

Analisis Faktor-Faktor Yang Memengaruhi Capaian Realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak Pada Bandar Udara Karel Sadsuitubun Langgur

Sucik Puji Utami¹, St. Siaila,² Joko Rizkie Widokarti³

Pasca Sarjana Universitas Terbuka^{1,2,3}

sucikpuji0404@gmail.com

siailas@yahoo.com

jokorw@ecampus.ut.ac.id

ABSTRAK

Tujuan dalam penelitian ini adalah untuk menganalisa pengaruh target PNBPN, penyetoran PNBPN dan jumlah pergerakan pesawat udara terhadap capaian realisasi PNBPN pada Bandar Udara Karel Sadsuitubun Langgur. Metode Analisis Regresi Linear Berganda akan digunakan dan uji Hipotesis memanfaatkan Uji t dengan tingkat signifikansi sebesar 0,05. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh laporan keuangan yang mencakup target PNBPN, realisasi penyetoran PNBPN dan seluruh laporan lalu lintas angkutan udara yang memuat jumlah pergerakan pesawat udara pada Bandar Udara Karel Sadsuitubun Langgur. Sampel yang digunakan adalah laporan keuangan yang mencakup target PNBPN, realisasi penyetoran PNBPN dan laporan lalu lintas angkutan udara yang memuat jumlah pergerakan pesawat udara pada Bandar Udara Karel Sadsuitubun Langgur selama 36 bulan sejak bulan Januari 2017 sampai dengan bulan Desember 2019. Hasil uji parsial (uji t) menunjukkan bahwa nilai thitung untuk variabel target PNBPN sebesar -173,347 dengan signifikansi 0,000; thitung untuk variabel penyetoran PNBPN sebesar 418,725 dengan signifikansi 0,000; thitung untuk variabel jumlah pergerakan pesawat udara sebesar -1,028 dengan signifikansi sebesar 0,05. Dengan demikian, hipotesis satu ditolak dimana variabel target PNBPN (X1) secara parsial berpengaruh negatif terhadap realisasi capaian PNBPN (Y) pada Bandar Udara Karel Sadsuitubun Langgur, hipotesis kedua diterima dimana variabel penyetoran PNBPN (X2) secara parsial berpengaruh positif terhadap realisasi capaian PNBPN (Y) pada Bandar Udara Karel Sadsuitubun Langgur, dan hipotesis ketiga ditolak karena variabel jumlah pergerakan pesawat udara (X3) tidak berpengaruh terhadap realisasi capaian PNBPN (Y) pada Bandar Udara Karel Sadsuitubun Langgur.

Kata Kunci: Penerimaan Negara Bukan Pajak, Jumlah Pergerakan Pesawat, dan Capaian PNBPN.

ABSTRACT

The purpose of this research was to analyze the effect of PNBPN targets, PNBPN deposits and the number of aircraft movements on the realization of PNBPN at Karel Sadsuitubun Langgur Airport. The hypothesis in this research was tested by multiple linear regression analysis using the t test with a significance level of 0.05. The population in this research were all financial reports that included PNBPN targets, realized PNBPN deposits and all air transport traffic reports containing the number of aircraft movements at Karel Sadsuitubun Langgur Airport. The samples used are financial reports covering PNBPN targets, realization of PNBPN deposits and air transport traffic reports containing the number of aircraft movements at Karel Sadsuitubun Langgur Airport for 36 months from January 2017 to December 2019. Partial test results (test t) shows that the tcount for the PNBPN target variable is -173.347 with a significance of 0.000; tcount for PNBPN payment variable of 418,725 with a significance of 0.000; tcount for the variable number of aircraft movements is -1.028 with a significance of 0.05. Thus, hypothesis one is rejected where the PNBPN target variable (X1) partially has a negative effect on the realization of PNBPN achievement (Y) at Karel Sadsuitubun Langgur Airport, the second hypothesis is accepted where the PNBPN payment variable (X2) partially has a positive effect on the realization of PNBPN achievement (Y) at Karel Sadsuitubun Langgur Airport, and the third hypothesis is rejected because the variable number of aircraft movements (X3) has no effect on the realization of PNBPN (Y) achievements at Karel Sadsuitubun Langgur Airport.

Keywords: Non-Tax State Revenue, Number of Aircraft Movement, and Non-Tax State Revenue Achievement.

