

**PENGARUH PENERAPAN MINIMUM OPERATION TERHADAP KINERJA
KEUANGAN BANDAR UDARA FATMAWATI SOEKARNO BENGKULU PADA
MASA PANDEMI COVID-19**

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan Guna Memperoleh

Gelar Sarjana (Strata-1) pada Fakultas Bisnis dan Ekonomika

universitas Islam Indonesia

Yogyakarta



Oleh :

KHOIRUN ANNISA

No. Mahasiswa : 17312552

PROGRAM STUDI AKUNTANSI

FAKULTAS BISNIS DAN EKONOMIKA

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

YOGYAKARTA

2021

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

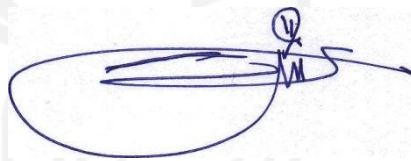
HALAMAN PENGESAHAN TUGAS AKHIR PRA PENDADARAN

**PENGARUH PENERAPAN MINIMUM OPERATION TERHADAP KINERJA
KEUANGAN BANDAR UDARA FATMAWATI SOEKARNO BENGKULU PADA
MASA PANDEMI COVID-19**

Telah Diperiksa dan Disetujui oleh Dosen Pembimbing Skripsi untuk
Diajukan ke Depan Tim Penguji dalam Ujian Tugas Akhir / Pendaran
Pada Tanggal 12 November 2021

Yogyakarta, 12 November 2021

Pembimbing Skripsi,



Aris Nurherwening, Drs., MM., CFra.

NIP : 883120102

SURAT PERNYATAAN

**ORISINALITAS KARYA TULIS ILMIAH/TUGAS AKHIR MAHASISWA
FAKULTAS BISNIS DAN EKONOMIKA UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

Bismillahirrahmanirrahim

Yang bertandatangan di bawah ini, saya :

Nama : **KHOIRUN ANNISA**

Nomor Mahasiswa : **17312552**

Adalah benar-benar mahasiswa Fakultas Bisnis dan Ekonomika Universitas Islam Indonesia Yogyakarta yang telah melakukan penulisan Karya Tulis Ilmiah (Tugas Akhir) berupa skripsi dengan judul:

**PENGARUH PENERAPAN MINIMUM OPERATION TERHADAP KINERJA
KEUANGAN BANDAR UDARA FATMAWATI SOEKARNO BENGKULUPADA
MASA PANDEMI COVID-19**

Karya ilmiah ini akan saya ajukan dan dipertahankan di depan Tim Penguji dalam Ujian Pendaratan yang diselenggarakan oleh Fakultas Bisnis dan Ekonomika Universitas Islam Indonesia.

Sehubungan dengan hal tersebut, dengan ini saya menyatakan:

1. Bahwa karya tulis ilmiah ini adalah hasil karya tulis saya sendiri dan benar-benar asli (orisinil) yang dalam penyusunannya tunduk dan patuh terhadap kaedah, etika, dan norma-norma penulisan sebuah karya tulis ilmiah sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
2. Bahwa meskipun secara hak milik atas karya ilmiah ini ada pada saya, namun demi kepentingan-kepentingan yang bersifat akademik dan pengembangannya, saya memberikan kewenangan kepada Perpustakaan Fakultas Bisnis dan Ekonomika UII dan perpustakaan di lingkungan Universitas Islam Indonesia untuk mempergunakan karya ilmiah saya tersebut.

Selanjutnya berkaitan dengan pernyataan di atas (terutama pernyataan pada butir no.1 dan no.2) saya sanggup bertanggungjawab penuh, jika saya terbukti secara kuat dan meyakinkan telah melakukan perbuatan menyimpang dari pernyataan tersebut.

Demikian, Surat Pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya, tanpa ada paksaan dan tekanan dalam bentuk apa pun dan oleh siapa pun.

Yogyakarta, 12 November 2021

Yang membuat Pernyataan



KHOIRUN ANNISA

الجمعة الائمة الاندية

MOTTO

*“Allah tidak akan membebani seseorang melainkan sesuai dengan kadar kesanggupannya”
(QS. Al-Baqarah : 286)*

“berpeganglah pada apa yang baik bahkan jika itu KEMATIAN.”



HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan teruntuk :

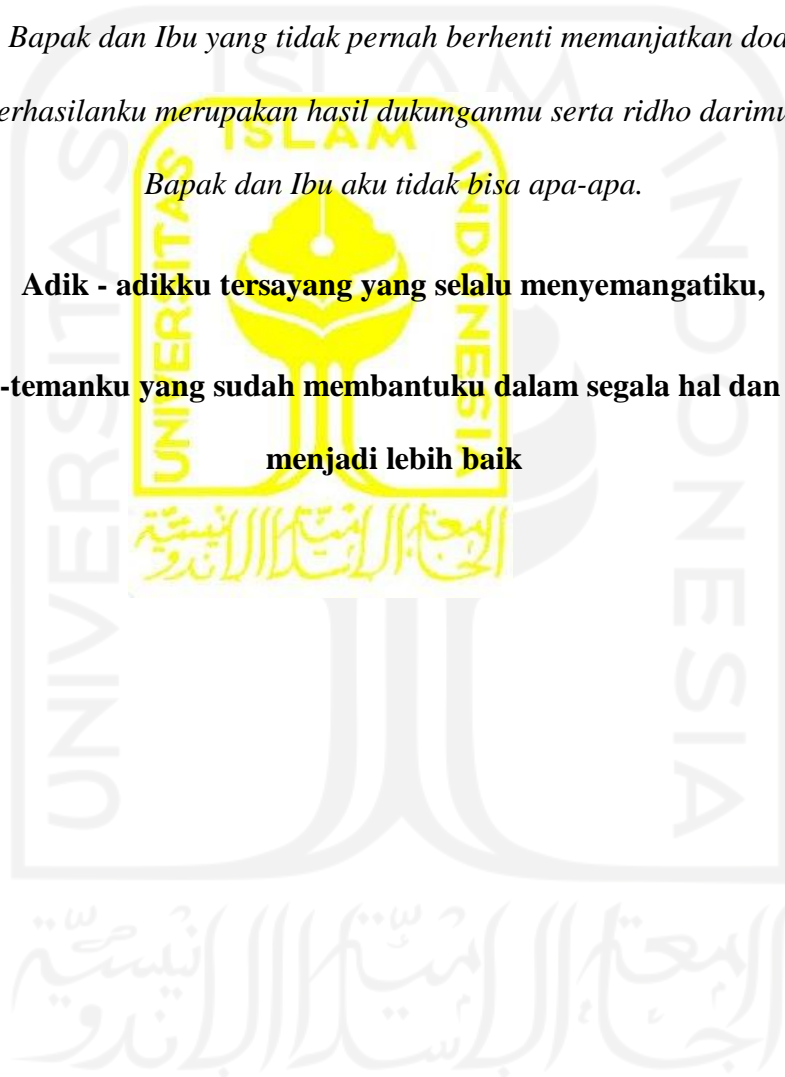
Bapak dan ibuku tercinta,

Terimakasih Bapak dan Ibu yang tidak pernah berhenti memanjatkan doa-doa terbaik untukku, keberhasilanku merupakan hasil dukunganmu serta ridho darimu, tanpa restu

Bapak dan Ibu aku tidak bisa apa-apa.

Adik - adikku tersayang yang selalu menyemangatiku,

Serta teman-temanku yang sudah membantuku dalam segala hal dan membuatku menjadi lebih baik



KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Segala puji bagi Allah SWT, Tuhan semesta alam yang telah melimpahkan rahmat serta karuniaNya. Tidak lupa shalawat dan salam senantiasa penulis curahkan kepada junjungan nabi kita Muhammad SAW, yang telah menjadi suri tauladan bagi kita semua sebagai umat manusia. Tidak henti penulis terus mengucapkan syukur, alhamdulillah dengan segala izin dan ridhonya penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan kemudahan dan kelancaran.

