

Kajian Awal Pengelolaan Aset Tetap pada Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali

Preliminary Review of Fixed Assets Management in I Gusti Ngurah Rai International Airport, Bali

Rizky Kurniasih^{1,a)}, Noor Rohman^{2,b)} & Hitapriya Suprayitno^{3,c)}

¹⁾Balai Jasa Konstruksi Wilayah IV Surabaya, DitJen Bina Konstruksi, Kementerian PUPR.

²⁾Direktorat Pembiayaan Perumahan, DitJen Penyediaan Perumahan, Kementerian PUPR.

³⁾Departemen Teknik Sipil, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS), Surabaya.

Koresponden : ^{a)}always.qqs@gmail.com, ^{b)}noor.rohman2001@gmail.com,
^{c)}suprayitno.hita@gmail.com

ABSTRAK

Bandar udara Ngurah Rai Bali sebagai salah satu pintu gerbang menuju pulau Bali memiliki peran strategis dalam menunjang kegiatan pariwisata maupun sebagai jaringan transportasi penerbangan menuju pulau di bagian Timur Indonesia. Dalam menjalankan perannya tersebut, bandar udara Ngurah Rai memiliki fasilitas-fasilitas untuk mendukung seluruh kegiatan operasional di bandar udara tersebut. Dengan bertambahnya jumlah penumpang pada setiap tahun, maka kegiatan operasional bandar udara Ngurah Rai juga semakin meningkat, dimana kegiatan tersebut juga harus didukung dengan berfungsinya seluruh fasilitas yang ada. Oleh karena itu, Bandar Udara Ngurah Rai Bali harus melakukan pengelolaan fasilitas dengan efektif, efisien dan berkelanjutan. Tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan dan menggali lebih dalam tentang pengelolaan aset, khususnya aset tetap pada bandar udara Ngurah Rai Bali. Metode penelitian yang digunakan adalah analisis kualitatif deskriptif yaitu pembahasan permasalahan yang sifatnya menguraikan, menggambarkan, membandingkan dan menerangkan suatu data yang terkait dengan pengelolaan aset tetap pada bandar udara Ngurah Rai Bali. Pengumpulan data yang digunakan pada penelitian ini yaitu data sekunder tentang profil bandar udara dan data tentang pengelolaan aset tetap pada bandar udara Ngurah Rai serta data yang diperoleh dari studi literatur. Dari hasil penelitian, dapat diketahui bahwa proses dan siklus pengelolaan aset tetap pada bandar udara Ngurah Rai Bali mulai dari penerimaan, pencatatan, pelaporan, inventarisasi hingga penghapusan aset telah sesuai dengan Permenkeu tentang Pengelolaan BMN, Peraturan Menteri BUMN tentang Pendayagunaan Aset Tetap pada Badan Usaha Milik Negara dan Peraturan Menteri BUMN tentang Penghapusbukuan dan Pemindahtanganan Aktiva Tetap BUMN.

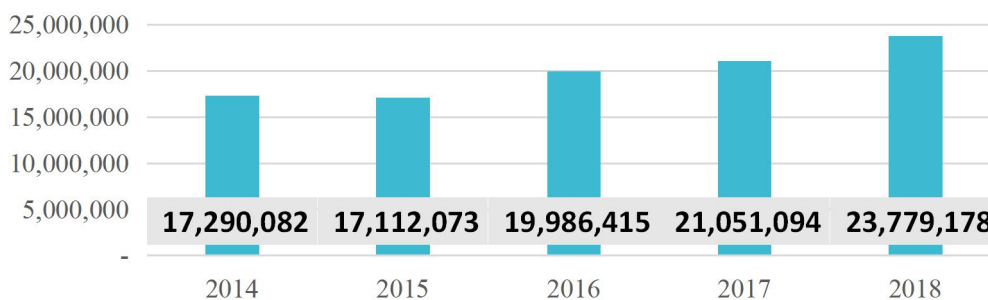
Kata Kunci : manajemen infrastruktur, pengelolaan aset tetap, Bandar Udara Ngurah Rai Bali

PENDAHULUAN

Bali merupakan destinasi tempat wisata terpopuler di Indonesia, dimana Bali memiliki lebih dari 50 tujuan wisata yang tersebar di beberapa Kabupatennya. Jumlah kunjungan wisatawan baik domestik maupun mancanegara selalu meningkat setiap tahunnya. Dalam melayani pergerakan wisatawan tersebut, Bandara Ngurah Rai memiliki peran penting dalam mendorong dan menunjang kegiatan pariwisata di Bali yaitu sebagai pintu gerbang utama

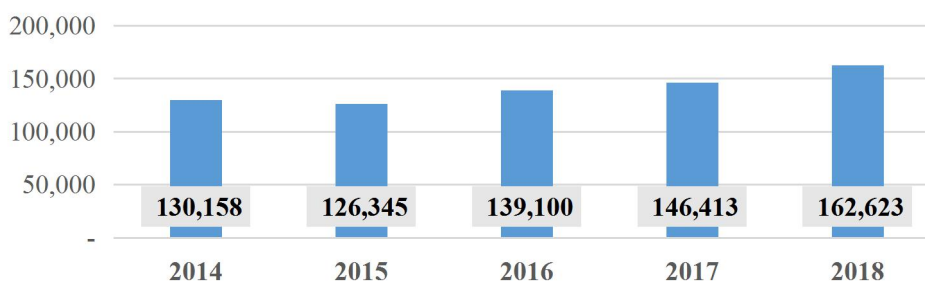
pulau Bali. Adapun peran lain dari Bandara Ngurah Rai yaitu sebagai jaringan transportasi udara khususnya untuk penerbangan domestik ke pulau-pulau bagian timur Indonesia. Dalam menjalankan perannya, Bandara Ngurah Rai Bali dilengkapi dengan fasilitas untuk mendukung seluruh kegiatan operasional pada Bandara tersebut, antara lain seperti landasan pacu, penghubung landasan, *apron*, terminal penumpang, kargo dan lain sebagainya.