PENDAHULUAN

Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) merupakan sumber Pendapatan yang punya berkontribusi yang berarti pada Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN). Hal ini seperti yang tercantum pada penjelasan Laporan keuangan untuk rancangan APBN Tahun 2020 diketahui kontribusi PNBP dalam APBN mengalami peningkatan dalam 5 tahun terakhir dari 255,6 triliun di tahun 2015 menjadi 405 triliun di Tahun 2019 dengan pertumbuhan rata-rata pendapatan negara sebesar 16,2%. PNBP pada Kementerian Perhubungan yang berkontribusi dalam APBN bersumber dari PNBP lainnya yang merupakan pendapatan jasa atas pelayanan yang diberikan kepada masyarakat.

Hasil evaluasi capaian target realisasi Tahun Anggaran 2019 di Kementerian Perhubungan tercatat target PNBP yang tercapai hanya pada Sekretariat Jenderal, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia. Bandar Udara Karel Sadsuitubun Langgur merupakan satuan kerja dibawah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara belum mampu mencapai target PNBP pada Tahun 2019. Hasil evaluasi capaian target PNBP di tingkat Kementerian Perhubungan, Bandar Udara Karel Sadsuitubun dituntut harus mampu meningkatkan capaian realisasi PNBP dengan berbagai upaya melalui perbaikan pengelolaan PNBP.

Realisasi PNBP di Bandar Udara Karel Sadsuitubun Langgur akan sangat ditentukan oleh jumlah target PNBP, penyetoran PNBP dan jumlah pergerakan pesawat. Data target PNBP selama 10 tahun terakhir dari Tahun 2010 sampai dengan Tahun 2019 memperlihatkan trend target yang semakin naik, sementara realisasi penyetoran PNBP dan jumlah pergerakan pesawat cenderung fluktuatif. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 08 Tahun 2018 menjelaskan kondisi kenaikan kelas bandara pada Bandar Udara Karel Sadsuitubun yang semula kelas III naik menjadi kelas II. Tentunya kenaikan kelas tersebut seharusnya mampu menjadi peluang besar dalam meningkatkan PNBP karena dengan kenaikan kelas ini secara langsung berimplikasi pada kenaikan semua tarif PNBP. Namun hal tersebut justru memperlihatkan kondisi yang bertolak belakang dimana kenaikan kelas tidak memberikan kontribusi kenaikan PNBP dimana Tahun 2019 capaian PNBP justru mengalami penurunan dari Tahun 2018 dengan capaian sebesar 96%.

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan diatas, maka dirumuskan masalah sebagai berikut: “Apakah target PNBP, penyetoran PNBP dan jumlah pergerakan pesawat berpengaruh positif terhadap capaian realisasi pada Bandar Udara Karel

Sadsuitubun Langgur?”

Tujuan Penelitian

Dengan mengacu pada rumusan masalah, tujuan penelitian ini adalah : “Untuk menganalisa pengaruh target PNBP, penyetoran PNBP dan jumlah pergerakan pesawat terhadap capaian realisasi PNBP pada Bandar Udara Karel Sadsuitubun Langgur”.

KAJIAN PUSTAKA

Teori dasar yang digunakan adalah konsep penganggaran, menurut Rudianto (2009) anggaran adalah rencana kerja organisasi di masa mendatang yang diwujudkan dalam bentuk kuantitatif, formal dan sistematis. Teori lain yang mendukung ialah konsepsi pengelolaan keuangan negara, dimana dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 di jelaskan bahwa keuangan negara adalah semua hak dan kewajiban negara yang dapat dinilai dengan uang, serta segala sesuatu berupa uang maupun barang yang dapat dijadikan milik negara berhubungan dengan pelaksanaan hak dan kewajiban tersebut. Lebih lanjut dalam Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2018 dijelaskan tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) ialah tagihan yang disetorkan oleh wajib bayar atau wajib setor baik orang pribadi maupun badan yang mendapat utilitas langsung maupun tidak dari kegiatan memanfaatkan sumber daya berlandaskan undang-undang yang nantinya akan menjadi pendapatan negara.

Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP.173 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Penatausahaan Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku pada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, dalam pasal 3 (tiga) ayat 1 (satu) menjelaskan bahwa masing – masing instansi dalam satuan kerja di bawah Direktorat Jenderal wajib membuat target PNBP tahun berikutnya menggunakan dasar perkiraan perolehan penerimaan 2(dua) tahun yang lalu dengan tetap memperhatikan prognosa hitungan realisasi yang didapat pada tahun yang berjalan. Hal ini menjadi perhatian setiap instansi dikarenakan target yang yang ditentukan idealnya dapat dicapai. Capaian PNBP akan menjadi titik pokok penentuan dalam penggunaan PNBP tersebut.

