

**PERHITUNGAN NILAI PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP) DARI
SEKTOR PERIKANAN TANGKAP
(Studi Kasus Kapal Cantrang di PPN Brondong)**

***CALCULATION OF THE VALUE OF NON-TAX STATE REVENUE (PNBP) FROM
THE CAPTURE FISHERIES SECTOR
(Case Study of the Danish Seine at PPN Brondong)***

***Mestiria Harbani Sitepu¹, Zein Rokhman Fadly², Made Ariana³, Franky Adrian Darondo⁴, Edizul
Adiwijaya Sadir⁵, Ahmad Hanifah⁶**

¹Politeknik Negeri Lampung, Indonesia

²Nautika Kapal Penangkap Ikan, SMKN 2 Sangatta Utara, Kalimantan Timur, Indonesia

³Politeknik Ahli Usaha Perikanan, Indonesia

⁴Politeknik Kelautan dan Perikanan Bitung, Indonesia

⁵Politeknik Kelautan dan Perikanan Kupang, Indonesia

⁶Balai Pelatihan dan Penyuluhan Perikanan Banyuwangi, Indonesia

E-mail korespondensi: harbani@polinela.ac.id

Teregistrasi: 14 Juni 2023, Diterima: 30 Juni 2023; Terbit: 21 Juli 2023

ABSTRAK

Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) dari sub sektor perikanan tangkap berasal dari dua sumber yaitu Pungutan Pengusahaan Perikanan (PPP) dan Pungutan Hasil Perikanan (PHP). PPP maupun PHP dihitung berdasarkan ukuran GT kapal. Namun ditemukannya permasalahan mengenai perbedaan ukuran GT kapal (*mark down*) dari dokumen awal dengan pengukuran ulang kapal. Penelitian ini dilakukan untuk menyelidiki fenomena tersebut dengan menggunakan 5 sampel kapal cantrang. Metode penelitian dengan menggunakan ketentuan yang berlaku sesuai dengan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 38 tahun 2015. Hasil penelitian menunjukkan bahwa GT kapal sangat berpengaruh terhadap nilai PNBP. Nilai PNBP berdasarkan pengukuran ulang sebesar Rp. 513.479.025,- sedangkan nilai PNBP berdasarkan rumus Perla adalah sebesar Rp. 538.175.525,- jadi kerugian akan PNBP dari 5 sampel kapal cantrang sebesar Rp. 24.696.500,-.

Kata kunci: PPP, PHP, Nilai PNBP

ABSTRACT

Non-Tax State Revenue (PNBP) from the capture fisheries sub-sector comes from two sources, namely Fisheries Business Fees (PPP) and Fishery Products Levies (PHP). PPP and PHP are calculated based on the GT size of the ship. However, problems were found regarding the difference in ship GT size (marked down) from the initial document by re-measurement of the ship. This research was conducted to investigate this phenomenon using 5 samples of danish seine boats. The research method uses the applicable provisions in accordance with the Regulation of the Minister of Maritime Affairs and Fisheries No. 38 of 2015. The results of the study show that the ship's GT is very influential on the value of PNBP. The value of PNBP based on repeated measurements is IDR. 513,479,025,- while the value of PNBP based on the Perla formula is IDR. 538,175,525,- so the loss will be PNBP from 5 samples of cantrang boats amounting to Rp. 24,696,500,-.

Keywords: Fisheries Business Fees (PPP), Fishery Products Levies (PHP), Value of Non-Tax State Revenue (PNBP)

PENDAHULUAN

Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) diharapkan menjadi salah satu kementerian yang mampu menghasilkan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) untuk mendukung pertumbuhan ekonomi nasional. Saat ini penerimaan negara bukan pajak (PNBP) untuk subsektor perikanan berasal dari Sumber Daya Alam (SDA) dan sumber daya non alam (non SDA). PNBP yang diperoleh dari SDA oleh Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap (DJPT) disebut PNBP Perikanan Tangkap. Jenis PNBP ini adalah pajak perikanan yang terdiri dari Royalti Perikanan (PPP) dan Pajak Hasil Perikanan (PHP).