Penulisan skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar Strata-1 (S1) pada Fakultas Bisnis dan Ekonomika Universitas Islam Indonesia (UII). Penulisan skripsi dengan judul “Pengaruh Penerapan Minimum Operation Terhadap Kinerja Keuangan Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu Pada Masa Pandemi Covid-19”. Penulis menyadari bahwa pada saat penulisan skripsi ini tidak terlepas dari bantuan para pihak atas saran, masukan, sumbangan pemikiran, waktu, dan bantuan dalam proses pengambilan data, semuanya sangat membantu. Oleh karena itu, pada kesempatan kali ini, saya ingin mengucapkan terima kasih banyak dengan kerendahan hati dan rasa hormat yang tulus kepada :

1. Bapak Suryono dan ibu Kasirah selaku orang tua kandung penulis yang selalu memberikan semangat, motivasi, dukungan serta doa sepenuh hati kepada penulis.
2. Ikhsanul Hakim dan Hasby Assiyiddiqy selaku adik kandung penulis yang selalu memberikan semangat kepada penulis.
3. Bapak Prof. Dr. Jaka Sriyana, SE., M.Si. selaku Dekan Fakultas Bisnis dan Ekonomika Universitas Islam Indonesia.
4. Bapak Johan Arifin, SE., M.Si., Ph.D. selaku Ketua Program Studi Akuntansi Fakultas Bisnis dan Ekonomika Universitas Islam Indonesia.
5. Bapak Aris nurherwening, Drs.,M.M selaku Dosen Pembimbing yang bersedia meluangkan waktunya untuk memberikan bimbingan serta memberikan ilmu yang dimilikinya kepada penulis.
6. Bapak Heru karyadi selaku EGM (executive general manager) PT angkasa pura 2 cabang Bengkulu

7. Mba rita, mba puspa, mba nora, selaku staff bagian FHR (finance human resources) PT angkasa pura 2 cabang Bengkulu yang telah membantu penulis selama magang di bandara fatmawati
8. Mba Zibda Syafaqoti S.Ak terimakasih atas semua saran serta masukan-masukan yang diberikan kepada penulis.
9. Siti Nurhayani S.H yang baru saja mendapat gelar baru, terimakasih telah menjadi orang penyabar selama menjadi sahabat dari Taman Kanak-kanak sampai sekarang dan selamat atas pernikahannya semoga langgeng sampai maut memisahkan.
10. Mba puput Snh S.Kom dan dewi utari terima kasih sudah membantu dan mengajarkan penulis dan bertukar pikiran dalam menulis.
11. Pihak lain yang ikut berperan dalam penyelesaian skripsi ini, terima kasih banyak semoga Allah SWT memberikan balasan yang setimpal.

Besar harapan semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkan. Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini jauh dari kata sempurna dari yang diharapkan pembaca. Oleh karena itu, saran dan kritik yang membangun sangat diharapkan bagi penulis demi kebaikan dan kesempurnaan skripsi ini.

Wassalamu 'alaikum Wr. Wb.

Yogyakarta, 12 November

2021



UNIVERSITAS INDONESIA
"حجة البستة الاندونيسية"

Penulis

(KHOIRUN ANNISA)

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
MOTTO	iv
HALAMAN PERSEMBAHAN	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
ABSTRAK	x
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	5
1.3 Tujuan Penelitian	6
1.4 Manfaat Penelitian	6
1.5 Sistematika Penulisan	7
BAB II KAJIAN PUSTAKA	8
II.1 Landasan Teori	8
II.1.1 Teori Keagenan (<i>Agency Theory</i>)	8
II.1.2 Stakeholder Theory	9
II.1.3 Signalling Theory	9
II.1.4 Penerapan Minimum Operation	10
II.1.5 Kinerja keuangan Perusahaan	12
II.1.6 Analisis rasio Keuangan	14
II.1.7 Kinerja Menurut Islam	17
II.2 Tinjauan Penelitian Terdahulu	22
BAB III METODE PENELITIAN.....	24
III.1 Lokasi Penelitian	24

III.2 Jenis Penelitian	24
III.3 Sumber Data	25
III.4 Teknik pengumpulan Data	25
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	27
IV.1 Hasil Penelitian	27
1. Gambaran Umum dan Sejarah Bandara Fatmawati Soekarno	27
2. Visi dan Misi PT Angkasa Pura II	30
3. Tujuan Organisasi	31
4. Struktur organisasi	32
5. Tugas dan Tanggungjawab	33
IV.2 Pembahasan Hasil Penelitian	37
1. Bagaimana pengaruh Keputusan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor HK.01.07/MENKES/104/2020 terkait SE Ketua Umum Avionics No.6 Tahun 2020 yang diidentifikasi dengan meluasnya penyebaran wabah Infeksi Covid (Coronavirus) terhadap kinerja keuangan perusahaan ?	37
2. Bagaimana upaya yang dilakukan pihak Bandar udara fatmawati soekarno dalam penerapan minimum operation akibat diberlakukannya Keputusan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor HK.01.07/MENKES/104/2020 terkait SE Ketua Umum Avionics No.6 Tahun 2020 yang diidentifikasi dengan meluasnya penyebaran wabah Infeksi Covid (Coronavirus) ?	47
BAB V PENUTUP	50
V.1 Kesimpulan	50
V.2 Saran	51
V.3 Daftar Pustaka	52
V.4 Lampiran	55

ABSTRAK

Penelitian ini berjudul Pengaruh Penerapan Minimum Operation Terhadap Kinerja Keuangan Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu Pada Masa Pandemi Covid-19. Penelitian dilakukan guna menjawab dua permasalahan yaitu Bagaimana pengaruh Keputusan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor HK.01.07/MENKES/104/2020 terkait SE Ketua Umum Avionics No.6 Tahun 2020 yang diidentifikasi dengan meluasnya penyebaran wabah Infeksi Covid (Coronavirus) terhadap kinerja keuangan perusahaan dan juga Bagaimana upaya yang dilakukan pihak Bandar udara fatmawati soekarno dalam penerapan minimum operation akibat diberlakukannya Keputusan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor HK.01.07/MENKES/104/2020 terkait SE Ketua Umum Avionics No.6 Tahun 2020 yang diidentifikasi dengan meluasnya penyebaran wabah Infeksi Covid (Coronavirus). Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Data hasil wawancara didapat secara langsung dari subyek penelitian. Data yang telah dapat dari wawancara, web ap2 serta studi Pustaka kemudian diolah lalu dijabarkan dalam bentuk uraian singkat yang sistematis, yang selanjutnya dilakukan analisis guna memperoleh kejelasan terkait dengan permasalahan yang ada serta penyelesaian masalah. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Bahwa pengaruh surat Surat Pernyataan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor HK.01.07/MENKES/104/2020 terkait SE Ketua Umum Avionics No.6 Tahun 2020 yang diidentifikasi dengan meluasnya penyebaran wabah Infeksi Covid (Coronavirus) sangat berpengaruh atau berdampak sangat besar terhadap kinerja keuangan di bandara Fatmawati Soekarno Bengkulu. Selain itu berdasarkan perhitungan rasio likuiditas perusahaan mengalami penurunan dan perusahaan dalam keadaan defisit. Dan dari perhitungan rasio profitabilitas kinerja keuangan perusahaan dikatakan dalam kondisi yang kurang baik atau dengan kata lain perusahaan tidak mampu mendapatkan keuntungan yang tinggi dimasa pandemi.

Kata Kunci : Penerapan Minimum Operation Dan Kinerja Keuangan.

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Penyakit koronavirus adalah penyakit menular yang disebabkan oleh SARS-CoV-2, salah satu jenis koronavirus. Covid-19 sangat berpengaruh terhadap semua aspek tak terkecuali aspek perekonomian Indonesia. Penyakit ini mengakibatkan pandemi, sehingga pemerintah Indonesia mengimbau kepada seluruh masyarakat untuk melakukan aktivitas di rumah untuk mencegah terjadinya penyebaran virus Corona. Tentunya keputusan ini berdampak besar bagi semua perusahaan tak terkecuali Dunia penerbangan, apalagi di situasi yang sekarang ini pemerintah Indonesia telah melakukan penerapan *minimum operation* guna mencegah penyebaran virus Corona. Oleh karena itu dunia penerbangan telah menjadi salah satu area terparah dalam pandemi covid-19.