Penagihan PNBP pada satuan kerja khususnya instansi dibawah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dijelaskan dalam KP.173 Tahun 2017 pasal 8 dimana pembuatan tagihan PNBP dilaksanakan atas wewenang Kuasa Pengguna Anggaran (KPA) melalui penerbitan nota tagihan yang ditujukan kepada pengguna jasa setelah pihak instansi memberikan layanan jasa, dan selanjutnya dengan tembusan kepada bendahara penerimaan serta petugas akuntansi. Penagihan dan penyetoran PNBP sejak tanggal 15 Agustus 2017 dilakukan

secara elektronik melalui sistem yang bernama "SIMPONI" yang diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 115/PMK.05/2017 tentang Sistem Penerimaan Negara Secara Elektronik.

Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 2004 tentang Tata Cara Penyampaian Rencana dan Laporan Realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak mewajibkan pejabat instansi pemerintah untuk melaksanakan penyusunan rencana dan laporan realisasi PNBPN dalam lingkungan instansi pemerintah yang bersangkutan (Pasal 2). Sebagai tertib administrasi maka suatu instansi pemerintah yang mengelola dan penghasil PNBPN wajib untuk melaporkan atas semua kegiatan yang dilakukan dalam pengelolaan PNBPN sebagai tolak ukur kinerja instansi. Capaian PNBPN sangat penting bagi instansi pengelola dan penghasil PNBPN karena sebagian dana PNBPN dapat digunakan kembali oleh instansi sesuai dengan Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 20/KMK.02/2012 yang menyetujui penggunaan sebagian dana PNBPN paling tinggi sebesar 77,28%.

Lebih lanjut teori pendukung terkait lalu lintas angkutan udara. Angkutan udara dalam undang – undang no. 1 tahun 2009 tentang penerbangan dijelaskan sebagai setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara. Adanya pelayanan bandar udara terhadap lalu lintas udara sesuai dengan frekuensi pergerakan pesawat udara akan menimbulkan suatu penerimaan dalam PNBPN bandar udara. Jumlah pergerakan pesawat secara langsung akan mempengaruhi pada jumlah pergerakan penumpang yang dalam hal ini bandar udara akan melayani dan memungut tagihan PNBPN.

Dinarjito (2017) meneliti permasalahan pengelolaan PNBPN dengan hasil terdapat beberapa kelemahan pengelolaan PNBPN yang memerlukan perbaikan untuk mengoptimalkan PNBPN. Selanjutnya Anggraini, Amir, dan Yusnita (2018) menganalisis pengelolaan PNBPN dan tingkat efektivitas manajemen PNBPN dengan hasil penelitian bahwa manajemen PNBPN tidak optimal dalam perencanaan dan penganggaran, implementasi dan administrasi, pengawasan, pelaporan dan akuntabilitas. Tingkat pertumbuhan target PNBPN yang tidak diikuti dengan realisasi capaian PNBPN sehingga manajemen PNBPN tidak efektif. Dan Sari (2019) meneliti perbedaan antara target PNBPN dengan realisasi capaian PNBPN dimana mendapatkan hasil bahwa terjadi perbedaan yang antara target dan realisasi capaian PNBPN.

Mengacu pada teori yang telah diuraikan diatas, hipotesis yang diajukan adalah : target PNBPN, penyetoran PNBPN, dan jumlah pergerakan pesawat

secara parsial berpengaruh positif terhadap capaian realisasi PNBPN pada Bandar Udara Karel Sadsuitubun Langgur.

METODE

Desain penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuantitatif deskriptif. Data utama yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data skunder, yaitu berupa laporan keuangan bulanan PNBPN dan laporan bulanan lalu lintas angkutan udara periode bulan Januari 2017 sampai dengan bulan Desember 2019. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh laporan keuangan PNBPN yang mencakup target PNBPN, realisasi penyetoran PNBPN, dan seluruh laporan lalu lintas angkutan udara yang berisi jumlah pergerakan pesawat udara pada Bandar Udara Karel Sadsuitubun Langgur. Sampel yang digunakan dalam penelitian ini ialah laporan keuangan yang mencakup target PNBPN, realisasi penyetoran PNBPN, dan laporan lalu lintas angkutan udara yang berisi jumlah pergerakan pesawat selama 36 bulan sejak bulan Januari 2017 sampai dengan Desember 2019. Sementara data pendukung diperoleh dari wawancara kepada pengelola Bandar udara atau Kepala Bandar Udara dan para pejabat eselon IV di Bandar Udara Karel Sadsuitubun Langgur untuk memperoleh penjelasan tambahan atas data-data skunder yang telah ada.