Selama periode 2002-2012, kecuali tahun 2002, 2011 dan 2012, target PNBP perikanan tangkap sulit dicapai setiap tahunnya. Pencapaian nilai PNBP yang tinggi pada tahun 2002-2005 melebihi Rp. 100 miliar karena pajak perikanan asing (PPA).

Tabel 1 Perkembangan PNBP Perikanan Tangkap dari SDA Tahun 2002-2012

| Tahun | Target (Milyar) | Capaian (Milyar) | Presentase (%) |
|-------|-----------------|------------------|----------------|
| 2002 | 189,0 | 204,50 | 108,20 |
| 2003 | 450,0 | 209,53 | 46,56 |
| 2004 | 400,0 | 280,87 | 70,21 |
| 2005 | 400,0 | 272,22 | 68,06 |
| 2006 | 400,0 | 198,76 | 47,99 |
| 2007 | 200,0 | 114,84 | 57,42 |
| 2008 | 200,0 | 77,40 | 38,70 |
| 2009 | 150,0 | 92,03 | 61,35 |
| 2010 | 150,0 | 91,99 | 61,33 |
| 2011 | 150,0 | 183,80 | 122,53 |
| 2012 | 150,0 | 218,92 | 145,95 |

Menurut Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 1 Nomor 38 Tahun 2015, nilai Pajak Hasil Perikanan (PHP) ditentukan dengan rumus sebagai berikut (ukuran GT kapal x produktivitas kapal x harga patokan ikan x kapal ukuran GT). Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan menentukan ukuran kapal (GT) yang merupakan faktor yang sangat penting dalam perhitungan PNBP untuk sektor perikanan tangkap.

METODE PENELITIAN

Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian dilaksanakan di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Brondong, Lamongan, Provinsi Jawa Timur. Waktu pengumpulan data dilakukan pada bulan September 2019.

Pengumpulan Data

Data yang dikumpulkan adalah data pengukuran ulang 5 kapal sesuai *LOA*. Selain itu, data yang digunakan untuk mendukung penelitian ini adalah data berkas kapal dan data tarif perhitungan PNBP sesuai dengan peraturan kementerian yang berlaku. Sampel yang menjadi obyek penelitian adalah kapal-kapal yang diukur berdasarkan rumus *LOA* dan terindikasi *mark down*.

Analisis Perhitungan Pungutan Pengusahaan Perikanan (PPP)

Analisis perhitungan besar pungutan pengusahaan perikanan pada penelitian ini menggunakan rumus dari Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 38 Tahun 2015 yaitu :

$$PPP = GT \text{ Kapal} \times \text{Tarif per GT}$$

Tarif per GT ditentukan dalam Peraturan Pemerintah No. 75 Tahun 2015, dalam penelitian ini Tarif per GT untuk kapal cantrang dikategorikan kedalam alat tangkap ikan pukat udang sebesar Rp. 267.750,-.

Analisis Perhitungan Pungutan Hasil Perikanan (PHP)

Analisis perhitungan besar pungutan hasil perikanan pada penelitian ini menggunakan rumus dari Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 38 Tahun 2015 yaitu :

$$PHP = \text{Skala GT Kapal} \times \text{Produktivitas Kapal} \times \text{Harga Patokan Ikan} \times \text{GT Kapal}$$

Skala GT Kapal menurut Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 38 Tahun 2015 terdiri dari tiga yaitu sebesar 5% untuk skala kecil, 10% untuk skala menengah dan 25% untuk skala besar. Sedangkan jenis kategori skala menurut Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 36 Tahun 2015 terdiri dari, skala kecil (30-60GT), skala menengah (60-200 GT), skala besar (>200 GT).