Berdasarkan situs Tangerangoline.id, PT Angkasa Pura II (Persero) menginformasikan bahwa mulai 1 April 2020, Terminal udara yang berada di bawah pengelolaan organisasi tersebut telah melakukan penyesuaian pola operasional sebagai strategi dan teknik mereka dalam menghadapi virus Corona penyesuaian pola operasional diselesaikan secara progresif dengan mempertimbangkan pola perkembangan para penumpang pesawat dan frekuensi penerbangan di setiap terminal udara.

Melalui prosedur penyesuaian pola operasional, setiap terminal udara dapat meningkatkan optimalisasi fasilitas dan personel, sehingga dapat menyesuaikan kebutuhan untuk mengkondisikan perkembangan penumpang di terminal udara sehingga pemindahan fisik (*physical distancing*) bagaimanapun dapat diselesaikan. *President Chief* PT Angkasa Pura II Muhammad Awaluddin mengatakan penyesuaian pola operasional ini dimaksudkan untuk menjaga kesejahteraan penumpang pesawat, tamu terminal udara, dan pekerja di terminal udara.

Mengingat Surat Menteri Kesejahteraan Republik Indonesia Nomor HK.01.07/MENKES/104/2020 terkait SE Ketua Umum Avionics No.6 Tahun 2020 yang diidentifikasi dengan meluasnya penyebaran wabah Infeksi Covid (Coronavirus) yang tak terhindarkan, penyesuaian status kerja terminal udara diubah sebagai berikut:

Aktivitas Putar Balik (Slow Down Operation)

1. Silangit di Tapanuli Utara
2. Raja Haji Fisabilillah di Tanjung Pinang
3. Minangkabau di Padang

Aktivitas Paling Sedikit (Minimum Operation)

1. Soekarno-Hatta di Tangerang
2. Raja Iskandar Muda di Aceh
3. Kualanamu di Deli Serdang
4. Penguasa Syarif Kasim II di Pekanbaru
5. Sultan Mahmud Badaruddin II di Palembang
6. Fatmawati Soekarno di Bengkulu
7. HAS Hanandjoeddin di Belitung
8. Sultan Thaha di Jambi
9. Husein Sastranegara di Bandung
10. Banyuwangi
11. Supadio di Pontianak
12. Tjilik Riwut di Palangkaraya
13. Kertajati di Majalengka
14. Raden Inten di Lampung
15. Depati Amir di Pangkalpinang
16. Halim Perdanakusuma di Jakarta. (RMT)

Kinerja keuangan adalah penggambaran kondisi keuangan organisasi dalam periode tertentu, baik dalam hal peningkatan aset maupun penyebaran aset, yang biasanya diketahui dari kecukupan modal, likuiditas, dan produktivitas. Kinerja keuangan suatu organisasi secara tegas diidentikkan dengan penilaian kinerja dan pengukuran. "Performing Estimasi" adalah kemampuan dan produktivitas dan kelangsungan hidup organisasi dalam menjalankan bisnis selama jangka waktu yang telah ditetapkan penilaian kinerja menurut Srimindarti (2006:34) adalah efektivitas operasional, perusahaan serta karyawan tergantung pada tujuan, prinsip dan kriteria yang telah diselesaikan sebelumnya secara periodik.

perusahaan yang ingin bertahan dan berkembang harus memiliki pilihan untuk mengontrol jalannya kegiatan di dalam perusahaan. Dengan demikian, suatu organisasi perlu memiliki data tentang berbagai hal, misalnya tentang data keuangan organisasi. Tanpa data keuangan, kita tidak dapat mengevaluasi Efektifitas Kinerja perusahaan. dengan data keuangan dapat membantu kita menemukan bagaimana keadaan organisasi itu sehat atau tidak atau apakah dari satu tahun ke tahun lain organisasi itu dalam keadaan sehat. kondisi baik atau buruk . Selain itu, dengan informasi keuangan, ini dapat membantu pimpinan dalam menentukan keputusan untuk meningkatkan kinerja keuangan organisasi di masa depan dengan memberikan gambaran tentang kesehatan keuangan organisasi saat ini dan masa lalu.

Sesuai terminal PT (Persero) Angkasa Pura, bandara adalah "landasan, termasuk semua struktur dan peralatan merupakan minimal kelengkapan untuk menjamin aksesibilitas fasilitas transportasi udara untuk daerah setempat". Sedangkan secara keseluruhan terminal udara adalah fasilitas dimana pesawat seperti pesawat, helikopter bisa lepas landas dan mendarat. Terminal udara yang paling sederhana tidak kurang dari landasan pacu (helipad) sedangkan bandara besar, umumnya dilengkapi dengan fasilitas yang berbeda, baik untuk layanan penerbangan dan untuk para penggunanya, seperti struktur terminal dan gudang.

Terdapat penelitian yang mencoba membuktikan pengaruh kinerja. Penelitian ini juga menggabungkan penelitian lainnya untuk membuktikan adanya pengaruh terhadap kinerja keuangan perusahaan. Namun, masih ditemukan perbedaan hasil penelitian antara peneliti satu dengan lainnya.

Rosyadi UIN Malang (2008) menyatakan bahwa penyajian keuangan perusahaan yang dilakukan berdasarkan tingkat likuiditas tidak dapat diterima dalam memenuhi komitmen sesaatnya (jangka pendek) karena rasio lancar, rasio cepat dan rasio uang tidak bisa digunakan untuk membayar kewajiban lancar dan biaya operasinya. Sementara itu, penelitian yang dilakukan oleh Achmad Komara, Sri Hartoyo dan Trias Andati IPB Bogor (2016) menyatakan bahwa hasil analisis regresi data panel menunjukkan bahwa struktur modal berdampak pada pelaksanaan moneter ROA dan ROE, namun secara signifikan mempengaruhi PER.

Thomas Andika Permana, Sekolah Tinggi Sanata dharma (2017) mengungkapkan bahwa hasil penelitian menunjukkan ada enam atribut kerangka penerimaan uang, kegunaan, ketergantungan, kemudahan dan kemampuan beradaptasi yang memadai. Atribut administrasi dan limit klien belum memadai mengingat masih banyak standar yang memenuhi kualitas pemanfaatan kerangka data pembukuan penerimaan uang di PKBI Pusat Adhiwarga.

Hendry andres Maith Sekolah Tinggi Sam Ratulangi Manado mengungkapkan bahwa melalui proporsi likuiditas setiap tahun telah berkembang sehingga kondisi organisasi tergolong dalam kondisi yang dapat diterima (baik). Selain itu, penelitian yang diarahkan oleh Andi Arwinda Wildan STIMI YAPMI Makassar (2019) menyatakan bahwa keadaan kinerja keuangan PT Angkasa Pura 1 cabang terminal udara Hasanuddin Makassar tahun 2011-2013 dikatakan sehat tergantung pada Pernyataan Menteri BUMN Nomor: KEP-100/MBU/2002, tentang tingkat kecukupan BUMN dilihat dari tingkat likuiditas, solvabilitas, provitabilitas dan tindakan (aktivitas), sehingga organisasi dapat dikatakan dalam kondisi yang sedang berkembang.

Mempertimbangkan hasil penelitian terdahulu yang belum konsisten dan Berdasarkan Keputusan Menteri Kesejahteraan Republik Indonesia Nomor HK.01.07/MENKES/104/2020 terkait SE Ketua Umum Avionics No.6 Tahun 2020 yang diidentifikasi dengan meluasnya penyebaran wabah Infeksi Covid (Coronavirus) Berdasarkan uraian di atas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian lebih terkait penerapan minimum operation, dengan judul **“PENGARUH PENERAPAN MINIMUM OPERATION TERHADAP KINERJA KEUANGAN BANDAR UDARA FATMAWATI SOEKARNO BENGKULU PADA MASA PANDEMI COVID-19”**

1.2 RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan di atas, rumusan masalah yang digunakan dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaruh Keputusan Menteri Kesejahteraan Republik Indonesia Nomor HK.01.07/MENKES/104/2020 terkait SE Ketua Umum Avionics No.6 Tahun 2020 yang diidentifikasi dengan meluasnya penyebaran wabah Infeksi Covid (Coronavirus) terhadap kinerja keuangan perusahaan ?
2. Bagaimana upaya yang dilakukan pihak Bandar udara fatmawati soekarno dalam penerapan minimum operation akibat diberlakukannya Keputusan Menteri Kesejahteraan Republik Indonesia Nomor HK.01.07/MENKES/104/2020 terkait SE Ketua Umum Avionics No.6 Tahun 2020 yang diidentifikasi dengan meluasnya penyebaran wabah Infeksi Covid (Coronavirus) ?