Arus wisatawan yang datang ke Bali melalui Bandara Ngurah Rai cenderung meningkat dari tahun ke tahun, sebagaimana data yang diperoleh dari Angkasa Pura I, yaitu pada tahun 2016 jumlah wisatawan yang datang melalui Bandara Ngurah Rai sebanyak 19 juta penumpang, kemudian pada tahun 2017 meningkat sebanyak 21 juta penumpang, dan pada tahun 2018 menjadi 23 juta penumpang. Perkembangan arus wisatawan di Bandara Ngurah Rai disampaikan pada Gambar 1 sebagai berikut.



Gambar 1. Pergerakan Penumpang pada Bandar Udara Ngurah Rai Bali tahun 2014-2018 (Angkasa Pura I, 2018)

Seiring dengan bertambahnya jumlah penumpang, maka pergerakan pesawat juga semakin meningkat. Dari data yang diperoleh, pada tahun 2016, tercatat sebanyak 139 ribu pergerakan pesawat, kemudian pada tahun 2017 bertambah menjadi 146 ribu pergerakan pesawat, dan pada tahun 2018 menjadi 162 pergerakan ribu pesawat. Perkembangan jumlah pergerakan pesawat ini disampaikan pada Gambar 2 dibawah.



Gambar 2. Pergerakan Pesawat pada Bandar Udara Ngurah Rai Bali tahun 2014-2018 (Angkasa Pura I, 2018)

Dengan meningkatnya jumlah pergerakan penumpang dan pesawat tersebut, maka kegiatan operasional yang membutuhkan dukungan dari fasilitas bandara juga akan semakin bertambah. Oleh karena itu, untuk menjaga keberlanjutan fungsi bandara tersebut, diperlukan pengelolaan aset bandara yang tepat, sehingga aset-aset tersebut tetap berfungsi sebagaimana mestinya dan sesuai dengan umur layannya, sebagaimana dikemukakan oleh Suprayitno dan Soemitro (2018) bahwa infrastruktur dibangun untuk memenuhi fungsi tertentu yang sangat dibutuhkan, sehingga infrastruktur tersebut harus dikelola dengan baik agar dapat selalu berfungsi, ekonomis, efektif, efisien dan berkelanjutan.

Fungsi aset sebagai penunjang perusahaan, maka setiap aset yang dimiliki harus dikelola dengan efektif dan efisien sehingga aset tersebut dapat memberikan manfaat tertinggi bagi perusahaan. Oleh karena itu, penting adanya sebuah pengelolaan aset yang tepat dalam

suatu organisasi/perusahaan. Manajemen aset merupakan pengelolaan kekayaan yang mencakup proses merencanakan kebutuhan aset, mendapatkan, menginventarisasi, melakukan legal audit, menilai, mengoperasikan, memelihara, membaharukan atau menghapuskan hingga mengalihkan aset secara efektif dan efisien (Sugiyama, 2013). Aset tetap merupakan hal yang sangat penting bagi suatu perusahaan. Beberapa fakta di lapangan menunjukkan banyak kasus yang sebenarnya dimulai dari kesalahan dalam mengelola/menangani aset, sehingga berdampak kerugian yang tidak sedikit. Seharusnya aset digunakan dan dimanfaatkan sebaik-baiknya oleh organisasi/perusahaan, sehingga apabila aset tersebut ditelantarkan maka dapat dikuasai atau dimanfaatkan oleh orang lain. Melihat begitu besarnya peranan aset tetap dalam membantu kelancaran aktivitas operasi perusahaan, maka bandar udara Ngurah Rai Bali sebagai salah satu gerbang utama pulau Bali diharapkan mampu mengelola aset-aset yang dimilikinya secara efektif, efisien dan berkelanjutan. Oleh karena itu, tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan dan menggali lebih dalam tentang pengelolaan aset pada bandar udara Ngurah Rai Bali.

METODE PENELITIAN

Metoda Analisis Data yang digunakan adalah metode analisis kualitatif deskriptif, yaitu suatu metode pembahasan permasalahan yang sifatnya menguraikan, menggambarkan, membandingkan dan menerangkan suatu data. Mengumpulkan data kualitatif, peraturan-peraturan dan kebijakan pengelolaan aset tetap yang berlaku umum, dan kebijakan pemerintah yang telah diterapkan dalam penelitian ini. Data dikumpulkan melalui wawancara dan dokumen manajemen PT. Angkasa Pura I. Dalam hal ini peneliti mencoba untuk mengkaji berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan tentang pengelolaan Barang Milik Negara (BMN) dan Peraturan Menteri BUMN tentang pendayagunaan aset BUMN, kemudian menarik kesimpulan.

STUDI PUSTAKA

Aset

Dalam PP 71/ 10 tentang Standar Akuntansi Pemerintahan, yang dimaksud dengan aset adalah sumber daya ekonomi yang dikuasai dan/atau dimiliki oleh pemerintah sebagai akibat dari peristiwa masa lalu dan dari mana manfaat ekonomi dan/atau sosial di masa depan diharapkan dapat diperoleh, baik oleh pemerintah maupun masyarakat, serta dapat diukur dalam satuan uang, termasuk sumber daya non keuangan yang diperlukan untuk penyediaan jasa bagi masyarakat umum. Aset diklasifikasikan ke dalam aset lancar dan aset non lancar. Aset lancar meliputi kas dan setara kas, investasi jangka pendek, piutang, dan persediaan. Aset non lancar mencakup aset yang bersifat jangka panjang, dan aset tak berwujud yang digunakan baik langsung maupun tidak langsung untuk kegiatan pemerintah atau yang digunakan masyarakat umum. Aset non lancar diklasifikasikan menjadi investasi jangka panjang, aset tetap, dana cadangan, aset lainnya.