Untuk menentukan besar produktivitas kapal mengacu pada Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 61 Tahun 2014 sesuai dengan jenis kapal ikan dengan rumus :

$$\text{Produktivitas Kapal} = \text{GT Kapal} \times \text{Koefisien Produktivitas Kapal}$$

Besar nilai harga patokan ikan didapatkan dari Peraturan Menteri Perdagangan No. 13 Tahun 2011 tentang Penetapan Harga Patokan Ikan untuk Perhitungan Pungutan Hasil Perikanan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Ukuran GT Kapal Cantrang

Hasil penelitian terhadap 5 sampel kapal cantrang yang diukur besaran GT nya menggunakan rumus Perla dan Nomura dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2 Perbandingan GT Kapal Cantrang

| Nama Kapal | Hasil GT | | | |
|-----------------|--------------|------------------|-------|--------|
| | Dokumen Awal | Pengukuran Ulang | Perla | Nomura |
| Kembar Jaya 2 | 27 | 30 | 33 | 46 |
| Mega Jaya | 30 | 35 | 38 | 53 |
| King of Qatar 2 | 28 | 38 | 40 | 57 |
| King of Katar | 28 | 80 | 83 | 117 |
| Malda Jaya | 28 | 80 | 83 | 117 |

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 5 sampel kapal cantrang terdapat perbedaan hasil GT, dari dokumen awal sampai dengan rumus Nomura.

Perbedaan hasil GT dari dokumen awal dengan pengukuran ulang terjadi karena belum terverifikasinya ukuran kapal sesungguhnya dengan benar (*mark down*). Perbedaan hasil GT antara pengukuran ulang dengan menggunakan rumus Perla terjadi karena petugas pengukuran hanya menghitung ukuran volume dek bagian bawah (*Vb*) dan tidak mengukur volume dek bagian atas (*Va*) *superstructure*. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. 8 Tahun 2013 tentang Pengukuran Kapal rumus untuk menentukan GT Kapal adalah $GT = K \times (Vb + Va)$.

Perbedaan hasil GT juga terdapat pada rumus Perla dengan Nomura, perbedaan ini terdapat pada penentuan koefisien block yang digunakan perla dan Nomura, untuk rumus perla koefisien block yang digunakan adalah 0,25 sedangkan rumus nomura adalah 0,353. Menurut Nanda (2004), Ditjen Hubla merubah koefisien tersebut mempunyai tujuan agar cara pengukuran dalam negeri sesuai dengan ketentuan TMS 1969 serta terdapat juga tuntutan dari pihak *stakeholder* agar koefisien 0,353 diubah karena terlalu besar.

Terjadinya perbedaan ukuran GT tersebut menurut BBPPI (2010) dapat disebabkan oleh beberapa faktor, baik teknis maupun non teknis. Faktor teknis antara lain adalah :

1. Karena tahun pelaksanaan pengukuran yang berbeda dan metode yang diadopsi berbeda, tidak ada konversi atau pengukuran ulang yang dilakukan menurut metode baru.
2. Metode pengukuran kapal ikan asing atau asing berbeda dengan Indonesia, dan terdapat perbedaan hasil pengukuran.

3. Pembuatan kapal ikan oleh pengrajin kapal tradisional tidak melalui prosedur pembuatan yang baku, seperti tidak ada gambar desain sebelumnya, diagram sirkuit atau gambar lainnya, melainkan menggunakan proses sebaliknya.
4. Faktor kesalahan manusia.

Faktor non teknis meliputi:

1. Memerlukan waktu dan persyaratan yang lebih lama bagi pemerintah pusat untuk mengurus izin penangkapan ikan dibandingkan dengan berbagai daerah untuk mengurus izin penangkapan ikan, oleh karena itu ukuran kapal harus disesuaikan dengan lingkup kewenangan daerah.
2. Pada umumnya, pemilik bersedia mengukur ulang kapal dan melakukan perubahan berdasarkan ukuran sebenarnya, namun mereka tidak yakin apakah Ditjen Postel akan tetap mengalokasikan izin operasi dan lokasi penangkapan seperti yang mereka nikmati sekarang.

Penyimpangan ini dapat disebut sebagai IUU Fishing. Alasan untuk ini dapat disebut sebagai faktor ekonomi dan faktor kelembagaan (Galle dan Cox, 2006).

Sejumlah pengaduan atau aduan telah disampaikan oleh pelaku komersial terkait pelayanan perizinan DJPT, antara lain:

1. Proses penerbitan izin terlalu lama, dari permohonan izin, pemeriksaan fisik hingga penerbitan SIPI membutuhkan waktu lebih dari satu bulan.
2. Terlalu banyak persyaratan perizinan yang harus dipenuhi.
3. Penerbitan izin seharusnya menjadi tanggung jawab pemerintah daerah agar prosesnya lebih cepat.
4. Biaya pengelolaan dianggap terlalu mahal, yaitu PNBP terlalu tinggi.

