

## RINGKASAN

*Komitmen untuk menindaklanjuti temuan audit diperlukan untuk suatu entitas. Maka dari itu, diperlukan komitmen Kementerian Perhubungan dalam menyelesaikan tindak lanjut temuan audit. Piutang konsesi dari Kementerian Perhubungan selalu menjadi temuan berulang selama tiga tahun. Akibatnya, penerimaan negara bukan pajak menjadi tidak optimal. Maka dari itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis temuan audit terkait dengan piutang konsesi untuk pelayanan jasa kebandarudaraan di Kementerian Perhubungan. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya adalah terletak pada objek penelitian, tahun penelitian, dan tempat dilakukannya penelitian.*

*Dalam menganalisis tindak lanjut temuan audit, penulis menggunakan penelitian kualitatif dengan metode studi kasus untuk menggambarkan bagaimana dan mengapa piutang konsesi untuk pelayanan jasa kebandarudaraan menjadi temuan audit selama tiga tahun di Kementerian Perhubungan. Informan yang dipilih ditentukan secara purposif. Partisipan dalam penelitian ini adalah Inspektorat Jenderal, Biro Keuangan, dan Bagian Keuangan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan dan aparatur PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II yang berkaitan dengan konsesi layanan bandara. Jumlah informan pada penelitian ini sebanyak 5 orang. Diharapkan untuk memahami dan terlibat langsung dalam menindaklanjuti temuan audit terkait dengan piutang konsesi untuk pelayanan jasa kebandarudaraan. Dengan demikian, data yang diperoleh lebih representatif.*

*Hasil penelitian ini menggambarkan bahwa pengelolaan penerimaan negara bukan pajak dari Konsesi atas Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara belum memadai. Permasalahan yang terjadi dibalik temuan audit yang terkait dengan piutang konsesi adalah kurang adanya penegasan terkait dengan berlakunya perjanjian dan mekanisme rekonsiliasi pendapatan konsesi. Sehingga, menimbulkan perbedaan interpretasi mengenai mulai berlakunya konsesi dan ketidakjelasan mengenai mekanisme rekonsiliasi data pendapatan konsesi. Kemudian, hak dan kewajiban para pihak belum terpenuhi. Tindak lanjut atas temuan audit telah berjalan dengan baik namun, belum sepenuhnya sesuai dengan rekomendasi BPK. Upaya yang telah dilakukan untuk menyelesaikan tindak lanjut temuan audit meliputi: (1) Berkoordinasi dengan PT Angkasa Pura I (Persero) dan PT Angkasa Pura II (Persero) untuk membahas mulai berlakunya konsesi dan mekanisme rekonsiliasi atas pendapatan konsesi; (2) PT Angkasa Pura I (persero) dan PT Angkasa Pura II (Persero) telah membayar hutang konsesi untuk tahun 2016. Namun, penyelesaian tindak lanjut temuan audit ini mengalami kendala yaitu menunggu disepakatinya perjanjian konsesi baru. Akibatnya, pembayaran piutang konsesi untuk tahun 2017 dan 2018 tertunda. Oleh karena itu, solusi yang tepat adalah berkoordinasi lebih lanjut berkenaan dengan menyelesaikan temuan audit dari piutang konsesi dengan menandatangani perjanjian konsesi baru dan menagih piutang konsesi untuk tahun 2017 dan 2018*

kepada PT Angkasa Pura I (Persero) dan PT Angkasa Pura II (Persero). Hal ini dilakukan sebagai upaya untuk mengoptimalkan pengelolaan penerimaan negara bukan pajak dari Kementerian Perhubungan.

Penelitian ini terdiri dari empat implikasi. Pertama, Direktorat Bandara harus segera berkoordinasi lebih lanjut dengan PT Angkasa Pura I (Persero) dan PT Angkasa Pura II (Persero) untuk membahas perjanjian konsesi baru yang harus segera ditandatangani. Kedua, mempercepat penyelesaian tindak lanjut dengan mengambil langkah-langkah strategis sesuai dengan rekomendasi BPK. Ketiga, Kementerian Perhubungan perlu meningkatkan komitmen dalam menyelesaikan tindak lanjut temuan audit terkait dengan piutang konsesi atas pelayanan jasa kebandarudaraan. Keempat, memonitor secara berkala oleh Inspektorat Jenderal dan mendiskusikan rekomendasi tindak lanjut dengan BPK.