Nordiawan dkk (2012), menyatakan bahwa aset tetap adalah aset berwujud yang mempunyai masa manfaat lebih dari 12 (dua belas) bulan untuk digunakan dalam kegiatan pemerintahan atau dimanfaatkan oleh masyarakat umum. Adapun klasifikasi aset tetap menurut Nordiawan dkk (2012) :

1. Tanah
2. Peralatan dan Mesin
3. Gedung dan Bangunan
4. Jalan, Irigasi, dan Jaringan
5. Aset Tetap lainnya
6. Konstruksi dalam Pengerjaan

Manajemen Aset

Manajemen aset adalah keseluruhan proses dalam mengelola aset dalam hubungannya dengan aset itu sendiri maupun aset dengan masyarakat yang ada disekitarnya. Proses ini selalu ada selama siklus hidup (*life cycle*) dari aset tersebut dengan tujuan untuk mengoptimalkan fungsi aset untuk memberikan pelayanan dan peningkatan kualitas hidup masyarakat (Leong, 2004). Sedangkan menurut ISO 55000, manajemen aset direpresentasikan sebagai aktivitas terkoordinasi dari suatu organisasi untuk merealisasikan nilai dari aset. Tujuan manajemen aset harus dapat mengelola dan mengoperasikan seluruh aset infrastruktur secara efisien (Sugiama, 2013).

Manajemen Aset Infrastruktur

Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas (MAIF) adalah suatu program atau pengetahuan untuk mengelola, suatu infrastruktur agar tetap bisa menjalankan fungsinya dengan baik secara terus menerus sepanjang masih dibutuhkan, secara ekonomis, efisien, dan efektif dan memenuhi prinsip *green* atau *sustainability*. Manajemen aset infrastruktur harus didasarkan pada pengetahuan yang baik atas karakteristik infrastruktur yang sedang dikelola atau dibahas. Karakteristik infrastruktur bisa sangat berbeda antara yang satu dengan yang lain. Karakteristik penting infrastruktur yang harus dikenali dengan baik antara lain adalah : tipe, kelas, fungsi, struktur, ekonomi, siklus hidup, operasi, pemeliharaan, penghapusan. Tujuan manajemen aset infrastruktur adalah untuk memenuhi tingkat layanan yang diperlukan, dengan cara yang paling efektif, melalui pengelolaan aset untuk pelanggan saat ini dan masa depan (Soemitro & Suprayitno, 2018; Suprayitno & Soemitro, 2018; Suprayitno & Soemitro, 2019).

Bandar Udara

Menurut UU 01/09 tentang Penerbangan, definisi bandar udara yaitu kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Sedangkan bandara menurut Annex 14 dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*), didefinisikan sebagai suatu daratan atau perairan yang disediakan untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat terbang, termasuk bangunan-bangunan dan instalansi dan alat-alat yang melayaninya. Jadi bandar udara merupakan suatu sistem yang saling berhubungan satu sama lainnya sehingga dapat menciptakan suatu fungsi yang aman, nyaman dan efektif.

Peran dan Fungsi Bandar Udara

Peran penting bandar udara sesuai dengan UU 01/09 tentang Penerbangan dan Setiani (2015) antara lain :

1. Simpul dalam jaringan transportasi udara yang digambarkan sebagai titik lokasi bandar udara yang menjadi pertemuan beberapa jaringan dan rute penerbangan sesuai hierarki bandar udara.
2. Pintu gerbang kegiatan perekonomian dalam upaya pemerataan pembangunan, pertumbuhan dan stabilitas ekonomi serta keselarasan pembangunan nasional dan pembangunan daerah.
3. Tempat kegiatan alih moda transportasi, dalam bentuk interkoneksi antar moda pada simpul transportasi guna memenuhi tuntutan peningkatan kualitas pelayanan yang terpadu dan berkesinambungan.

4. Pendorong dan penunjang kegiatan industri, perdagangan dan/atau pariwisata dalam menggerakkan dinamika pembangunan nasional, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya.
5. Pembuka isolasi daerah, digambarkan dengan lokasi bandar udara yang dapat membuka daerah terisolir karena kondisi geografis dan/atau karena sulitnya moda transportasi lain.
6. Pengembangan daerah perbatasan, digambarkan dengan lokasi bandar udara yang memperhatikan tingkat prioritas pengembangan daerah perbatasan.
7. Penanganan bencana, digambarkan dengan lokasi bandar udara yang memperhatikan kemudahan transportasi udara untuk penanganan bencana alam pada wilayah sekitarnya.

Prasarana memperkokoh Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara

Sedangkan fungsi bandar udara sesuai dengan PermenHub 69/13 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional, antara lain sebagai berikut :

1. Tempat penyelenggaraan kegiatan pemerintahan yaitu tempat unit kerja/instansi pemerintah dalam menjalankan tugas dan fungsinya terhadap masyarakat sesuai dengan peraturan perundangan. Adapun unit kerja pemerintah yang dimaksud adalah yang membidangi urusan pembinaan kegiatan penerbangan (Otoritas Bandar Udara), kepebeanaan, keimigrasian, dan kekarantinaan.
2. Tempat penyelenggaraan kegiatan perusahaan merupakan tempat usaha bagi unit penyelenggara bandar udara atau badan usaha bandar udara, badan usaha angkutan udara dan badan hukum Indonesia atau perorangan melalui kerjasama dengan Unit Penyelenggara Bandar Udara. Kegiatan perusahaan di bandar udara meliputi pelayanan jasa kebandarudaraan dan pelayanan jasa terkait bandar udara.