Metode analisis data yang digunakan adalah analisis regresi linier berganda dengan model persamaan sebagai berikut:

$$LN_Y = bo + b_1LN_X_1 + b_2LN_X_2 + b_3LN_X_3 + e \rightarrow (1)$$

Keterangan:

LN_Y	: Logaritma natural dari capaian realisasi PNBPN
bo	: Konstanta (<i>intercept</i>)
b ₁ -b ₃	: Koefisien Regresi (parameter)
LN_X ₁	: Logaritma natural dari target penerimaan-an PNBPN
LN_X ₂	: Logaritma natural dari penyetoran PNBPN
LN_X ₃	: Logaritma natural dari jumlah pergerakan pesawat udara
e	: residual

Model regresi linier berganda diawal akan diuji terlebih dahulu menggunakan uji asumsi klasik yaitu terdiri atas:

1. Uji normalitas, uji ini bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi berganda variabel – variabelnya berdistribusi normal atau tidak. Untuk itu data dapat diuji dengan *One Sample Kolmogorov Smirnov Test* dengan nilai signifikansi 0,05. Pedoman yang digunakan ialah jika nilai signifikansi <0,05 maka data tidak terdistribusi secara normal dan sebaliknya.
2. Uji multikolinieritas, uji ini dilakukan untuk mengetahui apakah ada korelasi antar variabel

bebas dalam regresi tersebut Multikolinearitas dilaksanakan dengan memperbandingkan *tolerance value* dan *variance inflation factor* (VIF) dengan nilai yang disyaratkan. Nilai-nilai VIF kurang dari 10.

3. Uji heterokedastisitas, uji ini bermanfaat untuk menganalisa apakah didalam regresi terdapat perbedaan varian dari residu dalam observasi yang lain. Uji heteroskedastisitas dilakukan dengan menggunakan uji Gletzer.

4. Uji autokorelasi, uji ini bermanfaat untuk menganalisa terjadi atau tidaknya korelasi antara kesalahan pengganggu waktu t dibandingkan dengan kesalahan pada saat t-1 (sebelumnya) dalam suatu model regresi linier. Uji autokorelasi dilakukan dengan menggunakan uji Durbin Watson (DW), dengan tingkat kepercayaan 5%, apabila DW terletak antara 1,6539 sampai 2,346 maka tidak ada autokorelasi

Setelah memenuhi persyaratan uji asumsi klasik maka uji regresi linier berganda dapat dilakukan dan selanjutnya dilakukan uji hipotesis. Pengujian hipotesis menggunakan parsial (uji t) yang bertujuan untuk menganalisa apakah persyaratan hipotesis diterima atau ditolak dengan memperbandingkan nilai t_{hitung} dan t_{tabel} . Kriteria ujinya ialah jika nilai t_{hitung} lebih tinggi dari pada nilai t_{tabel} dengan signifikansi (sig) $t \leq 0,05$ maka H_0 ditolak.

TEMUAN

1. Hasil uji asumsi klasik

a. Uji Normalitas

Setelah dilakukan *outlier* dengan menghilangkan 7 data dan dilakukan uji *One Sample Kolmogorov Smirnov Test* diperoleh nilai diperoleh nilai Asymp. Sig (2-tailed) sebesar 0,200 sehingga lebih besar dari 0,05 dan artinya data telah terdistribusi secara normal dan layak untuk dilakukan pengujian lainnya.

b. Uji Multikolineritas

Hasil hitungan SPSS versi 26 uji multikolineritas adalah nilai VIF untuk target PNBPN (LN_X1) = 2,137, penyeteroran PNBPN (LN_X2) = 1,582 dan jumlah pergerakan pesawat (LN_X3) = 2,654 dimana nilai tersebut lebih kecil dari 10. Dan nilai toleransi target PNBPN (LN_X1) sebesar 0,468, penyeteroran PNBPN (LN_X2) sebesar 0,632 dan jumlah pergerakan pesawat (LN_X3) sebesar 0,377 dimana nilai-nilai toleransi tersebut telah lebih besar dari 0,1. Sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel-variabel tersebut bebas dari gejala multikolineritas dan layak untuk dilakukan uji lainnya.