1.3 TUJUAN PENELITIAN

Berdasarkan rumusan masalah di atas, tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui pengaruh Keputusan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor HK.01.07/MENKES/104/2020 terkait SE Ketua Umum Avionics No.6 Tahun 2020 yang diidentifikasi dengan meluasnya penyebaran wabah Infeksi Covid (Coronavirus) terhadap Kinerja keuangan perusahaan.
2. Untuk mengetahui upaya apa saja yang dilakukan pihak Bandar udara fatmawati soekarno dalam penerapan minimum operation akibat diberlakukannya Keputusan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor HK.01.07/MENKES/104/2020 terkait SE Ketua Umum Avionics No.6 Tahun 2020 yang diidentifikasi dengan meluasnya penyebaran wabah Infeksi Covid (Coronavirus).

1.4 MANFAAT PENELITIAN

1. Untuk peneliti

Penelitian ini memberikan saya pemahaman yang lebih mendalam tentang kinerja keuangan organisasi seperti menerapkan hipotesis yang saya peroleh selama belajar di Universitas Islam Indonesia Jurusan Akuntansi dan belajar Pembukuan, ke dalam praktik nyata di lapangan serta mendapatkan pengalaman yang tentunya akan bermanfaat ketika telah memasuki dunia kerja

2. Untuk akademisi

Penelitian ini dapat diandalkan dan bermanfaat untuk meningkatkan informasi di bidang pembukuan, khususnya kinerja keuangan . Selain itu, Penelitian ini juga dapat digunakan sebagai referensi bagi penelitian selanjutnya terutama penelitian mengenai kinerja keuangan .

3. Untuk Bandara Fatmawati Bengkulu

Penelitian ini diharapkan dapat membantu bandara Fatmawati Bengkulu dalam melihat apakah kinerja keuangan yang dilakukan terhadap penerapan minimum operation pada masa pandemi COVID-19 sudah sesuai target.

1.5 SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika pada penulisan skripsi ini dibagi menjadi 5 bagian, dengan sistematika penulisan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Yaitu bagian yang menjelaskan tentang latar belakang masalah, perumusan masalah yang diambil, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II KAJIAN PUSTAKA

Yaitu bagian yang menjelaskan tentang landasan teori kinerja keuangan serta pengaruhnya terhadap penerapan minimum operation, tinjauan penelitian terdahulu, hipotesis penelitian.

BAB III METODE PENELITIAN

Yaitu bagian yang menjelaskan tentang bagaimana penelitian ini akan dilaksanakan. Dan oleh sebab itu, pada bagian ini akan diuraikan mengenai penentuan sampel, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data, variabel penelitian dan definisi operasional, serta metode analisis.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Yaitu bagian yang menjelaskan deskripsi objek penelitian, analisis interpretasi hasil olah data, serta argumentasi atau pembahasan hasil penelitian.

BAB V PENUTUP

Yaitu bagian terakhir dalam penulisan skripsi. Pada bagian ini memuat kesimpulan, keterbatasan penelitian dan saran-saran untuk rekomendasi penelitian selanjutnya.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

II.1 Landasan teori

II.1.1 Teori keagenan (*agency theory*)

Salah satu teori yang mendasari tentang tata kelola perusahaan yaitu teori agensi. Menurut Jensen dan Meckling (1976), teori agensi memandang bahwa perusahaan adalah *nexus of contract* atau titik pertemuan bagi hubungan kontrak yang terjadi antara manajemen, pemilik, kreditur dan pemerintah. Teori ini memberikan penjelasan mengenai karakteristik hubungan kontrak antara agen (pihak yang diberi tanggungjawab oleh principal untuk melaksanakan tugasnya) dan prinsipal (pihak yang menugaskan agen untuk kepentingan principal). Menurut Eisenhardt (1989), teori keagenan dilandasi oleh 3 asumsi, yaitu :

1. Asumsi terhadap karakter manusia, mengasumsikan bahwa manusia memiliki sifat untuk mengutamakan kepentingan diri sendiri, mempunyai rasionalitas yang terbatas dan memiliki kecenderungan menghindari resiko.
2. Asumsi terhadap organisasi, terdapat konflik antar setiap anggota terkait perbedaan tujuan.
3. Asumsi terhadap informasi, mengasumsikan bahwa informasi merupakan komoditas yang dapat diperdagangkan.

Teori agensi dapat disimpulkan bahwa karakter manusia cenderung melakukan hal yang dapat menguntungkan diri sendiri, maka agen juga mempunyai kecenderungan untuk enggan meningkatkan kekayaan prinsipal. Jika memiliki kesempatan agen akan melakukan perilaku negatif untuk meningkatkan kemakmuran dirinya sendiri dan mengorbankan kepentingan prinsipal. Untuk menceganya maka dirancang mekanisme pengawasan berupa laporan keuangan yang berfungsi sebagai alat pertanggungjawaban (*stewardship*).

II.1.2 Stakeholder Theory

Freeman & Reed (1983) menjelaskan bahwa perusahaan mempunyai tanggung jawab terhadap stakeholder, yaitu customer, supplier, pemegang saham, karyawan, pemberi pinjaman dan masyarakat. Tindakan dan kebijakan dilakukan eksekutif perusahaan harus memperhatikan kepentingan stakeholder dalam merumuskan dan menerapkan strategi perusahaan. Hal ini disebabkan kepentingan stakeholder dapat mempengaruhi pencapaian tujuan perusahaan. Perusahaan harus menjalin hubungan baik kepada stakeholder untuk mendapatkan dukungan. Semakin kuat stakeholder, maka semakin besar usaha perusahaan beradaptasi karena eksistensi perusahaan ditentukan oleh stakeholder.

Stakeholder theory menjelaskan bahwa seluruh stakeholder mempunyai hak untuk diberikan informasi atas aktivitas perusahaan yang dijalankan oleh eksekutif. Perusahaan didorong oleh stakeholder dalam mengungkapkan lebih banyak informasi daripada yang diperlukan untuk memenuhi tantangan informasi di era ini (Elfeky, 2017). Semakin dalam dan luas pengungkapan perusahaan yang dilakukan eksekutif, hal ini menunjukkan bahwa perusahaan ingin memenuhi kebutuhan informasi stakeholder dalam mengambil keputusan. Sehingga diharapkan perusahaan besar lebih prospektif untuk memberikan informasi karena sebagian besar tekanan dari stakeholder.

II.1.3 Signalling Theory

Pada penelitian signalling theory yang berjudul Job Market Signalling pertama kali diperkenalkan oleh Spence pada tahun 1973. Spence (1973) menjelaskan bahwa terdapat perbedaan informasi di pasar kerja, pemilik bisnis tidak sepenuhnya percaya dengan kemampuan para pekerja saat pemilik bisnis telah melakukan kontrak kerja. Pemilik bisnis ini menghadapi ketidakpastian produktivitas pekerja. Mereka membutuhkan kekuatan sinyal seperti pendidikan, pengalaman kerja, ras, gender, dan sejumlah karakteristik pribadi yang dapat diamati lainnya dapat ditentukan. Oleh sebab itu, Spence membutuhkan sebuah sinyal dalam menghadapi keputusan investasi terhadap karyawan berpotensi.

