakin meningkat pula.

Pada awalnya pelabuhan Ternate merupakan pelabuhan yang tidak diusahakan sebagaimana dijelaskan dalam peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1969 tentang susunan tata kerja pelabuhan daerah pelayaran, dalam ketentuan umum :

“Pelabuhan dalam pembinaan pemerintah yang sesuai dengan kondisi, tumpuan dan perkembangan potensinya masih lebih menonjol sifat-sifat a verhedes 20 g dan atau belum ditetapkan sebagai pelabuhan yang diusahakan”

Pelabuhan Ternate merupakan pelabuhan yang ditetapkan sebagai pelabuhan yang tidak diusahakan dimana keberadaannya dikelola langsung oleh pemerintah daerah Propinsi I maluku Utara Ternate sesuai dengan Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku.

Di dalam peraturan tersebut di atas (PP No.1/1969) bahwa pengguna jasa kepelabuhanan diatur sebagaimana dimaksud oleh Undang-Undang No. 9 Tahun 1969. agar pengusahaan jasa pelabuhan tersebut dapat dilaksanakan secara ekonomis, berdaya guna dan berhasil guna, maka disamping perlu dilakukan penataan kembali susunan kepelabuhanan perlu diatur juga pembinaan kepelabuhanan secara menyeluruh. Peraturan ini disusun atas dasar pokok-pokok pemikiran antara lain :

1. Pelabuhan sebagai cabang produksi yang penting bagi negara dan menguasai hajat hidup orang banyak, dikuasai, diselenggarakan dan diatur oleh pemerintah.
2. Menteri melakukan pembian seluruh pelabuhan mengenai pembangunan, perdagangan maupun pelabuhan khusus.
3. Pengusaha jasa kepelabuhanan di pelabuhan-pelabuhan tertentu dilakukan oleh beberapa Badan Usaha Pelabuhan (BUP), sedangkan pengelolaan jasa kepelabuhanan di pelabuhan-pelabuhan lain dilakukan oleh Unit Pokok Sarana Tekhnis (UPT) instansi pemerintah di bidang perhubungan laut.
4. Instansi-Instansi dan unit-unit kerja lain yang ada di pelabuhan merupakan pelaksana-pelaksana di bidangnya masing-masing yang secara keseluruhan menunjang kelancaran angkutan laut.

Selanjutnya dalam peraturan ini juga (PP No. 11 Tahun 1996) tentang pembinaan kepelabuhanan, BAB I Ketentuan Umum pasal 3 bahwa pelabuhan dikuasai, diselenggarakan dan diatur oleh pemerintah, Tambahan Lembaga Negara Republik Indonesia 1996 Nomor : 3251 menjelaskan sebagai berikut :

Pelabuhan adalah suatu lingkungan kerja yang sifat dan peranannya vital. Sebagai salah satu cabang produksi jasa yang penting bagi negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak, pelabuhan perlu dikuasai, diselenggarakan dan diatur oleh pemerintah, bila saat ini masih terdapat pelabuhan khusus yang dibangun, dan dioperasikan oleh swasta, hal tersebut merupakan sesuatu yang bersifat sementara untuk pada waktunya tanpa merugikan pihak-pihak yang bersangkutan secara berangsur-angsur maka diselenggarakan oleh pemerintah.

Berdasarkan pengertian diatas, bahwa pelabuhan merupakan suatu lingkungan kerja yang sifat dan peranannya vital dan menguasai hajat hidup orang banyak, maka pemerintah memandang perlu untuk memperjelas statusnya guna pembangunan, pendayagunaan dan pengembangan pelabuhan. Selanjutnya dengan menetapkan peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 1996 tentang Pelabuhan Indonesia IV Cabang Ternate.

Pelabuhan Indonesia IV Cabang Ternate mempunyai daerah lingkungan kerja pelabuhan seluas 387,680 m² meliputi : wilayah perairan dan daratan dengan bangunan-bangunan dan fasilitas-fasilitas teknis lainnya, yang diperlukan untuk pelayaran kapal laut dan kendaraan air lainnya serta kegiatan yang berhubungan dengan daya angkutan umum.

B. Sarana dan Fasilitas Pelabuhan Ternate.

Dalam hal fasilitas-fasilitas yang ada di perusahaan Pelabuhan Indonesia IV Cabang Ternate relatif belum memadai, untuk lebih jelasnya penulis akan uraikan secara ringkas sebagai berikut :

1. Fasilitas jasa Tempat Labuh

Dilihat dari hasil kegiatan kapal dari tahun-ketahun semakin meningkat, sementara jasa-jasa/fasilitas-fasilitas dermaga yang tersedia masih belum memadai sehingga kapal, perahu motor (PLM), perahu layar yang melakukan kegiatan arus bongkar muat harus menunggu giliran.

Dengan keterbatasan fasilitas dermaga tersebut kapal/perahu motor (PLM), perahu layar harus menunggu dan bergantian untuk bertambat, maka perlu penambahan dermaga guna menanggulangi proese kegiatan bongkar muat yang dirasakan menghambat oleh para pengusaha kapal/perahu Layar Motor (PLM), perahu layar atau para pemakai fasilitas tambat hanya tersedia satu dermaga dengan panjang 92 meter dan luas 1550 m², serta pinggiran dengan panjang 74 meter.

2. Fasilitas Gudang

Debit air dari Perusahaan Air Minum Daerah (PDAM) sangat kecil, sehingga Air tersebut disalurkan kepada Perahu Layar Motor, perahu layar melalui mobil-mobil tangki dan gerobak.

Mengenai perusahaan angkutan laut yang berdomisili di propinsi/Kabupaten daerah Tingkat I dan II Maluku Utara seutuhnya berstatus kantor pusat. Perusahaan-perusahaan itu adalah :

- e. Kapal interasulair/antar pulau adalah kapal-kapal yang melayani angkutan dalam negeri.
- f. Perahu layar adalah perahu yang tenaga penggerakya menggunakan layar.
- g. Tongkang adalah alat penengangkut di air yang berukuran sampai dengan 300 m³ dan tidak memiliki tenaga penggerak mesin.
- h. Perahu layar motor adalah perahu layar yang tenaganya dilengkapi dengan motor sebagai alat bantu penggerak sampai dengan 120 PK.

Ketentuan-ketentuan kapal-kapal yang dikenakan tarif adalah sebagai berikut :

- a. Untuk kunjungan kapal-kapal niaga, selama 30 hari hanya dikenakan tarif labuh satu kali, dengan ketentuan apabila kapal pelabuhan untuk kunjungan itu dikenakan pungutan labuh baru.
- b. Kapal-kapal berkunjung niaga dikenakan uang labuh sebesar 50 % dari tarif yang berlaku.
- c. Kapal-kapal yang menunggu naik dan atau dalam perbaikan (hoating repair) di perairan pelabuhan dikenakan uang labuh sebesar 75 % dari tarif yang berlaku.

Sedangkan kapal-kapal yang mendapatkan pembebasan uang labuh adalah sebagai berikut :

- a. Kapal Perang Republik Indonesia maupun kapal perang negara sahabat dan kapal mampu negara seperti :

Kapal navigasi, kapal KPLP, kapal bea cukai, kapal penelitian, kapal palang merah, kapal keruk, kapal penunda dan kapal POLRI yang tidak menggunakan

untuk menggangkut penumpang, barang dagangan atau hewan yang tidak memungut uang tambahan.

- b. Kapal-kapal yang baru dibuat atau diangkut sebagai barang muatan selama di pelabuhan tidak diturunkan ke dalam air dan tidak menggangkut penumpang, barang dagangan dan tidak melakukan jasa-jasa.
- c. Perahu-perahu pesiar selama perahu itu menurut pandangan Direksi Perusahaan Pelindo tidak tetap tinggal di pelabuhan.
- d. Kapal-kapal menurut pandangan Direski perusahaan pelabuhan hanya berlayar pada permukaan laut yang masuk pelabuhan dalam perjalanannya.
- e. Kapal-kapal yang dilabuhkan karena tidak dipakai lagi atau bangunan-bangunan terapung yang tidak mendapatkan persetujuan menyewa permukaan air di wilayah perairan pelabuhan.
- f. Kapal-kapal dengan ukuran 3,5 grt.