c. Uji Heterokedastisitas

Hasil uji Gletzer memperlihatkan nilai signifikansi dari variabel target PNBPN (LN_X1) sebesar 0,534 variabel penyeteroran PNBPN (LN_X2) sebesar 0,869, dan variabel jumlah pergerakan pesawat (LN_X3) sebesar 0,091 yang mana nilai signifikansi masing-masing variabel bebas lebih besar dari signifikansi 0,05. Sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel-variabel bebas tersebut tidak terjadi gejala heteroskedastisitas dan layak untuk dilanjutkan dalam penelitian.

d. Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi diketahui nilai Durbin Watson (DW) sebesar 1,825 dan jika dibandingkan dengan nilai tabel Durbin Watson signifikansi 5% (0,05) dengan jumlah sampel 29 serta variabel independent sebanyak 3 ($k=3$) atau 3,29 sehingga didapatkan hasil dU dari tabel r sebesar 1,6499. Nilai DW lebih besar dari batas dU dan kurang dari $(4-dU) = 4 - 1,6499 = 2,3501$. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala autokorelasi dan data tersebut layak untuk dilanjutkan dalam penelitian.

2. Hasil uji regresi linier berganda

Tabel 1 Hasil Analisis Regresi Linier Berganda

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized	t	Sig.
		B	Std. Error	Coefficients		
				Beta		
1	(Constant)	,102	,116		,879	,388
	LN_X1	-1,008	,006	-,441	-173,347	,000
	LN_X2	1,004	,002	,917	418,725	,000
	LN_X3	-,006	,006	-,003	-1,028	,314

a. Dependent Variable: LN_Y

Berdasarkan tabel 1 hasil analisis regresi linier berganda diatas maka dapat dibentuk perumusan sebagai berikut:

$$LN_Y = b_0 + b_1 LN_X_1 + b_2 LN_X_2 + b_3 LN_X_3 + e$$

$$LN_Y = 0,102 - 1,008 LN_X_1 + 1,004 LN_X_2 - 0,006 LN_X_3 + e$$

Dimana :

- LN_Y : realisasi capaian PNBP
 b₀ : Konstanta (*intercept*)
 b₁-b₃ : Koefisien Regresi (parameter)
 LN_X₁ : target penerimaan PNBP
 LN_X₂ : penyetoran PNBP
 LN_X₃ : jumlah pergerakan pesawat udara
 e : residual

3. Hasil uji hipotesis

Uji hipotesis (uji t) menggunakan indikator pada tabel 1 diatas diperoleh hasil sebagai berikut:

a. Nilai t_{hitung} untuk variabel target PNBP (LN_X1) sebesar -173,347 dimana nilai ini lebih besar jika dibandingkan dengan nilai t_{tabel} sebesar 2,05954, akan tetapi bernilai negatif sedangkan nilai signifikansi 0,000 dimana hal ini lebih kecil dari 0,05. Dengan demikian maka hipotesis ditolak, hal ini dikarenakan variabel target PNBP (LN_X1) secara parsial pengaruhnya negatif terhadap realisasi capaian PNBP (LN_Y) pada Bandar Udara Karel Sadsuitubun Langgur. Hal ini menggambarkan bahwa dengan semakin tinggi nilai target PNBP yang ditentukan, maka akan semakin rendah jumlah capaian realisasi PNBP yang di peroleh. Hasil ini sependapat dengan Anggraini, Amir, dan Yusnita (2018) bahwa nilai target yang cenderung ditingkatkan setiap tahunnya justru menyebabkan capaian PNBP semakin jauh dari target yang disebabkan karena data penyusunan target tidak dikaji dan dievaluasi secara mendalam. Hasil penelitian ini juga sejalan dengan teori pada Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP.173 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Penatausahaan Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku pada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, dalam pasal 3 (tiga) ayat 1 (satu) yang dijelaskan bahwa masing-masing instansi penghasil PNBP wajib membuat target PNBP untuk tahun berikutnya menggunakan acuan perkiraan hitungan capaian penerimaan PNBP 2 (dua) tahun sebelumnya dan prognosa capaian tahun bersangkutan. Dengan demikian dapat dijelaskan bahwa kondisi dimana target PNBP yang tinggi menyebabkan realisasi capaian PNBP yang rendah sangat dimungkinkan terjadi pada saat kondisi operasional Bandar udara yang stagnan baik dari sisi kelas Bandar udara dan tarif yang berlaku maupun jumlah wajib bayar yang terlibat didalamnya. Hal lain dapat saja terjadi sebaliknya, jika target yang tinggi didorong dengan adanya upaya menggali potensi PNBP sehingga mampu meningkatkan realisasi capaian PNBP. Dengan kata

lain hasil penelitian ini berlaku bagi kondisi yang stagnan tanpa ada perubahan peningkatan potensi PNBP.