Fasilitas Bandar Udara

Untuk menyelenggarakan seluruh kegiatan operasionalnya, bandar udara dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas yang terdiri dari sebagai berikut (UU 1/09; PermenHub 69/13).

1. Fasilitas Pokok
 - a. Fasilitas sisi udara (*airside facility*), antara lain : landasan pacu (*runway*), penghubung landasan pacu (*taxiway*), tempat parkir pesawat (*apron*), *runway strip/runway safety area*, fasilitas pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran, marka dan rambu.
 - b. Fasilitas sisi darat (*landside facility*), antara lain : bangunan terminal penumpang dan kargo, bangunan operasi, menara pengawas lalu lintas udara, bangunan VIP, bangunan SAR, jalan masuk, bangunan administrasi dan perkantoran.
2. Fasilitas penunjang bandar udara, yang meliputi penginapan/hotel, penyediaan toko dan restoran, fasilitas parkir kendaraan bermotor, fasilitas pergudangan, fasilitas perbengkelan pesawat udara, fasilitas hangar, fasilitas pengolah limbah, fasilitas lainnya yang menunjang secara langsung maupun tidak langsung kegiatan bandar udara.

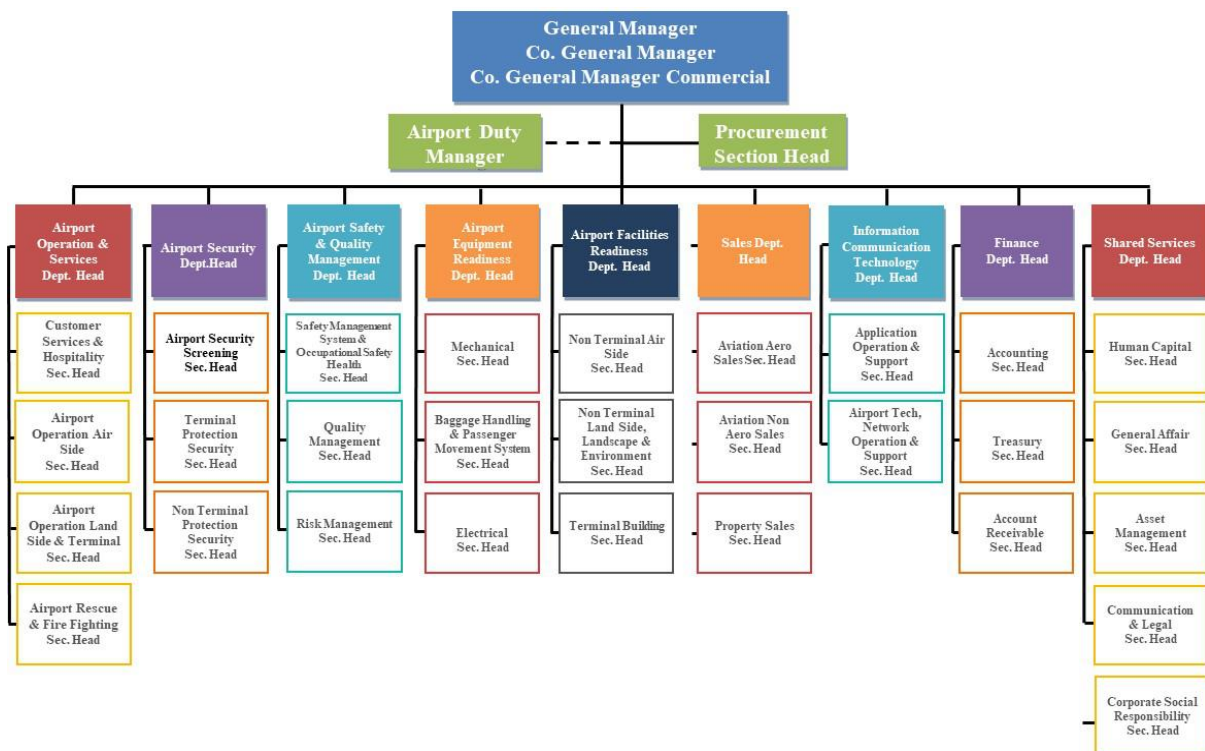
ANALISIS PENELITIAN

Gambaran Umum Bandar Udara Ngurah Rai

Bandara Ngurah Rai pertama kali dibangun pada tahun 1930 oleh Departement Voor Verkeer en Waterstaats (seperti Departemen Pekerjaan Umum) dengan landasan pacu berupa *airstrip* sepanjang 700m. Pada 12 September 2013, Bandar Udara Internasional Ngurah Rai mulai mengoperasikan terminal internasional baru setelah dilakukan renovasi yang kemudian disusul terminal Domestik pada tanggal 17 September 2014. Bandar Udara Internasional

Ngurah Rai setelah melakukan renovasi akhirnya diresmikan pada tanggal 19 September 2014. Bandar udara ini terletak di Kabupaten Badung, Bali dan memiliki luas keseluruhan sebesar 285 ha. Bandar Udara Ngurah Rai dikelola oleh PT Angkasa Pura I yang merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dibidang Pengelolaan Jasa Kebandarudaraan. PT (Persero) Angkasa Pura I mengelola 13 Bandar Udara yang tersebar di kawasan Tengah dan Timur Indonesia. Dan Bandara Ngurah Rai merupakan Bandara terbesar yang dikelola oleh PT (Persero) Angkasa Pura I.