2. Tarif Tambat

- a. Kapal/PLM/perahu layar sebesar Rp. 18/grt/eternal
- b. Tarif progresif lewat 7 eternal

Kapal yang dikenakan uang tambat adalah :

- a. Kapal-kapal yang bertambat pada tambat dermaga, besi/kayu, pinggiran, pelampung dolpin serta kapal yang sedang tambat dan merapat pada kapal lain yang sedang sandar di dermaga.
- b. Kapal-kapal yang bertambat di perbatasan waktu sebagai berikut :
 - i. Kapal ukuran sampai dengan 4.999 GRT diberi batas waktu 7 enternal.

- ii. Kapal ukuran 5.000 sampai dengan 4.999 GRT diberi batas waktu 9 enternal.
- iii. Kapal ukuran 10.000 sampai dengan 14.999 GRT diberi batas waktu 12 enternal.
- iv. Kapal ukuran 15.000 GRT ke atas diberi batas waktu 15 enternal.
- v. Bagi kapal yang bertambat melebihi batas waktu diatas maka akan dikenakan uang tambat 200 % dari tarif dasar.
- vi. Tarif uang tambat dihitung sekurang-kurangnya untuk $\frac{1}{4}$ enternal (6 jam) dengan ketentuan sebagai berikut :
 - a) Pemakaian tambat kira-kira 6 jam dihitung $\frac{1}{4}$ enternal
 - b) Pemakaian tambat dari 6 jam sampai dengan 12 jam dihitung $\frac{1}{2}$ enternal.
 - c) Pemakaian tambat lebih dari 12 jam sampai dengan 18 jam dihitung $\frac{3}{4}$ enternal.
 - d) Pemakaian tambat lebih dari 18 jam sampai dengan 29 jam dihitung 1 enternal.
 - e) Untuk kapal yang sedang bertambat pada dermaga dan memakai juga pelampung, hanya dikenakan harga tambat pada dermaga saja.
 - f) Uang tambat bagi kapal-kapal untuk melakukan kegiatan dalam wilayah peraturan pelabuhan dapat di bayar sekaligus satu bulan dimana sekali yang membayar diperhitungkan harga sebanyak 15 kali enternal kali tarif dasar dermaga beton.

- g) Untuk kapal-kapal yang bertambat pada lambung kapal lain yang sedang bertambat, dikenakan tarif sebesar 50 % dari tarif dasar tambat yang dipergunakan.
- h) Untuk kapal-kapal yang bertambat pada pelabuhan, termasuk juga benda apung lainnya yang berfungsi sebagai pengganti pelampung, pengenaan tali tambat tanpa perbatasan waktu.
- i) Untuk kapal yang bertambat dolphin tidak dikenakan perbatasan waktu.

3. *Tarif Air Minum*

- a. Tarif air kapal sebesar 360 ton/m³
- b. Minimal 10 ton per kapal.

Adapun ketentuannya adalah sebagai berikut :

- i. Mengingat tarif air bersih di pelabuhan sangat tergantung pada harga air bersih dari PDAM setempat. Sebenarnya tarif air bersih baik yang bersumber dari ataupun sumber air dari Pelindo ditentukan dengan dasar perhitungan sebagai berikut :
 - a) Untuk kapal melalui pipa di dermaga atau dengan tangki, harga air PAM ditambah dengan komponen biaya instalasi dan pelayanan di pelabuhan.
 - b) Untuk makan ditambah 25 % dari tarif PAM Pemda setempat.
- ii. Penyediaan air yang sumbernya dari Pelindo dan tidak ada tarif PAM Pemda setempat tarifnya dapat didasarkan pada kalkulasi harga yang besarnya mendapat persetujuan Menteri Perhubungan atau pejabat yang ditunjuk, dengan perincian sebagai berikut :

- a) Pelaksanaan tarif tambahan di luar jam kerja.
- b) Melalui pipa di dermaga Rp. 150/ton dengan tagihan minimum Rp. 10.000.
- c) Melalui tangki Rp. 300/ton dengan tagihan minimum Rp. 25.000.
- d) Minimum pelayanan air melalui pipa di dermaga adalah 10 ton dan melalui tongkang air minum 50 ton.
- e) Ketentuan-ketentuan tarif minimum tambahan dan minimum pelayanan air di atas, tidak berlaku untuk perahu layar, PLM dan kapal lokal.

4. Tarif Dermaga

a. Tarif barang dan hewan yang diberlakukan di dermaga adalah sebagai berikut :

- | | |
|--|---------------|
| i. Beras, jagung, gula, terigu, garam, pupuk | = Rp. 22/ton |
| ii. Semen, barang-barang elektronik, barang-barang lainnya | = Rp. 275/ton |
| iii. Bahan bakar | = Rp. 190/ton |
| iv. Kuda, sapi dan kerbau | = Rp. 150/ton |

Barang-barang yang dikenakan tarif dermaga yaitu :

Setiap barang yang dibongkar muat dari/ke kapal yang bertambat di dermaga umum langsung ke dermaga tersebut atau ke tangki dengan tujuan ke tempat lain/sebaliknya dan setiap barang yang dibongkar/muat melalui tangki kerja/dari dermaga umum dikenakan uang dermaga sebesar tarif dasar.

b. Setiap barang yang dibongkar atau dimuat di tangki tidak atau dengan melalui dermaga umum dalam daerah lingkungan kerja pelabuhan untuk barang-barang

milik sendiri dikenakan uang dermaga sebesar 50 % dari tarif dasar dan untuk barang-barang pihak ke tiga dikenakan sebesar tarif dasar.

5. Tarif Penumpang

- a. Gedung penumpang sebesar = Rp. 44/ton/hari.
- b. Lapangan penumpang sebesar = Rp. 22/ton/hari.
- c. Hari pertama sampai dengan hari ke 10 dihitung seperti tarif penumpang yaitu :
 - i. Tarif penumpang lini pertama untuk barang-barang masuk bongkaran dari kapal, hari penumpang dihitung sejak hari bongkar sampai dengan barang dikeluarkan dari tempat penumpang, sedangkan untuk barang-barang keluar hari penumpang di hitung sejak hari penumpang sampai dengan hari selesainya pemuatan.
 - ii. Perhitungan uang penumpang dihitung sebagai berikut :
 - a) Barang-barang ekspor

Masa I	: Hari pertama sampai dengan hari ke 10 hanya dikenakan tarif penumpang 1 hari, hari ke-11 sampai dengan hari ke-12 dihitung perharinya sebesar tarif dasar.
Masa II	: Hari ke-29 dan seterusnya dihitung perharinya sebesar 200 % dari tarif dasar
 - b) Barang-barang import/antar pulau

Masa I	: Hari pertama sampai dengan hari ke-8 hanya dikenakan dengan tarif penumpang 1 hari, hari ke-9 sampai dengan hari ke-10 dihitung perharinya sebesar tarif dasar.
--------	---

Masa II : Hari ke 21 sampai dengan hari ke-30 dihitung perharinya sebesar 125 % dari tarif dasar.

Masa III : Hari ke-31 dan seterusnya dihitung perharinya 200 % dari tarif dasar.

c) Tarif penumpukan di gudang/lapangan lini kedua, dihitung sebagai berikut :

- Sejak barang ditumpuk dan lapangan lini kedua dalam daerah kerja pelabuhan yang dipergunakan sebagai perpanjangan lini pertama, berlaku ketentuan tarif penumpukan lini pertama.
- Terhadap gudang dan lapangan lini kedua dalam daerah pelabuhan sebagai perpanjangan lini pertama, berlaku ketentuan tarif penumpukan lini.
- Gudang Container Freight Staton (CFS) yang terletak di lini kedua di dalam atau lingkungan kerja pelabuhan dikenakan tarif gudang/lapangan lini pertama.
- Tarif penumpang untuk barang berbahaya adalah :
 - ✓ Terhadap barang-barang berbahaya sebagaimana tercantum pada Keputusan Menteri Perhubungan nomor : KM 127/PR.302/Phb-79 tanggal 1 Juni 1999 yang ditumpuk di gudang/lapangan khusus dikenakan tarif lini pertama dengan tambahan sebesar 20 % dari tarif dasar.