b. Nilai t_{hitung} untuk variabel penyetoran PNBP (LN_X2) sebesar 418,725 dimana nilai ini lebih besar jika dibandingkan dengan nilai t_{tabel} sebesar 2,05954 dengan nilai signifikansi 0,000 dimana hal ini lebih kecil dari 0,05. Dengan demikian maka hipotesis diterima, artinya variabel penyetoran PNBP (LN_X2) secara parsial berpengaruh positif terhadap realisasi capaian PNBP (Y) pada Bandar Udara Karel Sadsuitubun Langgur. Hasil ini sependapat dengan Sari (2019) yang menemukan bahwa pengelolaan PNBP mengalami perubahan pada tahun 2016 dimana pengelolaan PNBP yang sebelumnya dilakukan dengan mekanisme penyetoran manual (cash) berubah menjadi mekanisme penyetoran elektronik (*cashless*). Perubahan mekanisme penyetoran tersebut berhasil mengurangi keterlambatan setor sehingga mampu mendorong peningkatan pada realisasi capaian PNBP yang hal ini dapat dilihat dari rasio pertumbuhan pendapatan yang tidak menunjukkan adanya perbedaan signifikan. Hasil ini juga telah sejalan dengan Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 173 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Penatausahaan Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku pada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam pasal 8, yang menjelaskan bahwa penagihan PNBP dilakukan oleh Kuasa Pengguna Anggaran dengan membuat nota tagihan untuk pengguna jasa pada saat layanan jasa telah diberikan. Suatu tagihan akan menjadi penerimaan PNBP ketika wajib bayar telah menyetorkannya langsung kepada rekening penerimaan negara. Tagihan yang tidak atau belum disetorkan kepada rekening penerimaan negara tidak akan menambah realisasi capaian PNBP dan menjadi suatu piutang PNBP. Piutang Penerimaan Negara Bukan Pajak dihitung sejak diterbitkan nota penagihan dan pemberian denda diberikan maksimal 24 (dua puluh empat) bulan. Pengenaan denda ini bertujuan untuk menertibkan para wajib bayar dalam menyetorkan pembayarannya yang pada akhirnya diharapkan mampu mendorong peningkatan realisasi capaian PNBP.

c. Nilai t_{hitung} untuk variabel jumlah pergerakan pesawat udara (LN_X3) sebesar -1,028 dimana nilai ini lebih kecil jika dibandingkan dengan nilai t_{tabel} sebesar 2,05954 dan nilai signifikansi 0,314 dimana hal ini lebih besar dari 0,05. Dengan demikian maka hipotesis ditolak, hal ini dikarenakan variabel jumlah pergerakan pesawat udara (LN_X3) secara parsial tidak berpengaruh terhadap realisasi capaian PNBP (LN_Y) pada Bandar Udara Karel Sadsuitubun Langgur. Penelitian yang sejalan dengan penelitian ini belum ada sebelumnya sehingga kedepan diharapkan peneliti selanjutnya dapat mengembangkan. Namun

hal ini dapat dijelaskan bahwa jumlah pergerakan pesawat tersebut tidak mempengaruhi jumlah capaian realisasi PNBPN dikarenakan pada saat kondisi frekuensi penerbangan tinggi ataupun rendah tidak menjamin adanya peningkatan atau penurunan penerimaan PNBPN. Selanjutnya dapat digambarkan jika jumlah pergerakan pesawat memang tinggi namun kondisi yang terbang adalah pesawat non komersial maka tidak akan menimbulkan suatu penerimaan PNBPN. Dapat pula penerbangan komersial namun jenis pesawat Led 300, dan Caravan yang penumpang maksimal hanya 15 orang setiap terbang maka nominal tagihan jasa pelayanan penumpang pesawat udara akan sangat kecil. Pergerakan pesawat yang tinggi tanpa didukung jumlah penumpang yang tinggi tidak akan menambah penerimaan PNBPN, kondisi yang samapun terjadi jika jumlah pergerakan pesawat yang rendah dengan jumlah penumpang yang rendah tidak akan menambah penerimaan PNBPN. Dan sangat mungkin terjadi pula pergerakan pesawat yang tinggi namun hanya transit juga tidak akan menambah penerimaan PNBPN, dapat pula terjadi pergerakan pesawat tinggi namun tidak pernah menempati area apron lebih dari 1 jam. Kemungkinan lain yang sangat sering terjadi adalah banyaknya pesawat non komersial yang terbang meskipun mengangkut penumpang namun tidak dapat dipungut tagihan PNBPN. hal ini sejalan dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 15 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku pada Kementerian Perhubungan (pasal 5) dijelaskan bahwa terhadap kegiatan tertentu, jenis penerimaan Negara bukan pajak yang berlaku pada Kementerian Perhubungan yang peruntukannya tidak komersial dapat dikenakan tarif sampai dengan sebesar Rp. 0,00 (nol rupiah).