Dalam pelaksanaan pengelolaan aset pada bandar udara Ngurah Rai Bali dilakukan oleh unit aset khusus yang berada dibawah Departemen Layanan PT Angkasa Pura I, sebagaimana pada Gambar 4 berikut ini

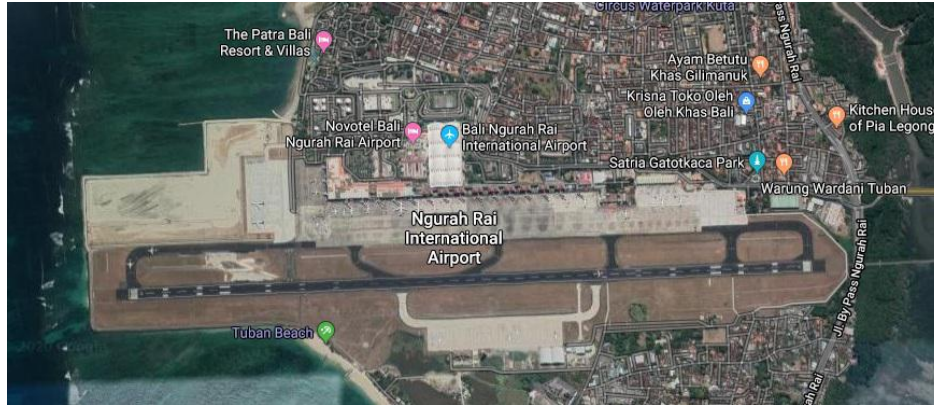


Gambar 3. Struktur Organisasi PT Angkasa Pura I Cabang Bandar Udara Ngurah Rai

Pengelolaan Aset dalam PP 27/2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/ Daerah disebutkan bahwa pengelolaan barang milik negara meliputi perencanaan kebutuhan dan penganggaran, pengadaan, penggunaan, pemanfaatan, pengamanan dan pemeliharaan, penilaian, penghapusan, pemindahtanganan, penatausahaan, pembinaan, pengawasan, dan pengendalian.

Pada Bandar Udara Ngurah Rai yang dikelola oleh PT Angkasa Pura I, pengelolaan aset meliputi penerimaan, pencatatan, inventarisasi, pelaporan dan penghapusan, dimana pengelolaan aset tersebut dilakukan oleh Seksi Aset Manajemen, sedangkan untuk operasi dan pemeliharaan aset dilakukan oleh masing-masing divisi/departemen.

Bandar Udara Ngurah Rai terletak di selatan Kota Denpasar. Bandara ini terletak tepat di antara Kawasan Nusa Dua, memanjang pada arah timur-barat. Denah bandara disampaikan pada Gambar 4 sebagai berikut.



Gambar 4. Denah Bandara Internasional Ngurah Rai, Denpasar, Bali.

Prasarana dan Sarana pada bandar udara Ngurah Rai, terdiri dari fasilitas sisi udara dan sisi darat. Daftar prasarana dan sarana sisi udara disampaikan pada Tabel 1 dibawah ini.

Tabel 1. Prasarana dan Sarana Sisi Udara

No	Uraian	Eksisting	Keterangan
A	Sisi Utara		
1	Pesawat terbesar	Sejenis B747	Pesawat
2	Runway Operational	Instrumen Presisi Cat 1	
3	Orientasi Runway	09-27	
4	Dimensi Runway	3.000 x 45	M
5	Stopway	60 x 45 (dua ujung runway)	M
6	Runway End Safety Area	90 x 90 (RWY09-27)	m ²
7	Runway Strip	3.120 x 300	m ²
8	Rapid Exit Taxiway	2	Unit
9	Exit Taxiway	5	Unit
10	Paralel Taxiway	1	Unit
11	Kapasitas Apron	Pesawat	
	Penumpang		
	a. Code C	36	Stand
	b. Code E	11	Stand
	c. Code F	0	Stand
	d. Overnight (Code C)	0	Stand
	Total	47	Stand
B	Sisi Selatan		
12	Hangar	2	Unit
13	Exit Taxiway	2	Unit
14	Paralel Taxiway	-	Unit
15	Kapasitas Apron	-	
	a. Code C	16	Stand
	b. Code E	-	Stand
	c. Code F	-	Stand
	d. Helicopter	2	Stand

Keterangan untuk jenis pesawat :

- Code C : Airbus (A320, A320neo, A321, A321neo), Boeing (B737-8/9, B737-8/9MAX), ATR, CRJ
- Code E : Airbus (A330, A350-8/9/10), Boeing (B747, B777, B787-8/9/10)
- Code F : Airbus (A380), Boeing (B777-8X/9X, B747-8)

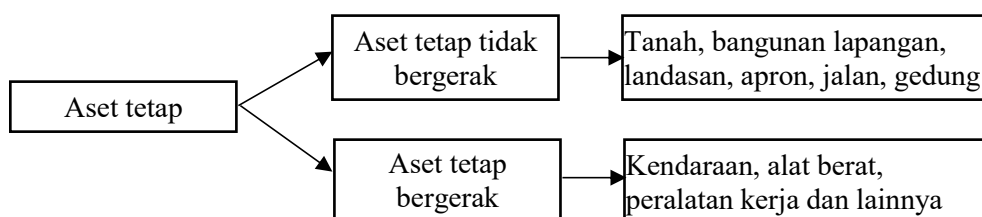
Adapun prasarana dan sarana pada sisi darat, disampaikan sebagaimana pada Tabel 2 berikut ini.