- ✓ Barang berbahaya yang di impot harus diberi tanda khusus (label) atau keterangan atau nama dan sifat barang yang jelas dan dapat dibaca (terlihat) jika tidak ada tanda khusus maka dikenakan tarif sebesar 20 % dari tarif dasar.
- ✓ Terhadap barang mengganggu seperti sulfur, pupuk, semen, karbon hitam, garam, terasi dan ikan asin (semuanya dalam bungkus) yang sifatnya mengganggu kondisi isi gudang serta kesehatan manusia, dikenakan tarif sebesar 20 % dari tarif dasar.

d) Tarif penumpukan transshipment :

- Terhadap barang Transshipment dibebaskan dari pengeluaran uang penumpukan sebesar 28 hari terhitung sejak tanggal tiba sampai dengan selesainya pemuatan barang tersebut di atas kapal pengangkutan ke dua (2nd carier).
- Tarif penumpukan barang eksport bukan minyak dan gas bumi besarnya 20 % dari tarif dasar yang berlaku.
- Tarif penumpukan atau sewa gudang/lapangan penumpukan milik Pelindo mendapat imbalan jasa sebagai berikut :

Masa I : mendapat imbalan jasa gedung/lapangan sebesar 20 % dari pendapatan sewa penumpukan masa I

Masa II : mendapat imbalan jasa gudang/lapangan sebesar 16 % dari pendapatan sewa penumpukan.

Masa III : mendapat imbalan jasa gudang/lapangan sebesar 10 %
dari pendapatan sewa penumpukan masa ketiga.

e) Tarif gudang/lapangan secara bulat ditentukan oleh Direksi Perusahaan Pelindo.

6. *Tarif Sewa tanah*

- a. Daerah tengah sebesar Rp. 250/m²/tahun
- b. Toko/warung dan sejenisnya sebesar Rp. 125/tahun.

7. Pas masuk Pelabuhan

Tarif macam-macam pengenaan jasa pelabuhan atau pas masuk sebelum dikeluarkannya surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 9/PR.302/Phb-88 tanggal 25 Februari 1998 adalah sebagai berikut :

- a. Truk = Rp. 4000/sekali masuk
- b. Sedan/Jip = Rp. 2500/sekali masuk
- c. Bus/Colt = Rp. 2000/sekali masuk.
- d. Gerobak = Rp 2000/sekali masuk
- e. Sepeda Motor = Rp. 2000/sekali masuk
- f. Orang = Rp. 2000/sekali masuk.

Sedangkan tarif macam-macam peran jasa kepelabuhananan atau pas masuk pelabuhan sesudah dikeluarkannya Keputusan Menteri Perhubungan tersebut di atas adalah :

- a. Truk = Rp. 5000/sekali masuk
- b. Sedan/Jip = Rp. 4000/sekali masuk

- c. Bus/Colt = Rp. 4000/sekali masuk.
- d. Gerobak = Rp. 2000/sekali masuk
- e. Sepeda Motor = Rp. 2000/sekali masuk
- f. Orang = Rp. 2000/sekali masuk.



BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Mekanisme Pemungutan Bea Jasa Pelabuhan Ternate

Sarana perusahaan umum mempunyai ciri pokok dalam bidang usahanya yang melayani kepentingan umum dan sekaligus untuk memperoleh keuntungan dan bergerak dalam bidang yang oleh pemerintah dianggap fital, termasuk perusahaan Pelindo Pelabuhan IV Cabang Ternate yang mengusahakan atau menyediakan pelayanan bagi kemanfaatan umum dan sekaligus menempuh keuntungan yang berdsarkan prinsip pengelolaan perusahaan, serta menyediakan dan mengusahakan jasa kepelabuhanan untuk menunjang kelancaran antar laut dalam rangka pelaksanaan pembangunan nasional.

Untuk membiayai dan mengelola jasa-jasa kepelabuhanan tersebut dibutuhkan modal atau sumber penerimaan, dimana prinsipnya secara fungsional harus dapat berdiri sendiri kecuali karena politik pemerintah mengenai tarif dan harga tidak menjanjikan tercapainya tujuan itu. Namun diakui bahwa modal perusahaan seluruhnya dimiliki oleh negara dari kekayaan negara yang diusahakan, serta mempunyai dan memperoleh dana dari kredit-kredit dalam dan luar negeri atau obligasi (masyarakat). Dalam Peraturan pemerintah tentang Pelindo pelabuhan IV Cabang Ternate pasal 11 ayat (1) dan (2) yang berhubungan dengan itu.

Dalam rangka meningkatkan bea jasa pelabuhan ditetapkan tata cara atau mekanisme pelaksanaannya di lingkungan Pelabuhan Cabang IV Ternate khususnya dan PT. Pelindo Pelabuhan IV pada umumnya.

Adapun mekanisme pelaksanaan pemungutan Bea Jasa pelabuhan dapat dikelompokkan dalam empat tahap pelayanan, yaitu :

1. *Permintaan pemakaian jasa pelabuhan.*

Kegiatan pendataan dilaksanakan oleh Dinas Jasa yang ditunjuk oleh Kepala Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate. Data di dapat melalui formulir/fasilitas yang diajukan oleh pemohon/pemakai jasa kepada kepala Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate melalui Dinas Jasa yang melakukan pelayanan untuk dikelola guna mendapatkan persetujuan pelayanan jasa pelabuhan.

2. *Pembuktian pelayanan jasa pelabuhan*

Dari data tersebut dan mendapatkan persetujuan pemakain jasa/fasilitas pelabuhan, maka para pemakai jasa wajib menandatangani bukti pemakain jasa pelabuhan dari petugas pelayanan jasa pelabuhan tersebut.

3. *Perhitungan pemakain jasa pelabuhan*

Berdasarkan data beberapa jumlah jasa atau fasilitas yang terpakai, maka dilakukan perhitungan besarnya pungutan bea jasa oleh Dinas Jasa guna mendapatkan ketetapan (berdasarkan tarif). Ketetapan besarnya bea jasa tersebut, besar ketentuan lain yang ada kaitannya dengan pungutan bea jasa tersebut diberitahukan kepada wajib bayar.

4. *Penagihan pemakai jasa pelabuhan*

Dari perhitungan besarnya bea jasa di atas, maka dilakukan penagihan terhadap wajib bayar. Bea jasa tersebut sesuai dengan waktu yang telah ditentukan kepada Dinas Jasa. Selanjutnya Dinas Jasa menyetor ke Dinas Keuangan atau Sub Dinas

Keuangan sebagai pemegang kas pelindo Pelabuhan Cabang Ternate disertai dengan penjelasan mengenai surat permohonan pemaki jasa yang masuk baik yang sedang di proses atau yang telah mendapat izin, ataupun yang telah diberikan kepada pemohon setiap bulan selambat-lambatnya tanggal 5 bulan berikutnya sebagai laporan.

Sedangkan urusan pemungutan pas masuk pelabuhan dengan menggunakan karcis dilakukan sebagai berikut :

1. Urusan peralatan dan perbekalan kepada Dinas Keuangan atau Sub Dinas tata Usaha Keuangan menyediakan karcis atau pas masuk pelabuhan yang sebelumnya sudah di pesan kepada percetakan yang ditunjuk oleh Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate, karcis atau pas masuk pelabuhan tersebut diatur sesuai dengan urutan nomor seri, jenis bea jasa, tarif, dasar hukum, pas masuk dan sebagainya.
2. Sub Dinas Tata Usaha Keuangan mendistribusikan karcis atau pas masuk pelabuhan tersebut atas permintaan Dinas Jasa serta dilegalisir oleh Kepala Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate.
3. Tiap hari atau waktu tertentu Dinas Jasa melakukan pungutan terhadap wajib bayar dan pada hari itu juga seluruh hasil pungutan pas masuk diserahkan atau disetor kepada Sub Dinas Tata Usaha Keuangan sebagai pemegang kasa Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate.
4. Selanjutnya kepada Dinas Keuangan atau Sub Dinas Tata Usaha Keuangan pada setiap akhir bulan mengadakan penutupan buku harian kemudian menyampaikan laporan atau pertanggungjawaban kepada Kepala Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate atas seluruh penerimaan dan penyetoran hasil pungutan yang telah dilaksanakan

selama satu bulan, selambat-lambatnya tanggal 5 bulan berikutnya. Sedangkan Sub Dinas Jasa wajib menyampaikan laporan bulanan tentang sisa persediaan karcis pas masuk pelabuhan tersebut.