SIMPULAN DAN SARAN

Simpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah diuraikan sebelumnya dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Target Penerimaan Negara Bukan Pajak berpengaruh secara negatif terhadap realisasi capaian Penerimaan Negara Bukan Pajak pada Bandar Udara Karel Sadsuitubun Langgur. Hasil ini tidak memberikan dukungan terhadap hipotesis satu yang menyatakan bahwa target Penerimaan Negara Bukan Pajak berpengaruh positif terhadap capaian realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak pada Bandar Udara Karel Sadsuitubun Langgur.
2. Penyetoran Penerimaan Negara Bukan Pajak berpengaruh positif terhadap realisasi capaian Penerimaan Negara Bukan Pajak pada Bandar Udara Karel Sadsuitubun Langgur. Hasil ini memberikan dukungan terhadap hipotesis dua, dimana arah positif menunjukkan bahwa

peningkatan jumlah penyetoran Penerimaan Negara Bukan Pajak yang berasal dari realisasi pembayaran atas nota tagihan yang telah disetorkan oleh para wajib bayar atau wajib setor ke rekening kas negara mampu meningkatkan capaian realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak pada Bandar Udara Karel Sadsuitubun Langgur.

3. Jumlah pergerakan pesawat udara tidak berpengaruh terhadap realisasi capaian Penerimaan Negara Bukan Pajak pada Bandar Udara Karel Sadsuitubun Langgur. Hasil ini tidak memberikan dukungan terhadap hipotesis tiga yang menyatakan bahwa jumlah pergerakan pesawat udara berpengaruh positif terhadap capaian realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak pada Bandar Udara Karel Sadsuitubun Langgur.

Saran

1. Perlunya memperhatikan dengan baik pada saat menentukan target Penerimaan Negara Bukan Pajak untuk tahun mendatang. Pertimbangan dalam menentukan target Penerimaan Negara Bukan Pajak dengan prinsip realistis, optimal dan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
2. Meningkatkan jumlah penyetoran Penerimaan Negara Bukan Pajak dengan menggali potensi Penerimaan Negara Bukan Pajak.
3. Perlunya pendekatan dengan pihak Pemerintah Daerah untuk beroperasinya kembali pesawat udara jenis Boeing 737 di Bandar Udara Karel Sadsuitubun Langgur dengan didukung promosi pariwisata yang mampu meningkatkan jumlah penumpang dan pengguna jasa transportasi angkutan udara di Bandar Udara Karel Sadsuitubun Langgur.
4. Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi peningkatan Penerimaan Negara Bukan Pajak pada kantor bandar udara, maka selanjutnya dipandang perlu untuk mengadakan penelitian lanjutan yang mengacu pada penelitian ini. Saran bagi peneliti selanjutnya lebih memfokuskan pada faktor jumlah penumpang pesawat udara atau faktor lainnya yang kemungkinan berpengaruh pada capaian realisasi penerimaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Afrizal., Arfan. M., dan Darwanis.(2016). Analisis Efektivitas Pengelolaan Keuangan Satuan Kerja Perangkat Daerah di Lingkungan Pemerintah Kota Sabang. *Jurnal Magister Akuntansi Pascasarjana Universitas Syiah Kuala*, vol.5, 1-10.
- Angraini, M., Amir, A. M., dan Yusnita, N. (2018). Pengelolaan Penerimaan Negara Bukan Pajak suatu tinjauan evaluatif (Studi pada Satuan Kerja Kantor Pertanahan Kabupaten Parigi Moutong). *Jurnal 24 Katalogis*, vol 6, No. 5, 23-24.