Tabel 2. Prasarana dan Sarana Sisi Darat

No	Terminal	Keterangan
A	Terminal Domestik	
1	Luasan	67.884 m ²
2	Kapasitas	9,7 juta pax/ tahun
3	Check in counter	62 unit
4	Baggage claim conveyor belt	5 unit
5	Flight Information Display System (FIDS)	94 unit
6	Boarding gate	8 unit
7	Elevator	9 unit
8	Escalator	5 unit
B	Terminal Internasional	
9	Luasan	126.205 m ²
10	Kapasitas	14,3 juta pax / tahun
11	Check in counter	132 unit
12	Baggage claim conveyor belt	7 unit
13	Flight Information Display System (FIDS)	287 unit
14	Boarding gate	13 unit
15	Immigration counter	
	- Kedatangan	32 unit dan 8 unit autogate
	- Keberangkatan	22 unit dan 12 unit autogate
16	Visa on arrival counter	20 unit
17	Elevator	22 unit
18	Escalator	27 unit
19	Travelator	12 unit
C	General Aviation Terminal	
20	Luasan	4.404 m ²
21	Xray bagasi	2 unit
22	Lounge	7 unit
23	Meeting room	6 unit
D	Baggage handling system	Level 4

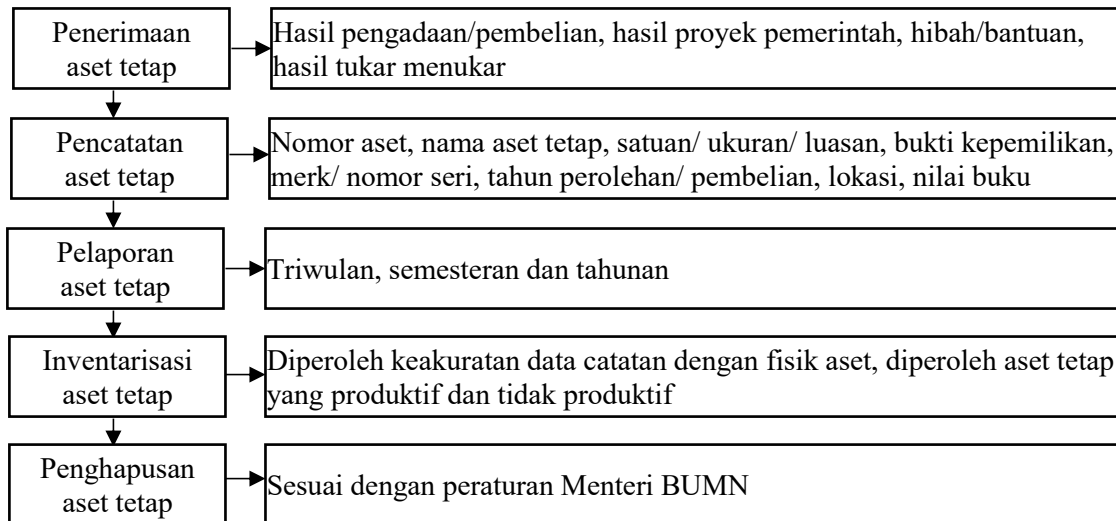
Kajian Pengelolaan Aset Tetap

Aset tetap pada bandar udara Ngurah Rai, dibagi menjadi 2 (dua) kategori yaitu Aset Tetap Tidak Bergerak dan Aset Tetap Bergerak. Klasifikasi ini disampaikan pada Gambar 5 dibawah ini.



Gambar 5. Aset Tetap Bandar Udara Ngurah Rai Bali

Adapun tahapan Pengelolaan Aset Tetap pada Bandar Udara Ngurah Rai Bali dimulai dari penerimaan aset tetap hingga penghapusan aset, sebagaimana disampaikan pada Gambar 6 berikut ini.



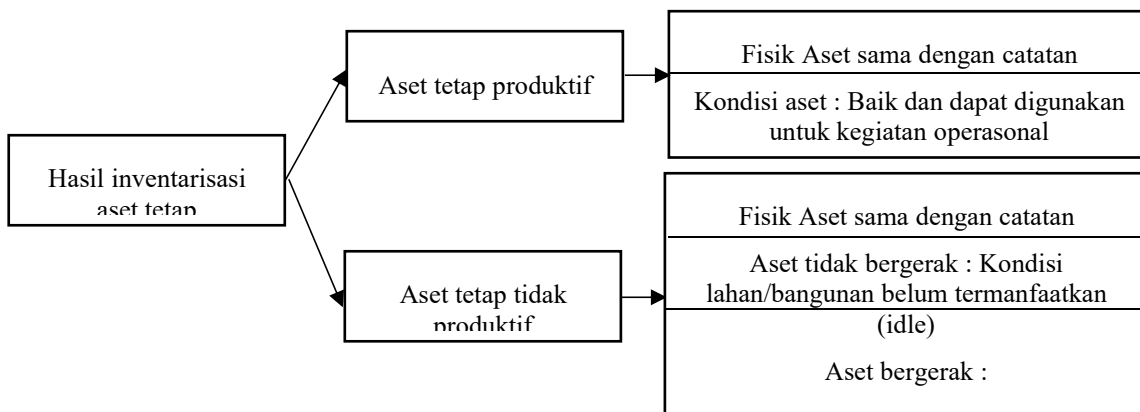
Gambar 6. Siklus Pengelolaan Aset pada Bandar Udara Ngurah Rai Bali