Untuk mencapai tujuan dan target yang telah ditetapkan oleh PT. Pelindo pelabuhan Cabang Ternate, maka telah diupayakan beberapa jasa pelayanan kepada masyarakat yaitu :

1. Pelayanan Jasa kepada kapal (kapal motor)

a. Kapal masuk tambat

Pada dasarnya pelayanan jasa pelabuhan tanpa uang jaminan, tetapi untuk menjaga likuidasi pelindo Pelabuhan Cabang Ternate, apabila pengguna jasa tidak melunasi kewajiban pada waktunya maka yang bersangkutan dikenakan uang jaminan dan pelunasan sisa hutang atau dengan sisa deposito.

i. Tanpa Uang jaminan

- a) Perusahaan pelayaran yang menandatangani surat permintaan pemakai jasa (bentuk 1 A) rangkap 6 dengan melampirkan copy manifest atau dokumen muatan kemudian mengajukan kepada Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate selambat-lambatnya satu hari sebelum kapal masuk.
- b) Setelah dibahas dan ditetapkan oleh pelindo pelabuhan Cabang Ternate dalam hal ini Dinas Jasa memberikan Persetujuan pelayanan kepada bentuk 1 A (permintaan pemakai jasa) dan kemudian mendistribusikan sebagai bentuk :

- Lembaran asli dan kedua untuk Divisi Kepanduan (kalau tidak ada pelayanan kepanduan, maka lembaran asli untuk dinas jasa).
 - Lembaran ketiga dan keempat untuk Divisi Jasa.
 - Lembaran kelima untuk Divisi Keuangan.
 - Lembaran keenam untuk Perusahaan Pelayaran.
 - Selanjutnya Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate melaksanakan pelayanan sesuai dengan jasa atau fasilitas.
 - Sesuai pelaksanaan pelayanan, nahkoda menandatangani bentuk 2A1 dan 2A2 (bukti pemakaian jasa labuh atau tambat)
- ii. Dengan uang jaminan
- a) Perusahaan pelayaran mengisi dan menandatangani bentuk A1 rangkap 6 dengan melampirkan manifest atau dokumen muatan kemudian mengajukan kepada Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate selambat-lambatnya satu hari sebelum kapal masuk.
 - b) Pelindo pelabuhan Cabang Ternate membuat perencanaan penambatan kapal dan bongkar muatan untuk dibahas dan ditetapkan Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate menghitung besarnya uang jaminan dan dicantumkan pada bentuk A1 (permintaan pemaki jasa).
 - c) Perusahaan pelayaran membayar uang jaminan kepada Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate untuk selanjutnya prosedur permintaan perpanjangan

waktu tambat sama dengan prosedur untuk kapal masuk atau tambat baik yang menggunakan uang jaminan maupun tanpa uang jaminan.

b. Kapal keluar

- i. Perusahaan pelayaran mengisi dan menandatangani bentuk 1A rangkap 6 untuk diajukan kepada Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate.
- ii. Setelah bentuk 1A disetujui kemudian didistribusikan sebagai berikut :
 - a) Lembaran keenam untuk perusahaan pelayaran. Lembaran asli dan lembaran kedua untuk diisi oleh Divisi Kepanduan (kjalau tidak ada pelayaran pandu) maka lembara tersebut untuk Divisi Jasa.
 - b) Lembaran kelima untuk Divisi Keuangan.
- iii. Selanjutnya Pelindo Pelabuhan Cabang ternate melaksanakan pelayanan sesuai dengan jasa atau fasilitas yang telah disetujui.
- iv. Sesuai pelaksanaan pelayanan, nahkoda menandatangani bentuk 2A1 (bukti pemakaian jasa pandu).

c. Lain-lain

- i. Untuk permintaan pelayanan air di kapal tidak bersamaan dengan permintaan jasa penambatan kapa dilakukan dengan mengajukan kembali bentuk A1 ke Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate.
- ii. Perubahan atau pembatalan atas pemakain jasa pelayanan kapal telah disetujui harus diberitahukan terlebih dahulu oleh perusahaan pelayaran kepada Perusahaan Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

- iii. Perubahan atau pembatalan atas permintaan air kapal, yang telah disetujui selambat-lambatnya 3 jam sebelum waktu pengisian yang telah ditetapkan perusahaan pelayaran atau nahkoda yang bersangkutan diharuskan mengisi 2A3 (bukti penerimaan air kapal) yang ditanda-tangani dan di stempel serta diberi catatan, alasan perubahan atau pembatalan dan disampaikan kepada Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate.
- iv. Dalam hal pelindo Pelabuhan Cabang Ternate meragukan kebenaran ukuran kapal, perusahaan pelayaran dapat diminta untuk dilampirkan foto copy surat ukuran kapal yang terakhir pada bentuk A1.
- v. Prosedur pelayann kapal untuk jasa kapal dengan penggunaan uang deposito sama dengan prosedur untuk pelayanan kapal tanpa terkena uang jaminan.
- vi. Kelalaian terhadap pemenuhan kewajiban sebagaimana diatur dalam butir iii dan iv, kepada perusahaan pelayaran yang bersangkutan dikenakan sanksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

2. *Pelayanan jasa dermaga atau penumpukan*

Dalam hal pelayanan jasa dermaga atau dokumen yaitu :

- a. Bentuk ID : permintaan jasa untuk dermaga atau penumpukan.
- b. BPRP : bukti pemekaian ruang penumpukan.
- c. DPSSP : daftar perhitungan sementara sewa penumpukan atau uang dermaga.
- d. NPJP : nota penjualan jasa penumpukan atau dermaga.
- e. Bentuk KUB : hasil penelitian ukuran barang.
- f. Dokumen pendukung :

- i. Diliveri order (DO)
 - ii. Tally Sheet
 - iii. Berita acara
 - iv. Pembeitahuan kerja giliran.
1. Prosedur pembongkaran barang dari kapal sampai dermaga dikeluarkan sampai ke tempat penumpukan, yaitu :
- a. Penumpukan barang dari kapal ke tempat penumpukan
 - i. Perusahaan bongkar muat (PBM) mengajukan bentuk 1B rangkap 4 kepada Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate selambat-lambatnya satu hari sebelum pembongkaran barang dilaksanakan.
 - ii. Setelah dibahas dan ditetapkan selanjutnya Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate memberikan persetujuan pelayanan penumpukan bentuk 1B (permintaan jasa untuk dermaga) penumpukan dan kemudian mendistribusikan sebagai berikut :
 - a) Lembaran asli dan lembaran kedua untuk Divisi Jasa
 - b) Lembaran ketiga untuk Divisi Keuangan.
 - c) Lembaran keempat untuk PBM.
 - iii. PBM melaksanakan kegiatan pembongkaran dan penumpukan pada dermaga penumpukan barang yang telah ditetapkan.
 - iv. Pada saat pelaksanaan kegiatan penumpukan barang petugas Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate mencatat dalam tally Sheet kemudian

ditandatangani bersama oleh petugas gudang Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate dengan petugas PBM.

- v. Setelah selesai kegiatan penumpukan barang petugas gudang Pelindo Pelabuhan cabang Ternate membuat berita acara penerimaan barang yang ditanda-tangani oleh kepala gudang dan PBM dengan dilampirkan tally sheet.
- b. Pengeluaran barang bongkar dari tempat penumpukan
- i. Berdasarkan delivery Order (DO) dari perusahaan pelayaran, PBM menghubungi kepala gudang untuk memperoleh bukti pemakaian ruangan penumpukan (BPRP)
 - ii. Berdasarkan DO dan BPRP Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate membuat daftar perhitungan sewa sementara penumpukan (DPSSP).
 - iii. Berdasarkan DPSSP, PBM menyelesaikan pembayaran uang dermaga dan sewa penumpukan Kepada Pelindo Pelabuhan cabang Ternate.
 - iv. Berdasarkan bukti pembayaran dari Pelindo Pelabuhan cabang Ternate yang dilampirkan foto copy DPSSP dan copy DO PBM membuat surat jalan setelah dilihat oleh kepala gudang satu lembar surat jalan kepada kepala gudang dan PBM melaksanakan bongkar muat/pengeluaran barang.
 - v. Setelah selesai kegiatan pelaksanaan kegiatan pengeluaran barang dari tempat penumpukan, petugas gudang Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate membuat berita acara penyerahan barang yang dilampirkan tally sheet dan ditandatangani petugas kepala gudang dan petugas PBM.