Selanjutnya, penelitian signalling theory di pasar keuangan dikembangkan oleh Leland dan Pyle pada tahun 1976. perbedaan informasi sangat terasa antara pemilik modal (investor) dan peminjam di pasar keuangan. Pemilik modal dapat mengetahui langsung informasi perusahaannya sendiri, namun tidak bagi perusahaan yang bukan dimilikinya. Pemilik modal membutuhkan sinyal terkait informasi karakteristik perusahaan atau proyek untuk mereka alirkan peminjaman. Namun, proyek dengan kualitas bagus membutuhkan transfer informasi yang baik pula.

Pengungkapan informasi yang disediakan oleh peminjam dijadikan sebagai sinyal bagi pasar tentang kualitas informasi proyek sehingga pemilik modal akan memberi nilai pada proyek tersebut. Tanpa adanya sinyal kualitas, memungkinkan tingkat pengembalian pada sebuah investasi menjadi rendah. Sehingga dengan adanya pengungkapan manajemen risiko dapat memberikan kepercayaan kepada pemilik modal untuk mengurangi ketidakpastian terhadap perusahaan.

II.1.4 Penerapan minimum operation

Pada masa pandemi COVID-19 di Indonesia banyak perusahaan yang melakukan pemberhentian aktivitas usahanya, hal ini dilakukan dengan upaya untuk mencegah penularan COVID-19 sehingga banyak perusahaan yang mengalami kerugian yang cukup besar. PT Angkasa Pura II (Persero) selaku pengelola 19 bandara melakukan sejumlah penyesuaian untuk tetap menjaga konektivitas udara Tanah Air. Seperti yang dijelaskan oleh President Director PT Angkasa Pura II Muhammad Awaluddin beliau berkata bahwa “Sudah sekitar 9 bulan kita menghadapi COVID-19 dan selama pandemi ini PT Angkasa Pura II bergerak dinamis dengan menetapkan strategi agar bisa beradaptasi dengan keadaan,”.

Muhammad Awaluddin mengatakan bahwa beliau akan adaptasi fokus pada 3 area yang penting yaitu : operasional, pelayanan dan bisnis.

1. Aktivitas Operasional

Dampak pandemi sudah terasa sejak triwulan I 2020. Berbeda dengan periode 2019, jumlah pemudik pesawat di terminal udara AP II berkurang 4%. Penurunan ini menyiratkan bahwa Virus Corona akan mempengaruhi perjalanan sepanjang tahun 2020. Sebagai langkah antisipasi agar terminal udara tetap bekerja secara ideal, AP II telah menetapkan 4 contoh fungsional: Aktivitas Biasa, Aktivitas Dial Back, Aktivitas Terkecil I, dan Aktivitas Terkecil II. Muhammad Awaluddin menjelaskan, fasilitas yang digunakan di terminal udara akan berubah sesuai dengan perkembangan pemudik sehingga fondasi dari pola operasional ini memungkinkan terminal udara menjadi lebih produktif. Selama 9 bulan ini, AP II telah menghemat Rp1,8 triliun.

2. Administrasi (pelayanan)

Memasuki kuartal kedua tahun 2020, AP II sudah mulai menjalankan fasilitas dan administrasi yang sesuai dengan kondisi virus Corona, yang berpusat pada menjaga jarak pemeriksaan kesehatan, perlindungan individu, membersihkan setiap fasilitas yang ada dan selalu sedia cairan pembersih tangan. Selain itu, AP II bersama mitra juga telah menetapkan Prinsip Fungsional (SOP) Avionics dalam penanganan virus corona. Kementerian kesejahteraan dari Dinas Kesehatan dan Tim Peningkatan Kecepatan Penanganan Virus Corona juga telah dilakukan. Setelah infeksi virus corona dinyatakan masuk wilayah Indonesia pada musim semi, AP II dan mitra segera menyusun dan menyiapkan protokol dan SOP yang disesuaikan dengan kondisi pandemi saat ini. Selain itu, usahakan untuk membuat terminal udara yang aman, nyaman dan sehat sehingga orang tidak akan ragu untuk menggunakan transportasi udara untuk mendukung aktivitas. Dengan teknik ini, kepercayaan individu terbangun, hal ini ditandai dengan melonjaknya jumlah pemudik pesawat di 19 terminal udara. Kuartal berikutnya, jumlah pemudik pesawat 1,56 juta orang, kemudian melonjak 247% menjadi 5,42 juta orang di kuartal kedua dari kuartal terakhir 2020,” jelas Muhammad Awaluddin.

3. Bisnis

Sementara itu, dari sisi bisnis, AP II telah menjalankan metodologi Business Survival initiatives yang terdiri dari tiga proyek, yaitu inisiatif biaya, pengeluaran capex dan pendapatan eksekutif. Program tersebut diterapkan dalam bisnis aeronautika dan non-aeronautika. Bisnis aeronautika di tengah pandemi menyoroti penyederhanaan alokasi waktu penerbangan di terminal udara, mengaktifkan kembali rute, dan memperluas peningkatan penerbangan. Sementara, dalam bisnis non-aeronautika, pusat utama menjaga dengan penduduk bisnis (tenant commercial) sehingga mereka dapat terus membuka administrasi di terminal perjalanan melalui program pemeliharaan klien yang berbeda, seperti halnya organisasi yang berbeda yang dijalankan oleh organisasi pelengkap.

Di masa pandemi virus corona, otoritas publik melalui Dinas Perhubungan juga tak henti-hentinya untuk konsisten menjunjung tinggi tata tertib pengelola terminal udara. Oleh karena itu, terminal udara Fatmawati melakukan kegiatan minimum operation yang berarti mereka dapat melakukan pola operasionalnya, yang berarti bahwa setiap terminal udara dapat meningkatkan fasilitasnya dan stafnya, sehingga dapat mengubah kebutuhan untuk mengkondisikan perkembangan penumpang di terminal udara. sehingga *social distancing* dalam hal apapun dapat dilakukan. President Head PT Angkasa Pura II Muhammad Awaluddin mengatakan perubahan pola operasional tersebut ditujukan untuk menjaga kesehatan dan kesejahteraan penumpang pesawat, penumpang terminal udara, dan pekerja.

II.1.5 Kinerja keuangan perusahaan

II.1.5.1 Pengertian kinerja keuangan

Menurut Fahmi (2018: 142) kinerja keuangan adalah pemeriksaan yang dilakukan untuk melihat sejauh mana suatu organisasi telah melakukan dengan menggunakan aturan keuangan berjalan dengan baik dan efektif (secara umum), kinerja keuangan adalah gambaran keadaan keuangan suatu organisasi dan dalam periode tertentu baik dalam hal bagian menghimpun aset dan penyebaran aset yang biasanya diperkirakan dengan tanda-tanda kecukupan modal, likuiditas dan produktivitas.

Kinerja keuangan organisasi secara tegas diidentikkan dengan penilaian kinerja serta pengukuran. "Performing Estimasi" adalah kemampuan dan kecakapan dan kelangsungan hidup organisasi dalam menjalankan bisnis selama jangka waktu pembukuan. Penilaian kinerja seperti yang ditunjukkan oleh Srimindarti "2006:34" adalah penentuan efektivitas, operasional dan karyawan tergantung pada target, pedoman dan model yang telah ditentukan sebelumnya secara periodik. Instrumen estimasi yang digunakan dalam menilai kinerja keuangan adalah teknik ratio moneter. Analisis ratio moneter adalah perhitungan ratio untuk mensurvei kondisi keuangan masa lalu, sekarang dan yang mungkin terjadi di kemudian hari (Syamsuddin, 2009:37).

II.1.5.2 Keuntungan dari kinerja keuangan

Berikut adalah keuntungan dari kinerja keuangan untuk sebuah organisasi:

1. Untuk mengetahui sejauh mana peningkatan organisasi telah dicapai dalam setiap periode tertentu, terlepas dari apakah itu on track.
2. Dimanfaatkan sebagai alasan untuk mengatur proses perencanaan organisasi di kemudian hari.
3. Digunakan untuk mensurvei komitmen suatu bagian dalam mencapai tujuan organisasi secara keseluruhan.
4. Digunakan untuk melihat kinerja keuangan secara umum.
5. Sebagai penentu kepentingan untuk memperluas daya produksi organisasi.
6. Memberikan bimbingan dalam membuat keputusan.