- Asnawi, S. K. (2017). *Manajemen Keuangan*. Jakarta : Penerbitan Universitas Terbuka.
- Baso, A.(2011). Menyoal Ketidapatuhan pengelolaan PNBP. *Bulletin Pengawasan ESDM*, Vol. 8 No.4/2011
- Darmawan, S. (2012). *Manajemen Keuangan*. Edisi Keempat. Cetakan Pertama. Jakarta: Mitra Wacana Media.
- Dinarjito, A. (2017). Optimalisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak pada Lembaga Penyiaran Publik Televisi Republik Indonesia (LPP TVRI). *Jurnal Subtansi*, vol.1. n0.1, 107-122
- Dinarjito, A. (2017). Pengelolaan Penerimaan Negara Bukan Pajak : Studi Kasus pada Kantor Pertanahan Wilayah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. *Jurnal Manajemen Keuangan Publik*, vol.1, no.1, 57-69.
- Gary, F.T.(2011). A two Step Approach for Transforming Continous Variables to Normal: Implications and Recommendations for IS Research. *Communications of the Association for Information Systems*, vol 28, 41-58.
- Ghozali, I. (2011). *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS*, Edisi Keempat.Semarang : Universitas Diponegoro
- Kementerian Keuangan. (2020). *Pokok-Pokok Apbn 2020 (Akselelasi Daya Saing Melalui Inovasi Dan Penguatan Kualitas Sumber Daya Manusia)*. 9.
- Kurniasih, D. A. (2016). Pembaharuan Pengelolaan Penerimaan Negara Bukan Pajak. *Jurnal Rechts Vinding*, vol.5, no.2, 213-228
- Mulyawan, R. dan Enceng.(2011). *Administrasi Keuangan*. Jakarta : Penerbitan Universitas Terbuka.
- Narafin, M. (2012). *Penganggaran*. Jakarta : Penerbitan Universitas Terbuka.
- Peraturan Direktur Jenderal Anggaran Nomor Per-5/AG/2017 tentang Tata Cara Pembayaran/Penyetoran Penerimaan Negara Bukan Pajak dan Penerimaan Negara Lainnya Secara Elektronik.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 39 Tahun 2015 tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 Volume I Bandar Udara.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 173 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Penatausahaan Penerimaan Negara Bukan Pajak yang berlaku pada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 260 Tahun 2019 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penggunaan Dana Penerimaan Negara Bukan Pajak Terpusat di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubunan Udara.
- Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 3/PMK.02/2013 tentang Tata Cara Penyetoran Penerimaan Negara Bukan Pajak Oleh Bendahara Penerimaan.
- Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 115/PMK.05/2017 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 32/PMK.05/2014 tentang Sistem Penerimaan Negara Secara Elektronik.
- Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 162/PMK.05/2013 tentang Kedudukan dan Tanggung Jawab Bendahara pada Satuan Kerja Pengelola Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara.
- Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 32/PMK.05/2014 tentang Sistem Penerimaan Negara Secara Elektronik.
- Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 96/PMK.05/2017 tentang Tata Cara Pembayaran atas Transaksi Pengembalian Penerimaan Negara.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 36 tahun 2017 tentang Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan di Lingkungan Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 39 Tahun 2019 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 81 Tahun 2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang berlaku pada Kementerian Perhubungan.
- Ramli, R. dan Hardini, Y. P. K. (2012). *Asas-Asas Manajemen*. Jakarta : Penerbitan Universitas Terbuka.

- Rittiauw, S. A. (2019). *Akuntabilitas Penerimaan Negara bukan pajak (PNBP) di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Kumai dalam persektif pelayanan kepelabuhanan*. Jakarta : Tugas Akhir Program Magister, Magister Ilmu Administrasi Universitas Terbuka.
- Sancoko, B. (2020). *Modul Pemungutan dan Penyetoran PNBP*. Jakarta : Pusdiklat Anggaran dan Perbendaharaan.
- Sari, K. (2017). *Analisis indikator keuangan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) terhadap kinerja keuangan instansi pemerintah*. Jakarta : Tugas Akhir Program Magister, Magister Manajemen Universitas Terbuka.
- Sugiono, (2014). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung : Alfabeta.
- Sumarsono, S.(2010). *Manajemen Keuangan Pemerintah*. Edisi Pertama, Cetakan Pertama. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara.
- Undang –Undang Republik Indonesia nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
- Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2018 tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2004 tentang Pemeriksaan Pengelolaan dan Tanggung Jawab Keuangan Negara.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 1997 tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah.
- Walelang, R. P. A., Alexander, S., dan Tangkuman, S. (2017). Analisis Efektivitas Penatausahaan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) pada Kantor Pelayanan Kekayaan Negara dan Lelang (KPKNL) Manado. *Jurnal Emba*, vol.5, no.2, 2647-2655.