2. Prosedur penumpukan barang sampai dermaga pemuatan barang ke kapal.

a. Pemasukan barang muatan ke tempat penumpukan.

- i. Perusahaan bongkar muat (PBM) mengajukan bentuk 1B rangkap 4 kepada pelindo Pelabuhan cabang Ternate dengan dilampirkan dokumen barang selambat-lambatnya satu hari sebelum pemuatan barang dilaksanakan.
- ii. Setelah dibahas dan ditetapkan selanjutnya Pelindo Pelabuhan cabang Ternate memberikan persetujuan pelayanan penumpukan bentuk 1B (permintaan jasa untuk dermaga) penumpukan dan kemudian mendistribusikan sebagai berikut :
 - a) Lembaran asli dan lembaran kedua untuk Divisi Jasa
 - b) Lembaran ketiga untuk Divisi Keuangan.
 - c) Lembaran keempat untuk PBM.
- iii. PBM melaksanakan kegiatan pembongkaran dan penumpukan pada dermaga penumpukan barang yang telah ditetapkan.
- iv. Pada saat pelaksanaan kegiatan penumpukan barang petugas gudang Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate mencatat dalam tally Sheet kemudian ditandatangani bersama oleh petugas gudang Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate dengan petugas PBM.
- v. Setelah selesai kegiatan penumpukan barang petugas gudang Pelindo Pelabuhan cabang Ternate membuat berita acara penerimaan barang yang ditanda-tangani oleh kepala gudang Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate dan PBM dengan dilampirkan tally sheet.

- b. Prosedur pengeluaran barang dari tempat penumpukan untuk dimuat ke kapal
- i. Berdasarkan berita acara penerimaan barang yang dilampirkan dokumen barang (pemberitahuan ekspor barang atau model H/daftar barang), PBM menghubungi kepala gudang untuk memperoleh BPRP
 - ii. Berdasarkan BPRP kemudian dilampirkan dengan berita acara penerimaan barang dan dokumen barang, Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate membuat DPSSP.
 - iii. Berdasarkan DPSSP, PBM menyelesaikan sewa pembayaran penumpukan dan uang dermaga Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate.
 - iv. Berdasarkan bukti pembayaran dari Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate yang dilampirkan copy DPSSP, PBM dapat melaksanakan pemuatan barang ke kapal.
 - v. Pada saat pelaksanaan pengeluaran barang untuk dimuat ke kapal petugas Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate mencatat dalam tally sheet, kemudian ditandatangani bersama oleh petugas gudang Pelindo Pelabuhan Cabang ternate dan PBM.
 - vi. Setelah selesai pelaksanaan pengeluaran barang untuk dimuat ke kapal, petugas Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate membuat berita acara penyerahan barang yang dilampirkan dengan tally sheet yang ditandatangani oleh kepala gudang dan PBM.
3. Prosedur pembongkaran barang dengan cara antar langsung

- a. Perusahaan bongkar muat (PBM) mengajukan bentuk 1B rangkap 4 kepada pelindo Pelabuhan Cabang Ternate dengan dilampirkan delivery order (DO) selambat-lambatnya satu hari sebelum pembongkaran barang dilaksanakan.
 - b. Setelah dibahas dan ditetapkan selanjutnya Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate memperhitungkan uang dermaga.
 - c. PBM menyelesaikan pembayaran uang dermaga kepada Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate.
 - d. Berdasarkan bukti pembayaran uang dermaga pelindo Pelabuhan Cabang Ternate memberikan persetujuan pada bentuk 1B dan didistribusikan sebagai berikut :
 - i. Lembaran asli dan lembaran kedua untuk Divisi Jasa.
 - ii. Lembaran ketiga untuk Divisi Keuangan.
 - iii. Lembaran keempat untuk PBM.
 - e. Selanjutnya PBM melaksanakan pembongkaran barang.
4. Prosedur pengangkutan barang dengan cara angkutan langsung
- a. Perusahaan bongkar muat (PBM) mengajukan bentuk 1B rangkap 4 yang dilampirkan dokumen barang kepada pelindo Pelabuhan cabang Ternate selambat-lambatnya satu hari sebelum pembongkaran barang dilaksanakan.
 - b. Setelah dibahas dan ditetapkan selanjutnya Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate memperhitungkan uang dermaga.
 - f. PBM menyelesaikan pembayaran uang dermaga kepada Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate.

g. Berdasarkan bukti pembayaran uang dermaga Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate memberikan persetujuan pada bentuk 1B dan didistribusikan sebagai berikut :

- i. Lembaran asli dan lembaran kedua untuk Divisi Jasa.
- ii. Lembaran ketiga untuk Divisi Keuangan.
- iii. Lembaran keempat untuk PBM.

h. Selanjutnya PBM melaksanakan pemuatan barang.

Selanjutnya penulis ingin menjelaskan sedikit hal-hal yang berhubungan dengan prosedur penumpukan barang, yaitu hak dan kewajiban serta tanggung jawab Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate terhadap keselamatan barang yang berada pada tempat penumpukan.

1. Hak

- a. Menetapkan ruang tempat penumpukan.
- b. Mengatur penggunaan dan ketertiban dalam ruang penumpukan.
- c. Meneliti kebenaran jumlah koli, ukuran kondisi kemasan dan jenis barang yang masuk dan keluar dari tempat penumpukan dan barang yang keluar dengan cara angkutan langsung.
- d. Berhak memindahkan barang ke tempat penumpukan lain sesuai dengan ketentuan yang berlaku, apabila pada waktu 60 hari sejak penumpukan barang terakhir barang belum dikeluarkan dari tempat penumpukan segala biaya yang timbul akibat pemindahan tersebut sepenuhnya menjadi tanggung jawab PBM atau badan yang disetujui.

- e. Tidak bertanggung jawab atas resiko keselamatan barang, apabila dengan batas waktu 30 hari barang tersebut belum juga dikeluarkan dari tempat penumpukan.
- f. Memungut dan menerima sewa penumpukan dan uang dermaga sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

2. *Kewajiban dan Tanggung jawab*

- a. Membuat berita acara penerimaan dan penyerahan barang.
- b. Bertanggung jawab atas keselamatan barang selama barang masih berada di tempat penumpukan dan tidak digerakkan.
- c. Tidak bertanggung jawab atas kerusakan barang yang berada di tempat penumpukan yang diakibatkan oleh kegiatan PBM atau badan lain yang telah disetujui dan akibat kerusakan barang tersebut menjadi tanggung jawab yang bersangkutan.
- d. Tanggung jawab keselamatan barang tersebut pada :
 - i. Jumlah kali barang
 - ii. Kondisi kemasan barang.
- e. Tanggung jawab penerima barang di tempat penumpukan barang sesuai dengan jumlah barang yang tertera dalam bentuk 1 B pemuatan pakai jasa untuk dermaga atau penumpukan.
- f. Beralihnya tanggung jawab atas keselamatan barang dimulai pada saat dilakukan pengeluaran barang dari tempat penumpukan sampai selesainya kegiatan pengeluaran barang dan dituangkan dalam berita acara penyerahan barang.

- g. Pengajuan kelalaian hanya dapat dilayani selambat-lambatnya satu kali 24 jam terhitung sejak tanggal pengeluaran barang berakhir dari tempat penumpukan.
- h. Pembayaran lain tersebut bukti g diatas diberikan maksimum 10 kali jumlah sewa barang dimeksud (termasuk barang transshipment)

3. Kerusakan barang

Kerusakan barang dapat diakibatkan oleh :

- a. Keselamatan cara penumpukan.
- b. Kebakaran bukan tanggung jawab Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate.

Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate tidak bertanggung jawab atas pengotoran pemakai fasilitas yang disebabkan atas pelaksanaan kegiatan bongkar muat dan pemasukan atau pengeluaran barang dari tempat penumpukan dan menjadi tanggung jawab perusahaan bongkar muat atau badan lain yang disetujui.

PBM atau badan lain yang disetujui yang melakukan kerja giliran 2 atau 3 wajib memberitrahukan kepada Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate.