II 1.5.3 Sasaran kinerja keuangan

Sasaran kinerja keuangan menurut Munawir (2012:31) untuk mengetahui:

a. Tingkat Likuiditas

Likuiditas menunjukkan kapasitas organisasi untuk memenuhi kinerja keuangan yang harus diganti dengan cepat saat dibebankan.

b. Tingkat Solvabilitas

Solvabilitas menunjukkan kapasitas organisasi untuk memenuhi kewajiban keuangan baik dalam waktu lama maupun saat ini.

c. Tingkat Rentabilitas

Rentabilitas menunjukkan kapasitas organisasi untuk memperoleh manfaat/laba selama periode tertentu.

d. Tingkat Stabilitas

Stabilitas menunjukkan kemampuan organisasi untuk mempertahankan bisnisnya dengan cara yang stabil seperti yang diperkirakan dengan memikirkan kapasitas organisasi untuk membayar atau mengurus setiap kewajiban dan beban bunga sesuai jadwal.

II.1.5.4 Penilaian Kinerja Keuangan

Menurut Srimindarti (2006:34) penilaian kinerja keuangan merupakan penentuan efektivitas operasional, organisasi, dan karyawan berdasarkan sasaran, standar dan kriteria yang telah ditetapkan sebelumnya secara periodik. Evaluasi penilaian kinerja merupakan salah satu cara untuk memuaskan komitmen para penyandang dana (investor) dalam mencapai tujuan dan keinginan yang telah ditetapkan oleh suatu organisasi. Dengan peningkatan kemajuan dan nilai bisnis yang tinggi, investor melihat organisasi untuk menyumbangkan modal mereka sehingga akan ada kenaikan biaya saham, atau dapat dikatakan bahwa biaya saham adalah komponen dari nilai organisasi.

Untuk mengevaluasi kinerja keuangan organisasi, kita dapat menggunakan Ratio atau index sebagai tolok ukur untuk mensurvei dan mengaitkan kedua informasi keuangan dalam ringkasan anggaran organisasi. Korelasi yang terkandung dalam penelitian kinerja keuangan semacam ini menggabungkan dua struktur, khususnya pertama, pengujian ratio antara organisasi pembanding lain yang sejenis, dan kedua, melihat ratio sebelumnya, sekarang, atau masa depan untuk organisasi serupa.

II.1.6 Analisis rasio keuangan

II.1.6.1 pengertian analisis rasio keuangan

Dalam mengevaluasi kinerja keuangan suatu organisasi, yang bertugas sebagai manajemen wajib melakukan pengecekan atas keuangan organisasi apakah dalam keadaan sehat atau tidak. Rasio keuangan merupakan suatu metode perhitungan atau interpretasi rasio keuangan untuk menilai kinerja suatu perusahaan (Baridwan 1999:74-75). Sedangkan analisis rasio oleh Riyanto (2001:329) merupakan suatu analisis yang dapat mengaitkan antara prakiraan neraca serta laporan yang dapat menggambarkan tentang organisasi dan dapat mengevaluasi terhadap keadaan organisasi tersebut.

Kegiatan akuntansi umumnya melakukan pencatatan terhadap transaksi yang telah sudah dilakukan dan akibat transaksi tersebut terhadap utang, modal, aktiva, pendapatan, serta jumlah biaya yang ada pada perusahaan, lalu akan di klasifikasikan serta dilakukan evaluasi serta disajikan dalam Bentuk laporan pencatatan keuangan. Sehingga dapat berguna untuk mengetahui perubahan apa yang telah dilakukan perusahaan serta membantu memberikan gambaran kecenderungan dalam periode tertentu perusahaan.

11.1.6.2 Tujuan analisis rasio keuangan

Berikut ini merupakan beberapa tujuan dari analisis rasio keuangan :

- 1.) Mengukur seberapa mampu perusahaan dalam memperoleh keuntungan atau laba
- 2.) Mengukur kemampuan perusahaan dalam melunasi kewajiban hutangnya baik itu hutang jangka pendek maupun Hutang jangka panjangnya.
- 3.) Untuk melihat nilai perusahaan apakah mengalami perkembangan
- 4.) Mengukur seberapa jauh tingkat efektivitas atas penggunaan aset dengan cara melihat tingkat efektivitasnya.

11.1.6.3 Jenis Jenis rasio keuangan

1. Rasio likuiditas

Rasio likuiditas merupakan kemampuan perusahaan dalam membayar hutang jangka pendeknya (max.1tahun)dengan aktiva lancar yang dimiliki.

a.) Rasio lancar (current Ratio)

Rasio lancar berguna untuk mengukur kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban kewajibannya. memperkirakan kapasitas organisasi untuk memenuhi komitmennya. Keadaan suatu organisasi yang memiliki proporsi yang baik saat ini dipandang sebagai organisasi yang baik, namun jika proporsi saat ini terlalu tinggi juga dapat dianggap buruk karena dapat menunjukkan masalah seperti stok yang tinggi. Dibandingkan dengan tingkat kesepakatan yang dinilai sehingga tingkat perputaran persediaan rendah dan menunjukkan persediaan yang melimpah atau adanya keseimbangan piutang yang benar-benar besar dan tidak tertagih (Fahmi (2011:61)).

Current Ratio ini dapat diukur dengan meggunakan persamaan :

$$\text{Current Ratio} = \frac{\text{Aktiva lancar} \times 100\%}{\text{Hutang lancar}}$$

b.) Rasio cepat (quick ratio)

Rasio cepat biasa juga disebut Acid test ratio (ratio analisis dasar) yang berguna untuk memperkirakan kapasitas organisasi untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya dengan mengurangi sumber daya saat ini dari stok. Hal ini karena persediaan menggabungkan sumber daya saat ini yang akan lebih sering kekurangan likuiditas dan secara teratur mengalami perubahan nilai dan selanjutnya menyebabkan kerugian dalam kasus likuiditas. Jadi rasio lancar adalah ratio yang menunjukkan kapasitas sumber daya lancar yang paling lancar (likuid) dan dapat menutupi kewajiban lancar.

Quick Ratio dapat diukur menggunakan rumus :

$$\text{Quick ratio} = \frac{\text{aktiva lancar} - \text{persediaan}}{\text{hutang lancar}}$$

2. Rasio profitabilitas

Rasio profitabilitas merupakan hubungan antara pengukuran dengan kinerja keuangan untuk mendapatkan keuntungan perusahaan.

a.) Gross profit margin (margin laba kotor)

Gross profit margin berguna untuk memperkirakan berapa banyak keuntungan kotor yang dihasilkan dibandingkan dengan total transaksi bersih organisasi, semakin tinggi ratio pendapatan bersih dapat menunjukkan bahwa organisasi menggarisbawahi kenaikan biaya produk yang dijual pada tingkat di bawah ekspansi dalam kesepakatan.

Gross profit margin dapat dihitung menggunakan rumus :

$$\text{Gross profit margin} = \frac{\text{laba bersih}}{\text{Penjualan}} \times 100\%$$

b.) Net profit margin (margin laba bersih)

Rasio margin laba bersih dapat digunakan dalam menilai seberapa besar keuntungan bersih yang didapat dari beberapa transaksi penjualan dan umumnya digunakan serta diperbandingkan dengan rasio terdahulu Karena keuntungan yang diperoleh merupakan keuntungan bersih perusahaan.

Net profit margin dapat dihitung dengan menggunakan rumus :

$$\text{Net profit margin} = \frac{\text{laba bersih}}{\text{Penjualan}} \times 100\%$$

c.) Return on equity

Return on equity adalah ratio estimasi dari apa yang telah dicapai untuk pemilik organisasi (investor biasa dan referend) atas modal yang telah dimasukkan sumber daya ke dalam organisasi. Semakin tinggi ROE, semakin tinggi gaji/penghasilan yang akan diperoleh pemilik organisasi.