Perhitungan PNBP dari PPP dan PHP

Pungutan Pengusahaan Perikanan (PPP) yang harus dibayarkan oleh pemilik kapal cantrang berdasarkan ketentuan yang berlaku akan berkaitan dengan besarnya ukuran GT kapal, sehingga tarif GT per kapal dikalikan dengan GT kapal. Pungutan Pengusahaan Perikanan ini dibayarkan ketika pelaku usaha mengajukan ijin penangkapan ikan (SIUP/SIPI) untuk pertama kalinya maupun perubahan atas SIUP/SIPI. Hasil perhitungan PPP berdasarkan ketentuan yang berlaku dari sampel 5 kapal cantrang dapat dilihat pada Tabel 3, 4, dan 5.

Tabel 3 Nilai PPP dengan GT Dokumen Awal

| GT | PPP (Rp.) |
|----|--------------|
| 30 | 8.032.500 |

Tabel 4 Nilai PPP dengan GT Pengukuran Ulang

| GT | PPP (Rp.) |
|--------------|-------------------|
| 30 | 8.032.500 |
| 35 | 9.371.250 |
| 38 | 10.174.500 |
| 80 | 21.420.000 |
| 80 | 21.420.000 |
| <i>Total</i> | <i>70.418.250</i> |

Tabel 5 Nilai PPP dengan GT Perla

| GT | PPP (Rp.) |
|----|--------------|
| 33 | 8.835.750 |

| | |
|--------------|-------------------|
| 38 | 10.174.500 |
| 40 | 10.710.000 |
| 83 | 22.223.250 |
| 83 | 22.223.250 |
| <i>Total</i> | <i>74.166.250</i> |

Berdasarkan Tabel 3, terlihat bahwa hanya 1 kapal dari 5 sampel kapal cantrang yang dikenakan PPP sebesar Rp. 8.032.500,-, dikarenakan kapal tersebut berukuran 30 GT sedangkan 4 kapal cantrang yang lain tidak dikenakan PPP karena dibawah 30 GT.

Berdasarkan Tabel 4, besar nilai total PPP dengan menggunakan GT pengukuran ulang sebesar Rp. 70.418.250,- dari 5 sampel kapal cantrang. Sedangkan pada Tabel 5, besar nilai total PPP dengan menggunakan GT perla sebesar Rp. 74.166.250,-. Selisih nilai total PPP dari perhitungan GT pengukuran ulang dan perla dapat dilihat pada Tabel 6.

Tabel 6 Selisih Nilai PPP

| Pengukuran Ulang | PPP (Rp.) | | Selisih (Rp.) |
|-------------------|-------------------|------------------|---------------|
| | | Perla | |
| 8.032.500 | 8.835.750 | 803.250 | |
| 9.371.250 | 10.174.500 | 803.250 | |
| 10.174.500 | 10.710.000 | 535.500 | |
| 21.420.000 | 22.223.250 | 803.250 | |
| 21.420.000 | 22.223.250 | 803.250 | |
| <i>70.418.250</i> | <i>74.166.250</i> | <i>3.748.000</i> | |

Berdasarkan Tabel 6, selisih nilai total PPP sebesar Rp. 3.748.000,- yang dapat diartikan bahwa dari 5 sampel kapal cantrang yang dihitung besaran nilai PPP nya, Negara mengalami kerugian sebesar Rp. 3.748.500,-. Perbedaan hasil nilai PHP terjadi karena adanya penyimpangan ukuran kapal (*mark down*) dari perhitungan GT pengukuran ulang dengan Perla.