Berdasarkan mekanisme dan prosedur pelaksanaan pemungutan bea jasa yang telah penulis kemukakan di atas maka berikut ini datanya dapat dilihat pada tabel penelitian sebagai berikut :

Tabel 1
Tanggapan Responden Terhadap Kelancaran Pemungutan Bea Jasa Pelindo

NO	Jawaban Responden	Frekuensi	Presentase (%)
1.	Sangat lancar	6	6,12
2.	Lancar	46	46,94
3.	Kurang lancar	43	43,88
4.	Tidak lancar	3	3,06
	Jumlah	98	100

Sumber data : hasil penelitian tahun 2004

Data pada tabel 1 di atas menunjukkan bahwa pelaksanaan pemungutan bea jasa Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate cukup lancar. Hal ini dapat dilihat dari presentase jawaban responden yaitu 46 orang atau 46,94 % responden yang menyatakan pelaksanaan pemugutan bea jasa Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate sudah lancar, dan 43 orang atau 43,88 % responden menyatakan kurang lancar, kemudian 6 orang atau 6,12 % responden menyatakan pemungutan retribusi bea jasa Pelabuhan Ternate sangat lancar dan 3 orang atau 3,06 % responden yang menyatakan tidak lancar. Kelancaran pemungutan retribusi bea jasa Pelindo Pelabuhan Ternate disebabkan adanya kesederhanaan dan kedisiplinan petugas atau pegawai pemungutan bea jasa Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate.

Berikut ini penulis mengemukakan data mengenai kedisiplinan pegawai atau petugas pemungutan bea jasa Pelindo Pelabuhan cabang Ternate.

Tabel 2
Tanggapan Responden Terhadap Kedisiplinan Petugas

NO	Jawaban Responden	Frekwensi	Presntase (%)
1.	Sangat Disiplin	2	2,04
2.	Disiplin	50	51,02
3.	Kurang Disiplin	28	28,57
4.	Tidak disiplin	15	15,31
5.	Tidak Menjawab	3	3,06
	Jumlah	98	100

Sumber data : hasil penelitian tahun 2004

Pada tabel 2 di atas terlihat bahwa 50 orang (51,02%) responden memberikan jawaban petugas atau pegawai pemungutan bea jasa pelindo Pelabuhan Cabang Ternate disiplin, 28 orang (28,57 %) responden menyatakan pegawai atau petugas kurang disiplin, sedangkan yang mengatakan pegawai atau petugas tidak disiplin 15 orang (15,31 %) responden , yang mengatakan pegawai atau petugas pemungutan bea jasa

sangat disiplin serta 2 orang (2,04 %) responden dan 3 orang (3,06 %) responden tidak memberikan jawaban.

Dari data di atas dapat dikatakan bahwa pegawai atau petugas pungutan bea jasa Pelindo pelabuhan Cabang Ternate cukup disiplin dalam menjalankan tugasnya.

B. Keadaan sarana dan Fasilitas Pelabuhan Ternate

Keadaan sarana dan fasilitas baik baik kualitasnya maupun kuantitasnya sangat mendukung dalam pencapaian tujuan organisasi. Oleh karena itu, organisasi harus memperhatikan kualitas dan kuantitas sarana pelayanan yang dipersiapkan dalam memberikan kebiasaan pada masyarakat. Fasilitas pelabuhan yang relatif belum memadai apabila dengan semakin kompleksnya kegiatan yang dilakukan terutama dengan penambatan kapal, kegiatan bongkar muat barang dan naik turunnya penumpang kesemuanya itu memerlukan fasilitas yang baik demi lancarnya pelayanan, misalnya : terminal penumpang , praktis tidak berfungsi sebagaimana yang diharapkan karena letaknya yang jauh dari dermaga.

Koordinator diantara instansi yang terlibat dalam pelabuhan ini relatif kurang efektif. Berdasarkan informasi yang telah dihimpun, maka diperoleh data bahwa sebagian responden mengatakan bahwa diantara instansi yang terkait di pelindo dirasakan kurang efektif karena kurangnya kerja sama yang baik diantara mereka terutama dengan pengelola Pelindo sebagai koordinator kegiatan operasional Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate secara keseluruhan dan unsur-unsur bantu.

Untuk mengetahui bagaimana keadaan sarana PT. Pelindo IV Cabang Ternate dapat dilihat pada tabel 3 berikut ini :

Tabel 3
Tanggapan Responden Tentang Keadaan Sarana
PT. Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate

NO	Jawaban Responden	Frekuensi	Presentase (%)
1.	Sangat Lengkap	-	-
2.	Lengkap	11	11,22
3.	Kurang Lengkap	50	51,02
4.	Tidak Lengkap	32	32,65
5.	Tidak Menjawab	5	5,11
	Jumlah	98	100

Sumber data : hasil penelitian tahun 2004

Pada tabel 3 di atas terlihat bahwa 50 orang (51,02 %) responden memberikan jawaban kurang lengkap, 32 orang (32,65%) responden mengatakan tidak lengkap, 11 orang (11,22 %) responden mengatakan bahwa sarana lengkap dan 5 orang (5,11 %) responden tidak memberikan jawaban atas sarana Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate.

Kemudian untuk melihat bagaimana sumber daya manusia yang tersedia pada PT. Pelindo Pelabuhan IV Cabang Ternate dapat dilihat dari karakteristik pegawai dimana Pelindo Ternate hanya memiliki 22 orang pegawai yang sebagian besar telah mencapai umur 40 tahun dan ada pula sampel yang telah mencapai usia Masa Pensiun Pegawai (MPP). Sangat menunjang tenaga profesional terutama dalam bidang pengelolaan bea jasa tingkat pendidikan pegawai yang kebanyakan sarjana, sebanyak 1 Orang, berpendidikan Magister (S2) 8 sarjana lemkap (S1) 8 orang telah mendapat pendidikan pelatihan (diklat) dan kursus-kursus yang sesuai dengan bidangnya masing-masing.

**GAMBAR STRUKTUR ORGANISASI
PELINDO IV CABANG TERNATE**



Tabel 4
Struktur Kepegawaian
PT. Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate.

No	Nama	Umur	Pendidikan	Golongan	Jabatan
1.	Ir. Musa Ahmad, M.si	57 Thn	Sarjana	IV C	Kepala Cabang
2.	Ir. Husen Umasugi	45 Thn	Sarjana	IV B	Kabag. Operasional
3.	Drs. Badarudin Hakim	47 Thn	Sarjana	III D	Kabag. Keuangan
4.	Ridwan Hamsah, SE	46 Thn	Sarjana	IV B	Kabag. Pel. Dermaga
5.	Hasbi Munir, SH	55 Thn	Sarjana	III C	Kabag. Kepegawaian
6.	Hasim A. Salam, SE	49 Thn	Sarjana	IV A	Kabag. Over Bagasi
7.	Burhanudin Ahmad, SH	45 Thn	Sarjana	III C	Kabag. Umum
8.	Ir. Mansur Suaib	48 Thn	Sarjana	III D	Kabag. Kepelabuhanan
9.	Buchari Jubair, SH	47 Thn	Sarjana	III D	Kabag. Humas
10.	Suleman Basir	30 Thn	SMA	II B	
11.	Hasan Barham	35 Thn	SMA	II B	
12.	Munir Kasim	35 Thn	D3	II D	
13.	Mahmud Basir	37 Thn	D3	II D	
14.	Basir Baluari	30 Thn	D3	II C	
15.	Hamka Ma,aruf	40 Thn	D3	III A	
16.	Makbul Husein	57 Thn	D3	II D	
17.	Rajia Horu	27 Thn	SMK	II A	
18.	Gawi Sonyinga	28 Thn	D3	II B	
19.	Hasbi Hakim	33 Thn	D3	II C	
20.	Halek Lastori	27 Thn	D3	II B	
21.	Saleh Karim	35 Thn	SMK	II C	
22.	Jefri kanugo	28 Thn	SMK	II B	

Tabel 5
Tanggapan Responden Tentang Keadaan Pegawai
PT. Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate.