Return on equity dapat dihitung menggunakan rumus :

$$\text{Return on equity} = \frac{\text{laba bersih}}{\text{modal sendiri}} \times 100\%$$

II.1.7 Kinerja menurut islam

Kinerja menurut Islam adalah struktur atau metode dalam realisasi diri. kinerja adalah sejenis nilai, keyakinan, dan pemahaman yang dianut dan dilandasi pada standar moral yang kokoh dan dapat menjadi inspirasi untuk menciptakan karya yang lebih besar.

Allah SWT berfirman pada Al-Qur'an surat Al jumuah ayat 10 sebagai berikut :

فَإِذَا قُضِيَتِ الصَّلَاةُ فَانتَشِرُوا فِي الْأَرْضِ وَابْتَغُوا مِنْ فَضْلِ اللَّهِ وَذِكْرُوا اللَّهَ كَثِيرًا لَعَلَّكُمْ تُفْلِحُونَ

Artinya : Apabila salat telah dilaksanakan, maka bertebaranlah kamu di bumi; carilah karunia Allah dan ingatlah Allah banyak-banyak agar kamu beruntung.

Dari surat Al jumuah ayat 10 ini sudah dijelaskan bahwa kita sebagai seorang muslim yang beriman dalam bekerja tujuan atau niat awal yang harus dimiliki yaitu semata-mata untuk mencari keridhaan Allah SWT dan dan mendapatkan keutamaan/hikmah dalam bekerja, sehingga tercipta kinerja yang baik.

Sedangkan pencatatan laporan keuangan didalam Islam juga sudah digambarkan pada masa peradaban agama Islam pertama di Baitul mall, Baitulmal yaitu suatu lembaga atau pihak (al-jihat) yang mempunyai tugas khusus untuk menangani harta umat, baik berupa pendapatan maupun pengeluaran negara. Dengan adanya Baitul mal ini berfungsi juga dalam menjamin kesejahteraan masyarakat pada masa itu (Harahap, 2001 : 137).

Dalam surat Al Baqarah ayat 282 terdapat penjelasan mengenai pencatatan dari seluruh transaksi, yang berbunyi :

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا إِذَا تَدَايَنْتُمْ بِدَيْنٍ إِلَىٰ آجَلٍ مَّسْمُومٍ فَاكْتُبُوهُ^ط وَلْيَكْتُب بَيْنَكُمْ كَاتِبٌ بِالْعَدْلِ وَلَا يَأْب كَاتِبٌ أَنْ يَكْتُبَ كَمَا عَلَّمَهُ اللَّهُ فَلْيَكْتُبْ وَلْيُمْلِلِ الَّذِي عَلَيْهِ الْحَقُّ وَلْيَتَّقِ اللَّهَ رَبَّهُ وَلَا يَبْخَسْ مِنْهُ شَيْئًا فَإِنْ كَانَ الَّذِي عَلَيْهِ الْحَقُّ سَفِيهًا أَوْ ضَعِيفًا أَوْ لَا يَسْتَطِيعُ أَنْ يُمِلَّ هُوَ فَلْيُمْلِلْ وَلِيُّهُ بِالْعَدْلِ^ط وَاسْتَشْهِدُوا شَهِيدَيْنِ مِنْ رَجَالِكُمْ فَإِنْ لَمْ يَكُونَا رَجُلَيْنِ فَرَجُلٌ وَامْرَأَتٌ مِمَّنْ تَرْضَوْنَ مِنَ الشُّهَدَاءِ أَنْ تَضِلَّ إِحْدَاهُمَا فَتُذَكَّرَ إِحْدَاهُمَا الْأُخْرَىٰ وَلَا يَأْبَ الشُّهَدَاءُ إِذَا مَا دُعُوا^ط وَلَا تَسْمُوا أَنْ تَكْتُبُوهُ صَغِيرًا أَوْ كَبِيرًا إِلَىٰ آجَلٍ ذَلِكُمْ أَقْسَطُ عِنْدَ اللَّهِ وَأَقْوَمُ لِلشَّهَادَةِ وَأَدْنَىٰ أَلَّا تَرْتَابُوا إِلَّا أَنْ تَكُونَ تِجَارَةً حَاضِرَةً تُدِيرُونَهَا بَيْنَكُمْ فَلَيْسَ عَلَيْكُمْ جُنَاحٌ أَلَّا تَكْتُبُوهَا وَأَشْهِدُوا إِذَا تَبَايَعْتُمْ^ط وَلَا يُضَارَّ كَاتِبٌ وَلَا شَهِيدٌ^ط وَإِنْ تَفَعَّلُوا فَإِنَّهُ فُسُوقٌ بِكُمْ^ط وَاتَّقُوا اللَّهَ^ط وَيُعَلِّمُكُمُ اللَّهُ^ط وَاللَّهُ بِكُلِّ شَيْءٍ عَلِيمٌ

Artinya : “ Hai orang-orang beriman! Apabila kamu melakukan utang-piutang untuk waktu yang telah ditentukan, sebaiknya kamu menuliskannya. Dan hendaklah seorang penulis di antara kalian menuliskannya dengan benar dan jujur. Danjanganlah penulis menolak untuk menuliskannya sebagaimana Allah telah mengajarkan kepadanya, maka hendaklah dia menuliskan. Dan hendaklah orang yang berutang itu mendiktekan, hendaklah dia bertakwa kepada Allah, sebagai Tuhannya, dan janganlah dia mengurangi sedikit pun darinya. Jika yang berutang itu orang yang kurang akalny atau lemah (keadaannya), atau tidak mampu mendiktekan sendiri, maka hendaklah walinya mendiktekannya dengan benar. Dan persaksikanlah dengan dua orang saksi laki-laki di antara kamu. apabila tidak ada (saksi) dua orang laki-laki,

maka (boleh) seorang laki-laki dan dua orang perempuan di antara orang-orang yang kamu sukai dari para saksi (yang ada), supaya jika yang seorang lupa maka yang seorang lagi mengingatkannya. Dan janganlah saksi-saksi itu menolak jika dipanggil. Dan janganlah kamu bosan menuliskannya, untuk batas waktunya baik (utang itu) kecil maupun besar. Yang demikian itu, lebih baik dan adil di sisi Allah, lebih dapat menguatkan kesaksian, dan lebih mendekatkan diri kamu kepada ketidakraguan, kecuali jika hal itu merupakan perdagangan tunai yang kamu jalankan di antara kamu, maka tidak ada dosa bagi kamu jika kamu tidak menuliskannya. Dan ambillah saksi apabila kamu berjual-beli, dan janganlah penulis dipersulit dan begitu juga saksi. Jika kamu lakukan (yang demikian), maka sungguh, hal itu suatu kefasikan untuk kamu. Dan bertakwalah kepada Allah, Allah memberikan pengajaran kepadamu, dan Allah Maha Mengetahui segala sesuatu.”(QS. Al-Baqarah 2: Ayat 282).

Dari ayat diatas sudah dijelaskan bahwa kita harus selalu menjaga tulisan dari hasil transaksi Muamalah, hal ini dimaksudkan dengan adanya pencatatan tersebut merupakan tanggungjawab serta sebagai bukti suatu transaksi. Di ayat tersebut juga dijelaskan hendaknya kita jika berhutang baik hutang kecil maupun besar harus selalu dicatat dan harus ada saksi, saksi ini berguna jika nantinya Ketika kita lupa ada saksi yang mengingatkan hutang kita dengan begitu kita dapat terhindar dari kefasikan. Selain itu juga agama Islam juga menjelaskan bagaimana kehidupan manusia secara umum baik antara hubungan dengan Sang Pencipta (HabluminAllah) ataupun antara hubungan sesama manusia (Hablumminannas).

Berikut ini merupakan tiga pilar utama yang ada pada ajaran agama Islam :

√ Aqidah : menjelaskan mengenai keyakinan keberadaan serta kekuasaan Allah SWT, sehingga sebagai seorang muslim ini harus menjadi keimanan kita ketika sedang menjalankan kegiatan didunia dengan niat hanya untuk mendapatkan keridlaan Allah SWT serta sebagai khalifah yang mendapatkan perintah dari Allah.