1. Penerimaan aset tetap
 Dalam PP 27/14 disebutkan bahwa siklus awal dari aset yaitu pengadaan aset. Pengadaan tersebut dapat berasal dari Penerimaan aset tetap berasal dari hasil pengadaan/pembelian, hasil proyek pemerintah, Bantuan Pemerintah yang Belum Ditetapkan Statusnya (BPYBDS), Penyertaan Modal Negara (PMN), hibah/bantuan, hasil tukar menukar.
2. Pencatatan aset tetap
 Pencatatan aset tetap pada Bandar Udara Ngurah Rai Bali yang dilakukan oleh PT Angkasa Pura I meliputi kegiatan inventarisasi aset, dimana output yang dihasilkan berupa daftar inventaris barang. Sebagaimana dikemukakan oleh Sugiyama (2013), inventarisasi aset adalah serangkaian kegiatan untuk melakukan pendataan, pencatatan, pelaporan hasil pendataan aset, dan mendokumentasikannya baik aset berwujud maupun aset tidak berwujud pada waktu tertentu. Inventarisasi tersebut merupakan kumpulan dari rangkaian kegiatan mengidentifikasi kualitas dan kuantitas aset baik fisik serta legal aspek yang bersangkutan. Daftar tersebut disajikan dalam bentuk formulir yang berisikan hasil pencatatan aset yaitu beberapa informasi tentang aset. Pencatatan aset dikelompokkan ke dalam kategori barang dan unit kerja yang bertanggung jawab terhadap aset tersebut, misalnya seperti :
 - a. Inventarisasi tanah, meliputi: harga, tanggal perolehan, lokasi, luas, surat tanah, unit pemakai, pengadaan, pengesahan, dan mutasi.
 - b. Inventarisasi gedung, meliputi: nomor kartu inventaris tanah yang ditempati, luas, lokasi, tahun guna, harga, tanggal perolehan, lokasi, luas, surat tanah, unit pemakai, pengadaan, pengesahan, dan mutasi.
 - c. Inventarisasi kendaraan bermotor / alat angkutan (motor), meliputi: detail mesin (merk, tipe, perakitan, daya mesin, dan lainnya), harga, tanggal perolehan, unit pemakai, pengadaan, pengesahan, dan mutasi.
3. Pelaporan aset tetap

Pelaporan aset tetap pada bandar udara Ngurah Rai Bali sangat dipengaruhi oleh inventarisasi aset, karena apabila terdapat ketidaksesuaian antara pencatatan dengan penyajian yang terdapat di dalam laporan, maka menyebabkan kekeliruan informasi sehingga dapat menyebabkan nilai aktiva tetap menjadi lebih besar atau lebih kecil dari nilai sebenarnya. Pelaporan aset tetap dilakukan secara periodik, yaitu triwulan, semester dan tahunan.

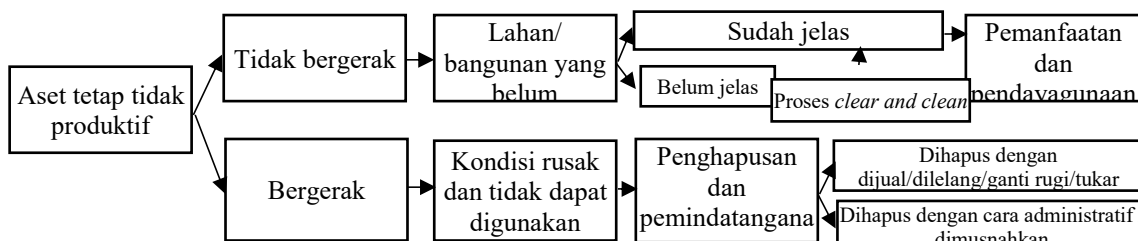
4. Inventarisasi Aset Tetap

Dari hasil inventarisasi aset tetap, maka dapat diketahui aset tetap yang produktif dan aset tetap yang tidak produktif. Gambaran Langkah Inventarisasi disampaikan pada Gambar 7 dibawah ini. Untuk selanjutnya, aset tetap yang tidak produktif dilakukan langkah-langkah sebagai berikut.



Gambar 7. Hasil Inventarisasi Aset Tetap pada Bandar Udara Ngurah Rai Bali

Aset tetap yang kurang atau tidak optimal pemanfaatannya, akan menanggung beban biaya berupa, biaya Pajak Bumi dan Bangunan (PBB), biaya pemeliharaan dan pengamanan, serta biaya-biaya lain. Apabila hasil yang diterima oleh perusahaan dari aset tetap tersebut tidak dapat menutupi biaya yang dikeluarkan oleh aset tetap tersebut maka akan mengakibatkan kerugian bagi perusahaan. Perusahaan perlu melakukan pendayagunaan aset tetap untuk mengoptimalkan pemanfaatannya dan sekaligus sebagai salah satu upaya guna meningkatkan kinerja dan nilai perusahaan. Dalam rangka pendayagunaan aset tetap tersebut, maka dilakukan pemetaan terhadap aset tetap dalam sebuah daftar aset tetap yang kurang atau tidak optimal, untuk selanjutnya, disusun rencana pendayagunaan aset tersebut sehingga ke depan perusahaan tidak lagi memiliki aset tetap yang kurang atau tidak optimal. Pelaksanaan pendayagunaan aset tetap tersebut harus sesuai dengan peraturan yang berlaku yaitu peraturan Menteri BUMN tentang pendayagunaan aset BUMN. Proses yang harus dilakukan terhadap Aset Tetap Tidak Produktif disampaikan pada Gambar 8 sebagai berikut.



Gambar 8. Prosedur pada Aset Tetap Tidak Produktif pada Bandar Udara Ngurah Rai Bali