Kontribusi dari hasil penelitian ini adalah untuk meningkatkan komitmen Kementerian Perhubungan dalam menyelesaikan tindak lanjut temuan audit terkait dengan piutang konsesi untuk pelayanan jasa kebandarudaraan. Maka dari itu, penelitian ini memberikan dua saran yang dapat menjadi pertimbangan bagi Kementerian Perhubungan dalam penyelesaian tindak lanjut temuan audit yaitu: (1) Direktorat Bandar Udara, PT Angkasa Pura I (Persero), dan/atau PT Angkasa Pura II (Persero) diharapkan untuk berkoordinasi lebih intensif dalam membuat perjanjian konsesi baru sehingga masalah tidak muncul di masa depan; dan (2) Para pihak yang terlibat dalam perjanjian konsesi harus memenuhi hak dan kewajiban mereka sesuai dengan ketentuan yang tercantum. Jika ada pihak yang melanggar, maka perlu diberikan sanksi hukum yang tegas.

**Kata Kunci:** Laporan Keuangan Pemerintah, Piutang Konsesi, Temuan Audit, Tidak Lanjut Temuan Audit

## SUMMARY

Commitment to following up on audit findings is needed for the entities. Hence, the Ministry of Transportation's commitment is needed in completing the follow-up on audit findings. Concession receivables from the Ministry of Transportation have been finding for three years. The consequence is the non-tax state revenue is not optimal. Therefore, this study aims to analyze audit findings related to concession receivables for airport services at the Ministry of Transportation. The differences between this research and previous research are that the object, the place, and the year of the research.

In analyzing follow-up the audit finding, the researcher used qualitative approach with a case study method to describe how and why concession receivable for airport service become repeated audit finding for three years at the Ministry of Transportation. The informants chosen were determined purposively. Participants in this study are Inspectorate General, Finance Bureau, and Finance Section of the Directorate General of Civil Aviation of Ministry of Transportation and apparatus of PT Angkasa Pura I and PT Angkasa Pura II that relating with airport service concession. Informants in this study consist of 5 people. It is expected to understand and directly involved in following-up on audit findings related to concession receivables for airport services. Thus, the data obtained are representative.

The result of this study describe that non-tax state revenue management of Airport Services Concession at the Directorate General of Civil Aviation is inadequate. The problems behind the audit finding related to concession receivable for airport service is lack of affirmation related with enactment of the agreement and mechanism of reconciliation of the concession. As a result, there are differences in interpretations regarding the enactment of the concession and the lack of clarity regarding the mechanism for the reconciliation of concession revenue data. Thus, rights and obligations of the parties have not been fulfilled. Efforts that have been made to complete the follow-up on audit findings include: (1) Coordinating with PT Angkasa Pura I (Persero) and PT Angkasa Pura II (Persero) to discuss the enactment of the concession and the mechanism for reconciliation of concession revenue; (2) PT Angkasa Pura I (Persero) and PT Angkasa Pura II (Persero) have paid concession debts for 2016. However, the completion of the follow-up to the audit findings has encountered an obstacle about waiting for a new concession agreement. As a result, payment of concession receivables for 2017 and 2018 delayed. Therefore, the right solution is to coordinate further about completing audit findings from concession receivables by signing new concession agreements and collecting concession receivables for 2017 and 2018 from PT Angkasa Pura I (Persero) and PT Angkasa Pura II (Persero). As an effort to optimize the management of non-tax state revenue from the Ministry of Transportation.

This research consists of four implications. First, the Airport Directorate should immediately coordinate further with PT Angkasa Pura I (Persero) and PT Angkasa Pura II (Persero) to discuss the new concession agreement to be signed

immediately. Second, accelerate the completion of the follow-up by taking strategic steps according to BPK's recommendations. Third, the Ministry of Transportation needs to increase commitment in completing follow-up audit findings related to concession receivables for airport services. Fourth, monitor periodically by the Inspectorate General and discuss follow-up recommendations with BPK.

The contribution from the results of this study is to increase the commitment of the Ministry of Transportation in completing follow-up audit findings related to concession receivables for airport services. Therefore, this research provides two suggestions that can be considered by the Ministry of Transportation in completing the follow-up on audit findings, as follows: (1) Airport Directorate, PT Angkasa Pura I (Persero), and/or PT Angkasa Pura II (Persero) expected to coordinate more intensively in making new concession agreements so that problems do not arise in the future; and (2) The parties involved in the concession agreement must fulfill their rights and obligations in accordance with the provisions listed. If there is a party that violates, then it is necessary to give strict legal sanctions.

**Keywords:** Government Financial Statements, Concession Receivables, Audit

Findings, Follow-Up of Audit Findings