Pungutan Hasil Perikanan (PHP) yang harus dibayarkan oleh pemilik kapal cantrang berdasarkan ketentuan yang berlaku akan berkaitan dengan besarnya ukuran GT kapal, sehingga produksi ikan setiap kapal cantrang adalah 0,5 (Produktivitas kapal) dikalikan dengan GT kapal masing-masing. Nilai produksi kapal cantrang ditentukan oleh total nilai dari hasil perkalian antara masing-masing komposisi ikan hasil tangkapan dengan harga patokan ikan berdasarkan Harga Patokan Ikan (HPI) (HPI yang digunakan dalam penelitian ini berasal dari Peraturan Menteri Perdagangan No. 13 Tahun 2011 tentang Penetapan HPI untuk Penghitungan PHP). Menurut Samosir *et al* (2014) HPI yang digunakan sebagai dasar perhitungan PNBPN selama ini mengacu pada Permendag No. 13 tahun 2011, padahal harga ikan saat didaratkan bisa berubah setiap waktu tergantung situasi dan kondisi yang dihadapi oleh nelayan. Skala GT Kapal ditentukan dari GT Kapal yaitu Skala kecil (5%, 30-60 GT), skala menengah (10%, 60-200 GT), skala besar (25%, >200 GT). Pertimbangan besarnya ukuran GT kapal merupakan pertimbangan yang realistis terkait jumlah produksi ikan yang akan diperoleh masing-masing kapla cantrang, dimana dengan semakin besar GT kapal, maka semakin besar ukuran jaring dan palkah yang memungkinkan untuk mendapatkan hasil tangkapan yang besar. Hasil perhitungan PHP berdasarkan ketentuan yang berlaku dari sampel 5 kapal cantrang dapat dilihat pada Tabel 7, 8, dan 9.

Tabel 7 Nilai PHP dengan GT Dokumen Awal

| GT Kapal | Skala GT | Produktivitas Kapal | PHP |
|----------|----------|---------------------|-----------------|
| | | 0,5 | (Rp.) per Tahun |
| 30 | 5% | 15 | 31.422.750 |

Tabel 8 Nilai PHP dengan GT Pengukuran Ulang

| GT Kapal | Skala GT | Produktivitas Kapal | PHP |
|--------------|----------|---------------------|--------------------|
| | | 0,5 | (Rp.) per Tahun |
| 30 | 5% | 15 | 31.422.750 |
| 35 | | 17,5 | 36.659.875 |
| 38 | | 19 | 39.802.150 |
| 80 | 10% | 40 | 167.588.000 |
| 80 | | 40 | 167.588.000 |
| <i>Total</i> | | | <i>443.060.775</i> |

Tabel 9 Nilai PHP dengan GT Perla

| GT Kapal | Skala GT | Produktivitas Kapal | PHP |
|--------------|----------|---------------------|--------------------|
| | | 0,5 | (Rp.) per Tahun |
| 33 | 5% | 16,5 | 34.565.025 |
| 38 | | 19 | 39.802.150 |
| 40 | | 20 | 41.897.000 |
| 83 | 10% | 41,5 | 173.872.550 |
| 83 | | 41,5 | 173.872.550 |
| <i>Total</i> | | | <i>464.009.275</i> |

Berdasarkan Tabel 7, dapat dilihat bahwa hanya 1 dari 5 sampel kapal cantrang yang bisa dihitung nilai PHP nya dikarenakan 4 kapal lainnya mengalami (*mark down*) yang mengakibatkan kapal berukuran dibawah 30 GT sehingga tidak bisa dikenakan PHP.

Berdasarkan Tabel 8, besar nilai total PHP dengan menggunakan GT pengukuran ulang sebesar Rp. 443.060.775,- per tahun dari 5 sampel kapal cantrang. Sedangkan pada Tabel 9, besar nilai total PHP dengan menggunakan GT perla sebesar Rp. 464.009.275,-. Selisih nilai total PHP dari perhitungan GT pengukuran ulang dan perla dapat dilihat pada Tabel 10.