NO	Jawaban Responden	Frekuensi	Presentase (%)
1.	Sangat Lengkap	-	-
2.	Lengkap	12	12,25
3.	Kurang Lengkap	32	32,65
4.	Tidak Lengkap	52	53,06
5.	Tidak Menjawab	2	2,04
	Jumlah	98	100

Sumber data : penelitian tahun 2004

Data tabel 4 di atas terlihat bahwa jawaban responden terhadap keadaan/jumlah pegawai di Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate Tidak lengkap sebanyak 52 orang (53,06 %) responden, Kurang lengkap sebanyak 32 orang (32,65 %) responden, 12 orang (12,24 %) menyatakan lengkap dan sebanyak 2 orang (2,04 %) responden yang tidak menjawab.

Dengan kondisi Pegawai di atas maka hal ini merupakan salah satu faktor penghambat penerimaan pengelolaan retribusi bea jasa Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate. Karena kurangnya pegawai yang ada menyebabkan kurang efektifnya pemungutan retribusi bea jasa di Pelabuhan Ternate.

Keadaan lain yang dapat menjadi faktor penghambat adalah lemahnya sistem pengawasan pengelolaan pemungutan retribusi bea jasa Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate. Relatif lemahnya sistem pengawasan langsung yang dilakukan terutama oleh pimpinan sebagai pimpinan unit kerja terhadap bawahannya. Pengawasan langsung juga dilaksanakan terhadap pemungutan retribusi bea jasa Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate.

Untuk mengetahui pelaksanaan pengawasan yang dilakukan oleh Kepala PT. Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate dapat disimak pada tabel 5 berikut ini :

Tabel 6
Tanggapan Responden Tentang Pengawasan Langsung Terhadap Pelaksanaan
Retribusi Bea Jasa PT. Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate

No	Jawaban Responden	Frekuensi	Presentase (%)
1.	Sangat Diawasi	5	5,10
2.	Diawasi	37	37,76
3.	Kurang Diawasi	54	55,10
4.	Tidak Diawasi	2	2,04
5.	Tidak menjawab	-	-
	Jumlah	98	100

Sumber data : penelitian tahun 2004

Data tabel 5 di atas terlihat bahwa jawaban responden terhadap pelaksanaan langsung pelaksanaan retribusi bea jasa di Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate yang menyatakan kurang diawasi sebanyak 54 orang (55,10 %) responden, diawasi sebanyak 37 orang (37,76 %) responden dan yang menyatakan sangat diawasi sebanyak 5 orang (5,10 %) dan 2 orang (2,04 %) menyatakan tidak diawasi.

Dari presentase data tersebut di atas maka dapat diketahui bahwa kurangnya efektifnya pemungutan Retribusi bea jasa di pelindo Pelabuhan Cabang Ternate juga merupakan salah satu penyebab tidak tercapainya target yang telah ditetapkan oleh Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate yang merupakan salah satu sumber penghasilan daerah.

C. Faktor Pendorong dan Penghambat

1. Faktor Pendorong

- a. Semakin banyaknya perusahaan pelayaran yang berdomisili di Propinsi Maluku Utara.

Semakin banyaknya perusahaan pelayaran yang berdomisili di Propinsi Maluku Utara merupakan salah satu faktor pendorong besarnya pendapatan Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate khususnya bea jasa pelabuhan. Disamping Perusahaan Bongkar Muat (PBM) dan perusahaan ekspedisi (EMKL) yang kesemuanya merupakan pemakai jasa Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate yang makin aktif hingga sekarang.

- b. Semakin baiknya transportasi darat di sekitar Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate.

Dengan membaiknya transportasi darat di sekitar Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate akan mempengaruhi besarnya pendapatan atau penerimaan retribusi bea jasa. Dari beberapa responden yang diwawancarai mengatakan bahwa transportasi darat yang memadai mutlak diperlukan terutama di sekitar Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate karena merupakan pintu gerbang keluar masuknya kegiatan perekonomian di propinsi Maluku Utara dengan daerah lain.

- c. Relatif rendahnya bea jasa pelabuhan yang harus ditanggung oleh pemakai jasa Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate.

Dari beberapa responden yang berhasil diwawancarai dapat disimpulkan bahwa tarif bea jasa pelabuhan membuat mereka semakin aktif menggunakan Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate sebagai tempat pengangkutan barang-barang dengan tujuan daerah lain. Sebagian lagi menyatakan bahwa di samping rendahnya tarif bea jasa Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate juga dekat dengan tempat tinggal mereka.

2. *Faktor Penghambat*

- a. Faktor kuantitas dan kualitas pegawai/petugas Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate

Sebagaimana telah di pahami bersama bahwa dalam suatu organisasi, apakah organisasi pemerintah maupun swasta, anggota organisasi mempunyai peranan penting dalam menentukan berhasil tidaknya suatu kegiatan yang dilakukan sesuai dengan tujuan yang telah ditentukan terlebih dahulu atau dengan kata lain bahwa manusialah yang dapat membawa keberhasilan dalam usaha-usaha apapun seperti halnya Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate, yang mana dalam

pelaksanaan tugasnya sebagai pengelola jasa membutuhkan petugas/pegawai yang cukup. Tetapi sesuai dengan kenyataan yang ada pada Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate, dimana tidak adanya keseimbangan diantara tugas-tugas dengan personil yang ada, sehingga terjadi rangkap tugas dan masih kurangnya kemampuan untuk melaksanakan tugas.

b. Faktor kesadaran dan kemampuan masyarakat

Di Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate nampak bahwa kesadaran untuk membayar retribusi bea jasa pelabuhan masih sangat rendah, ini dapat dibuktikan dengan adanya beberapa pengusaha/perusahaan yang melakukan tunggakan pembayaran atas jasa yang telah di berikan. Di pihak lain rendahnya kemampuan masyarakat/ pendapatan masyarakat. Untuk mengatasi hal tersebut Pelindo Pelabuhan cabang Ternate bekerja sama dengan instansi-instansi terkait mengadakan pendekatan terhadap para wajib bayar retribusi bea jasa Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate mengenai pentingnya eksistensi retribusi bea jasa yang sesungguhnya yaitu menyediakan pelayanan bagi pemanfaatan umum dan sekaligus memupuk keuntungan berdasarkan prinsip pengelolaan perusahaan pada khususnya dan menyediakan retribusi bea jasa Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate untuk menunjang kelancaran angkutan laut dalam rangka menunjang pembangunan nasional.

Berikut ini akan dikemukakan data mengenai kesadaran (partisipasi) wajib retribusi bea jasa Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate.

Tabel 7
Jawaban Responden Mengenai Partisipasi Wajib Bayar Retribusi Bea Jasa
Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate

NO	Jawaban Responden	Frekuensi	Presentase (%)
1.	Sangat Berpartisipasi	4	4,55
2.	Berpartisipasi	35	35,45
3.	Kurang Berpartisipasi	48	47,27
4.	Tidak Berpartisipasi	11	12,73
5.	Tidak Menjawab	-	-
	Jumlah	98	100

Sumber data : penelitian tahun 2004

Pada tabel 6 di atas terlihat bahwa semua responden memberikan jawaban diantara 98 orang responden yang ada, 48 orang (47,27 %) responden menyatakan wajib retribusi bea jasa kurang berpartisipasi, 35 orang (35,45 %) responden mengatakan berpartisipasi, 4 orang (4,55 %) responden menyatakan sangat berpartisipasi dan 11 orang (12,73 %) responden mengatakan tidak berpartisipasi.

Dari data di atas dapat di katakan bahwa wajib retribusi bea jasa masih kurang menyadari kewajibannya atau kurang berpartisipasi dalam upaya memperlancar dan meningkatkan pendapatan Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate.

Menurut informasi yang dihimpun oleh penulis bahwa retribusi bea jasa Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate sering memberikan alasan apabila mereka ditagih bahkan ada yang menghindar dari petugas pemungutan (kolektor). Alasan yang sering mereka kemukakan adalah bahwa barang yang mereka bawa banyak rusak atau mereka belum dibayar tunai oleh oleh pemilik barang yang mereka bawa sehingga pembayaran di Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate pun di ulur sampai waktu yang tidak ditentukan.