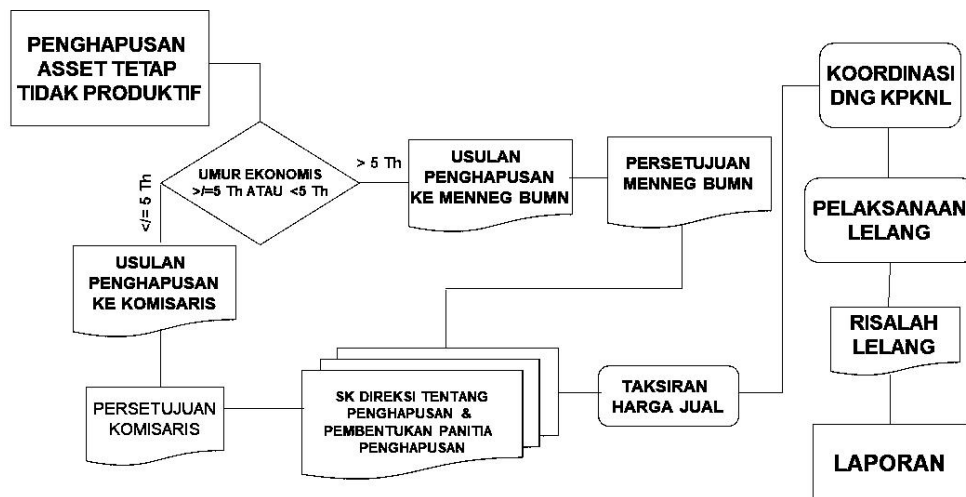
5. Penghapusan Aset Tetap

Penghapusan adalah setiap tindakan menghapuskan aset tetap BUMN dari pembukuan atau neraca BUMN. Proses penghapusan aset tetap dilakukan sesuai dengan Permen

BUMN No. PER-22/MBU/12/2012 Tentang Perubahan Kedua Atas Permen BUMN No. PER-02/MBU/2010 Tata Cara Penghapusbukuan Dan Pemindahtanganan Aktiva Tetap Badan Usaha Milik Negara. Dalam proses penghapusan tersebut, juga disertai dengan beberapa dokumen, antara lain :

- Kajian legal atas aktiva tetap yang dimohon penghapusbukuannya.
- Kajian ekonomis (termasuk manfaat, potensi, dan nilai tambah yang akan diperoleh).
- Penjelasan mengenai alasan penghapusbukuan dan/atau pemindahtanganan.
- Rencana investasi pengganti/pembangunan kembali atas aktiva tetap yang akan dibongkar dimana anggarannya ditetapkan dalam RKAP.
- Dokumen pendukung berupa bukti kepemilikan, berita acara (apabila hilang/musnah) serta data lain berupa lokasi/peta lokasi, jenis, spesifikasi, nilai perolehan, nilai buku, tahun perolehan, kondisi aktiva tetap dan foto kondisi terakhir.

Penghapusan dilakukan terhadap aset tetap dengan kondisi tertentu sebagaimana disebutkan dalam peraturan yaitu hilang; musnah, rusak yang tidak dapat dipindahtangankan (*total lost*) dan lain sebagainya. Berikut prosedur penghapusan aset tetap tidak produktif pada bandar udara Ngurah Rai Bali, sebagaimana pada Gambar 8.



Gambar 8. Prosedur Penghapusan Aset Tetap Tidak Produktif pada Bandar Udara Ngurah Rai Bali

KESIMPULAN

Dari hasil penelitian, dapat diketahui bahwa proses dan siklus pengelolaan aset tetap pada Bandar Udara Ngurah Rai Bali mulai dari penerimaan, pencatatan, pelaporan, inventarisasi hingga penghapusan aset telah sesuai dengan Permenkeu tentang Pengelolaan BMN, Peraturan Menteri BUMN tentang Pendayagunaan Aset Tetap pada Badan Usaha Milik Negara serta Peraturan Menteri BUMN tentang Penghapusbukuan dan Pemindahtanganan Aktiva Tetap pada BUMN. Pengelolaan aset dilakukan oleh seksi manajemen aset, sedangkan untuk operasi dan pemeliharaan aset tetap dilakukan oleh masing-masing divisi dimana aset tersebut berada. Dengan pengelolaan aset yang efektif, efisien, dan berkelanjutan dapat mempengaruhi fungsi aset tersebut selama umur ekonomisnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Angkasa Pura Persero. (2018). *Profil Bandar Udara Ngurah Rai Bali*. PT Angkasa Pura (Persero).
- ICAO (2009). *ICAO Annexe 14 – Aerodrome, Volume 1 – Aerodrome Design and Operations*. International Civil Aviation Organization.

- Leong, K, C., (2004), *The Essence of Asset Management : A Guide*. United Nations Development Programme. Kuala Lumpur.
- Nordiawan, dkk. (2012). *Akuntansi Pemerintahan*. Salemba Empat. Jakarta
- PP 71/10. (2010). *Peraturan Pemerintah No. 71 Tahun 2010 tentang Standar Akuntansi Pemerintahan*.
- Permen BUMN 22/2012. *Permen BUMN No. PER-22/MBU/12/2012 Tentang Perubahan Kedua Atas Permen BUMN No. PER-02/MBU/2010 tentang Tata Cara Penghapusbukuan dan Pemindahtanganan Aktiva Tetap Badan Usaha Milik Negara*.
- PermenHub 69/13. (2013). *Peraturan Menteri Perhubungan No 69 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional*.
- Setiani, B. (2015). “Prinsip-Prinsip Manajemen Pengelolaan Bandar Udara”. *Jurnal Ilmiah WIDYA. Vol.3, No.1, halaman 25-32*.
- Soemitro, R.A.A & Suprayitno, H. (2018). “Pemikiran Awal tentang Konsep Dasar Manajemen Aset Fasilitas”. *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur dan Fasilitas Vol. 2. Suplemen 1. Halaman 1-14*.
- Sugiama, A.G. (2013). “Konseptualisasi Model Strategi Pengelolaan Aset Fisik”. *Jurnal Bisnis dan Manajemen Aset. Vol 1. Hal. 85-107*.
- Suprayitno, H & Soemitro, R.A.A. (2018). “Preliminary Reflexion on Basic Principle of Infrastructure Asset Management”. *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur dan Fasilitas. Vol.2, No. 1, Page 1-10*.
- Suprayitno & Soemitro (2019). “Reflection on Basic View of Public Infrastructure for Infrastructure Asset Management in Indonesia”. *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas, Vol. 3, Suplemen 1, Hal. : 15-24*.
- UU RI 01/09. *Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*.