Tabel 10 Selisih Nilai PHP

| Pengukuran Ulang | PHP (Rp.) | Perla | Selisih (Rp.) |
|------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| | | | |
| | 31.422.750 | 34.565.025 | 3.142.275 |
| | 36.659.875 | 39.802.150 | 3.142.275 |
| | 39.802.150 | 41.897.000 | 2.094.850 |
| | 167.588.000 | 173.872.550 | 6.284.550 |
| | 167.588.000 | 173.872.550 | 6.284.550 |
| | <i>443.060.775</i> | <i>464.009.275</i> | <i>20.948.500</i> |

Berdasarkan Tabel 10, selisih nilai total PHP sebesar Rp. 20.948.500,- yang dapat diartikan bahwa dari 5 sampel kapal cantrang yang dihitung besaran nilai PHP nya, Negara mengalami kerugian sebesar Rp. 20.948.500,-. Perbedaan hasil nilai PHP terjadi karena adanya penyimpangan ukuran kapal (*mark down*) dari perhitungan GT pengukuran ulang dengan Perla. Besaran selisih nilai PNPB dari perhitungan PPP dan PHP dapat dilihat pada Tabel 11.

Tabel 11 Nilai PNPB berdasarkan PPP dan PHP

| Pengukuran Ulang | PNBP (PPP + PHP) | Perla | Selisih (Rp.) |
|------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| | | | |
| | <i>513.479.025</i> | <i>538.175.525</i> | <i>24.696.500</i> |

Berdasarkan Tabel 11, terlihat bahwa Negara mengalami kerugian sebesar Rp. 24.696.500,- dari sampel 5 kapal cantrang, yang seharusnya PNPB tersebut bisa diserap

secara optimal jika tidak ada kesalahan pengecekan fisik kapal yang sesungguhnya (*mark down*). Mengingat baik Pemerintah tidak menarik pungutan perikanan dari kapal-kapal berdokumen (*mark down*) maka jelas sekali bahwa PNBP dari sektor perikanan banyak yang hilang. Menurut Samosir *et al* (2014) PNBP Perikanan masih menunjukkan kinerja yang tidak optimal, sedangkan hasil tangkapan perikanan dari tahun ke tahun terus mengalami peningkatan, salah satu penyebabnya adalah banyak ditemui kapal yang ukuran tonase kotor (GT) tidak sesuai dengan ukuran sebenarnya. Disamping itu, masalah ini jika dilihat dengan spektrum yang lebih luas adalah merupakan *illegal fishing*. Hal ini sesuai dengan pernyataan Darmawan (2006) bahwa *illegal fishing* dilakukan oleh kapal-kapal yang telah memiliki SIUP/SIPI namun kapal-kapal tersebut tidak memenuhi ketentuan tertulis pada SIPI, antara lain jenis alat tangkap, jalur penangkapan, ukuran GT dan mesin kapal tidak sesuai yang tertera di SIPI.

Penyimpangan tersebut hendaknya segera diatasi dengan baik, yaitu dimulai dengan sistem desentralisasi perijinan yang akuntabel dan insentif kepada pengusaha untuk melakukan pelaporan spesifikasi kapal ikan dan jenis alat tangkap yang digunakan dengan benar. Desentralisasi tersebut akan lebih mendekatkan pusat layanan perijinan kepada para pengusaha. Proses perijinan akan lebih cepat jika dilakukan oleh perwakilan Pemerintah Pusat di daerah (Dinas Perikanan dan UPT Pusat). Selain itu, penegakan hukum oleh aparat pemerintah hendaknya bukan hanya oleh Pelabuhan Perikanan dan jajaran PSDKP tetapi juga oleh penegak hukum lainnya. Kesesuaian surat-surat kapal dengan kondisi aktual kapal juga akan memudahkan para petugas tersebut karena ada kepastian hukum yang dijadikan referensi bersama, yaitu antara penegak hukum dan obyek penegak hukum.