Hal ini menunjukkan bahwa penerima Retribusi bea jasa Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate mengalami hambatan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada hasil penelitian berikut :

Tabel 8
Jawaban Responden Mengenai Kelancaran Penerimaan Retribusi Bea Jasa Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate

No.	Jawaban Responden	Frekuensi	Presentase (%)
1.	Sangat lancar	15	16,36
2.	Lancar	17	18,18
3.	Kurang Lancar	54	51,82
4.	Tidak Lancar	9	10
5.	Tidak Menjawab	3	3,64
	Jumlah	98	100

Sumber data : penelitian tahun 2004

Pada tabel 7 di atas dapat terlihat bahwa 54 orang (51,82 %) responden mengatakan penerimaan retribusi bea jasa Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate kurang lancar. Hanya 15 orang (16,36 %) responden yang mengatakan sangat lancar, sebanyak 17 orang (18,18 %) responden mengatakan lancar, 9 orang (10 %) mengatakan tidak lancar serta 3 orang (3,64 %) tidak menjawab.

PT. Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate telah berusaha semaksimal mungkin dalam rangka meningkatkan pendapatan dari jasa-jasa yang dikelolanya sejak tahun 1998 sampai dengan tahun 2002 yang setiap tahunnya belum mencapai target yang di harapkan. Berikut ini disampaikan data penerimaan/pendapatan pungutan retribusi bea jasa Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate, sebagai berikut :

Tabel 9
Realisasi Penerimaan Bea jasa Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate

<i>NO</i>	<i>Tahun Anggaran</i>	<i>Target</i>	<i>Penerimaan</i>
1.	2000	Rp. 60.248.000,00	Rp. 50.509.836,00
2.	2001	Rp. 62.625.000,00	Rp. 54.615.587,00
3.	2002	Rp. 95.513.000,00	Rp. 93.627.198,00
4.	2003	Rp. 88.578,743,00	Rp. 86.453.000,00
5.	2004	Rp. 92.918.000,00	Rp. 74.006.000,00

Sumber data : Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate

Sesuai dengan pengamatan penulis selama mengadakan penelitian pada Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate dengan di perkuat hasil wawancara dengan pegawai Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate serta beberapa orang responden lain yang diwawancarai maka ditemukanlah faktor-faktor yang telah disebutkan di atas sebagai penghambat dalam pelaksanaan pemungutan Retribusi Bea Jasa di Pelindo Pelabuhan cabang Ternate.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Mekanisme pelaksanaan pemungutan Bea jasa Pelindo Pelabuhan Cabang Ternate di kelompokan dalam 4 tahap atau rangkaian kegiatan pelayanan antara lain :
 - a. Permohonan atau permintaan pemakaian jasa pelabuhan.
 - b. Pembuktian jasa pelabuhan
 - c. Perhitungan pemakaian jasa pelabuhan
 - d. Penagihan pemakaian jasa pelabuhan.

Berdasarkan tahap atau rangkaian kegiatan pelaksanaan yang dilakukan tersebut, maka dapat dikatakan bahwa mekanisme pelaksanaan pemungutan Bea Jasa Pelabuhan sudah cukup baik.

2. prosedur pelaksanaan pemungutan bea jasa Pelabuhan Ternate dapat di bagi atas dua rangkaian kegiatan sebagai berikut :
 - a. Pelayanan Kapal
 - i. Kapal masuk/tambat
 - ii. Kapal pindah tempat
 - iii. Perpanjangan waktu tambat
 - iv. Kapal keluar
 - b. Pelayanan jasa dermaga/penumpang

- i. Sejak saat pembongkaran barang-barang dari kapal sampai dengan dikeluarkannya dari tempat penumpukan.
 - ii. Sejak saat penumpukan barang sampai dengan pemuatan barang
 - iii. Pembongkaran barang dengan cara angkutan langsung.
 - iv. Pemuatan barang dengan cara angkutan langsung.
3. Faktor-faktor yang berpengaruh terhadap besarnya pendapatan/penerimaan pelabuhan yaitu :
- a. Faktor Pendorong
 - b. Faktor Penghambat.

Dan berdasarkan analisa hasil penelitian yang diperoleh ternyata faktor penghambat lebih dominan dibandingkan dengan faktor pendorong. Jadi berdasarkan kenyataan tersebut maka dapat dikatakan bahwa faktor penghambat besarnya penerimaan pelabuhan masih cukup kompleks.

B. Saran

1. Bahwa mekanisme pelaksanaan pemungutan Bea Jasa Pelabuhan Ternate sudah cukup baik, namun bagaimanapun baiknya atau lengkapnya suatu rencana kalau tidak diimbangi dengan suatu kesadaran, keuletan dan kedisiplinan tinggi dari para pelaksana, serta dilakukannya kegiatan kreatif dalam bentuk pengawasan yang baik dari pimpinan terutama dalam hal pengawasan langsung agar dapat mencapai tujuan serta berdaya guna dan berhasil guna.

2. Bahwa Prosedur pelaksanaan pemungutan Bea jasa pelabuhan walaupun sudah dikatakan cukup baik, namaun perlu di sarankan agar proses pelaksanaan tersebut tidak terlalu diterapkan secara kaku dan berbelit-belit sehingga para pemakai jasa pelabuhan merasa kurang puas dengan pelayanan yang diberikan. Perlu diingat bahwa jasa pelabuhan yang dikelola adalah salah satu cabang produksi yang menguasai hajat hidup orang banyak dan merupakan pelayanan yang vital, sehingga harus dilaksanakan secara cepat dan efektif agar tercapai tujuan yang diharapkan sebelumnya.
3. Bahwa yang menjadi faktor-faktor yang berpengaruh terhadap besarnya penerimaan Pelabuhan ternate adalah faktor pendorong dan faktor penghambat, dan kenyaaannya bahwa faktor penghambat lebih dominan dibandingkan dengan faktor pendorong maka hal-hal yang perlu diperhatikan antara lain :
 - a. Masalah kualitas dan kuantitas personilnya harus ditingkatkan karena kegiatan yang dihadapi semakin kompleks dan tidak ada personil yang cakap dibidangnya. Oleh karena itu perlu diadakan pendidikan latihan (diklat) dan kursus-kursus yang sesuai dengan bidang tugasnya masing-masing
 - b. Masalah kesadaran dan kemampuan masyarakat untuk membayar bea jasa pelabuhan yang masih rendah diperlukan adanya pendekatan-pendekatan dengan memberikan penjelasan/penerangan tentang pentingnya eksistensi bea jasa bagi kemanfaatan masyarakat luas.
 - c. Masalah sarana dan pra sarana diantaranya : fasilitas pelabuhan yang belum memadai, untuk itu sebaiknya segera diadakan perbaikan dan penambahan

fasilitas mengingat semakin kompleksnya kegiatan yang harus dilayani. Kurangnya koordinasi antara instansi yang terlibat di pelabuhan, disarankan agar lebih ditingkatkan kerjasamanya sehingga kegiatan pelabuhan semakin lancar. Masalah kepegawaian dimana sebagian besar personilnya yang telah mencapai umur 45 tahun dan 3 orang yang telah mencapai masa pensiun pegawai (MPP), agar segera dilaksanakan regenerasi personil. Masalah lemahnya sistim pengawasan, diupayakan agar lebih ditingkatkan lagi terutama pengawasan langsung sehingga dapat mencapai tujuan dengan maksimal serta berdaya guna dan berhasil guna.



DAFTAR PUSTAKA

- Adullah, SE, 1998. *Sistem Administrasi Negara, jilid II Suatu Pengantar Brata*
Karya Aksara. Jakarta.
- Admosudirdjo Prayudi, Prof, DR, SH, 1997. *Administrasi Manajemen*, Ghalia Indonesia.
Jakarta.
- Asni Achir, Drs, Ken.N.M, 1997. *Masalah Pengurusan Keuangan, jilid II*, CV. Bina
Jakarta.
- Bahri, SH. 1999. *Pengantar Perpajakan*, Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Handyaningrat, Soewarno, Drs. 1998. *Pengantar Ilmu Administrasi dan Manajemen*
Gunung Agung, Jakarta.
- _____ 1999. *Administrasi Pembangunan*, Haji Masagung, Jakarta.
- Soemitro Rahmat, Prof, DR, SH. 1997, *Dasar-dasar Hukum Pajak dan Pajak*
Pendapatan, Eresca, Jakarta.
- Muhammad Natsir, Phd..1998, *Metode Penelitian LP3S*, Jakarta.
- Surahmat Winarno. 2001, *Pengantar Penelitian Ilmiah, Dasar Metode dan Tehnik*,
Tarsito, Bandung.