Potensi PNBP seyogianya harus gencar diperkenalkan atau disosialisasikan kepada berbagai pihak agar mereka memahami dan mendukung penggalangan PNBP. Selain itu, mungkin para pengusaha juga akan memiliki kebanggaan karena telah memberikan kontribusi kepada pengelolaan perikanan. Disamping itu, dana PNBP dapat digunakan langsung terutama untuk pengelolaan sumberdaya perikanan, sedangkan menurut Suryawati *et al* (2010) menyatakan bahwa PNBP dapat dimanfaatkan untuk membiayai kembali pelaksanaan operasional jasa pelayanan yang dilakukan oleh Pelabuhan Perikanan. Pada prinsipnya PNBP merupakan upaya untuk memberikan kesempatan kepada pelaku usaha untuk berpartisipasi dalam pengelolaan perikanan yang diselenggarakan oleh Pemerintah, seperti yang disampaikan oleh Zeller *et al.* (2006). Untuk kepentingan yang lebih luas maka PNBP dari PPP dan PHP yang merupakan salah satu bagian dari proses perijinan usaha penangkapan ikan juga harus merupakan alat yang efektif untuk mengelola sumberdaya perikanan secara luas. Hal ini dapat dilakukan dengan kebijakan Pemerintah yang lebih berpihak pada pengelolaan sumberdaya alam dari pada hanya menggunakan instrumen perijinan usaha sebagai cara untuk mendapatkan penerimaan negara. Dengan upaya penertiban ukuran GT kapal, maka didapat manfaat ganda yaitu penerimaan negara yang meningkat yang dapat dikembalikan manfaatnya secara langsung kepada masyarakat, seperti perbaikan habitat daerah penangkapan, juga secara umum dapat dilakukan pengelolaan sumberdaya alam. Dengan alasan tersebut maka penertiban ukuran GT kapal harus menjadi program nasional prioritas.

KESIMPULAN

Potensi Nilai PNBP dari 5 sampel kapal cantrang yang diukur besaran GT nya sesuai dengan fisik sesungguhnya dan menggunakan rumus Perla adalah sebesar Rp. 538.175.525,- yang terdiri dari PPP sebesar Rp 74.166.250 dan PHP sebesar Rp. 464.009.275,-.

UCAPAN TERIMAKASIH

Penulis mengucapkan terimakasih sebesar-besarnya kepada teman-teman yang sudah membantu dalam penulisan artikel ini sampai selesai.

DAFTAR PUSTAKA

- Balai Besar Pengembangan Penangkapan Ikan. 2010. Kapal Perikanan (Pengukuran dan Perhitungan). Semarang.
- Darmawan. 2006. Analisis Kebijakan Penanggulangan *IUU Fishing* dalam Pengelolaan Perikanan Tangkap di Indonesia. [DISERTASI]. Bogor. IPB.
- Galle, B L. Cox, A. 2006. Fishing : *Key Drivens and Posible Solution*. Marine Policy. 30(2):689-695.
- Nanda, A. 2004. Pengukuran dan Penggunaan GT Kapal Ikan di Indonesia. Bogor. Institut Pertanian Bogor.
- Peraturan Kementerian Perhubungan Nomor 8 Tahun 2013 tentang Pengukuran Kapal.
- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 36 Tahun 2015 tentang Kriteria dan Pengelompokkan Skala Kecil, Skala Menengah dan Skala Besar dalam Pungutan Hasil Perikanan.
- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 38 Tahun 2015 tentang Tata Cara Pemungutan Penerimaan Negara Bukan Pajak pada Kementerian Kelautan dan Perikanan yang Berasal dari Pungutan Perikanan.
- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 61 Tahun 2014 tentang Produktivitas Kapal Penangkap Ikan.
- Peraturan Menteri Perdagangan No. 13 Tahun 2011 tentang Penetapan Harga Patokan Ikan untuk Perhitungan Pungutan Hasil Perikanan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 75 Tahun 2015 tentang Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku pada Kementerian Kelautan dan Perikanan.
- Samosir, A P. Tenrini, R H. Nugroho, A. 2014. Analisis Potensi Penerimaan Negara Bukan Pajak Sektor Perikanan Tangkap. *Jurnal Borneo Administrator*. 10(2):143-166.
- Suryawati, S H. Hikmayani, Y. Purnomo, A H. 2010. Strategi Peningkatan dan Alokasi Penerimaan Negara Bukan Pajak untuk Peningkatan Operasional Layanan Pelabuhan Perikanan. *Jurnal Riset Sosial Ekonomi Kelautan dan Perikanan*. 5(2):211-225.
- Zeller, D. Booth, D. Pauly, D. 2006. *Fisheries Contribution fot the Gross Domestic Product Understanding Small Scale Fisheries in the Pacific*. *Marine Resource Economic*. 21:355-374.