√ Syariah : menjelaskan mengenai kehidupan bagi seorang muslim baik dalam bidang muamalah (hablumminannas) ataupun dalam bidang ibadah (hablumminAllah) yang merupakan aktualisasi dari aqidah sebagai keyakinannya. Dalam muamalah sendiri meliputi banyak bidang kehidupan, seperti hal yang menyangkut tentang ekonomi atau harta dan perniagaan (muamalah maliyah).

√ Akhlaq : landasan bagi seorang muslim tentang sikap serta kepribadian yang dapat mencerminkan dirinya sebagai seorang muslim yang baik berdasarkan syariah serta aqidah dalam islam yang menjadi panutan dalam kehidupannya, sehingga dapat dikatakan mempunyai akhlaq yang baik. Seperti dijelaskan pada hadist nabi yang menerangkan bahwa “Tidaklah sekiranya Aku diutus kecuali untuk menjadikan akhlaqul karimah”.

Sebagai seorang akuntan dan muslim yang baik dalam pencatatan operasional akuntansi sebaiknya berdasarkan pada prinsip Islam dalam hal operasional yang memiliki 3 prinsip (Muhammad, 2002:11)yaitu :

1. Kebenaran, dalam akuntansi akan selalu dihadapkan dengan banyak masalah seperti laporan keuangan, pengakuan pendapatan dan pengukuran sehingga dalam menulis laporan keuangan seorang akuntan haruslah menulis dengan sebenar benarnya dan tidak boleh memanipulasi atau membuat laporan keuangan yang tidak sesuai dengan semestinya. Penjelasan mengenai prinsip kebenaran juga terdapat dalam QS Al-anfal : 60 yang berbunyi sebagai berikut:

وَأَعِدُّوا لَهُمْ مَا اسْتَطَعْتُمْ مِنْ قُوَّةٍ وَمِنْ رِبَا طِ الْخَيْلِ تُرْهِبُونَ بِهِ عَدُوَّ اللَّهِ وَعَدُوَّكُمْ وَأَخْرَيْنَ مِنْ دُونِهِمْ
لَتَعْلَمُوهُمْ ۗ اللَّهُ يَعْلَمُهُمْ ۗ وَمَا تَنْفِقُوا مِنْ شَيْءٍ فِي سَبِيلِ اللَّهِ يُوَفَّ إِلَيْكُمْ وَأَنْتُمْ لَا تَظْلَمُونَ

Artinya : "Dan persiapkanlah dengan segala kemampuan untuk menghadapi mereka dengan kekuatan yang kamu miliki dan dari pasukan berkuda yang dapat menggentarkan musuh Allah, musuhmu dan orang-orang selain mereka yang kamu tidak mengetahuinya; tetapi Allah mengetahuinya. Apa saja yang kamu infakkan di jalan Allah niscaya akan dibalas dengan cukup kepadamu dan kamu tidak akan dizalimi (dirugikan)".(QS. Al-Anfal 8: Ayat 60)

2. Pertanggungjawaban, implikasi dalam sebuah bisnis akuntansi yaitu individu yang terlibat harus bisa mempertanggung jawabkan segala sesuatu yang telah dibuatnya seperti laporan keuangan Kepada pihak terkait.

Rosulullah SAW bersabda yang artinya : "sesungguhnya Abdullah bin 'Umar berkata, "Aku mendengar Rasulullah shallallahu 'alaihi wasallam bersabda bahwa : "Setiap diri kalian adalah seorang pemimpin, dan setiap pemimpin akan dimintai pertanggung jawaban atas apa yang dipimpinnya. Imam adalah pemimpin yang akan diminta pertanggung jawaban atas rakyatnya. Seorang suami adalah pemimpin dan akan dimintai pertanggung jawaban atas keluarganya. Seorang isteri adalah pemimpin di dalam urusan

rumah tangga suaminya, dan akan dimintai pertanggung jawaban atas urusan rumah tangga tersebut serta seorang pembantu adalah pemimpin dalam urusan harta majikanya, pun akan dimintai pertanggung jawaban atas urusan tanggung jawabnya tersebut". (HR Bukhari : 844)

Berdasarkan hadis diatas telah dijelaskan bahwa sebagai seorang manager tidak hanya akan dimintai pertanggungjawaban kepada atasannya saja, melainkan seorang manager juga akan diminta pertanggungjawaban Allah SWT diakhirat kelak atas semua tindakan yang telah dilakukan didunia selama menjabat sebagai seorang manager. Sehingga seorang manager yang memiliki prinsip pertanggung jawaban akan selalu berhati-hati dalam bertindak dan selalu berupaya untuk menjalankan amanah dan jabatan yang telah diberikan untuk mencari keridhaan Allah SWT.

3. Keadilan, kata adil dalam praktik akuntansi memiliki keterkaitan yang sangat erat dengan moral yaitu kejujuran sebagai faktor yang dominan, seperti yang terdapat dalam QS Al Maidah : 8 yang berbunyi :

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا كُونُوا قَوَّامِينَ لِلَّهِ شُهَدَاءَ بِالْقِسْطِ ۚ وَلَا يَجْرِمَنَّكُمْ شَنَاٰنُ قَوْمٍ عَلَىٰ أَلَّا تَعْدِلُوا ۗ ۚ
إِعْدِلُوا ۗ هُوَ أَقْرَبُ لِلتَّقْوَىٰ ۚ وَاتَّقُوا اللَّهَ ۗ إِنَّ اللَّهَ خَبِيرٌ بِمَا تَعْمَلُونَ

Artinya : "Wahai orang-orang yang beriman! Jadilah kamu sebagai penegak keadilan karena Allah (ketika) menjadi saksi dengan adil. Dan janganlah kebencianmu terhadap suatu kaum mendorong kamu untuk berlaku tidak adil. Berlaku adillah. Karena (adil) itu lebih dekat kepada takwa. Dan bertakwalah kepada Allah, sungguh, Allah Maha Mengetahui terhadap apa yang kamu kerjakan."

(QS. Al-Ma'idah 5: Ayat 8).

II.2 Tinjauan Penelitian Terdahulu

Pada tahun 2008 Rosyida UIN Malang melakukan penelitian untuk memenuhi syarat kelulusan yang berjudul Analisis laporan keuangan untuk kinerja keuangan PT. Telekomunikasi Indonesia Tbk. (Periode 2003-2006), contoh informasi diambil dari laporan anggaran tahun 2003 sampai 2006 yang memasukkan catatan keuangan dan catatan laba/rugi. Prosedur pemeriksaan rasio yang digunakan adalah likuiditas, solvabilitas, produktivitas dan aktivitas sedangkan teknik yang digunakan adalah analisis time series. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kinerja keuangan yang dilakukan dari tingkat likuiditas tidak dapat diterima dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya, mengingat rasio saat ini, ratio cepat dan ratio uang tidak dapat membayar kewajiban saat ini dan biaya kerja.

Lalu pada tahun 2014 Achmad Komara, Sri Hartoyo dan Trias Andati juga melakukan penelitian tentang kinerja keuangan yang berjudul Analisis pengaruh struktur modal terhadap kinerja keuangan perusahaan. Sampel yang digunakan yaitu perusahaan keuangan yang tercatat di Bursa Efek Indonesia selama tahun 2009- 2013. Variabel dependen dalam penelitian ini adalah kinerja keuangan yang terdiri dari Return on Asset Ratio (ROA), Return on Equity Ratio (ROE) dan Price-to-cardings rasio (per). Sementara variabel independen dalam bentuk struktur modal adalah rasio hutang terhadap total aset (DAR) dan rasio hutang sampai ke ekuitas (DER). Hasil analisis regresi data panel menunjukkan bahwa struktur modal memiliki pengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan ROA dan ROE, namun memiliki efek signifikan berpengaruh pada per.

Dan pada tahun 2017 Thomas Andika Permana melakukan penelitian yang berjudul Analisis penerapan sistem informasi akuntansi penerimaan kas (studi kasus di klinik adhiwarga PKBI DIY) Teknik penelitian menggunakan teknik campuran. Pengumpulan data melalui data kualitatif dengan melakukan wawancara, observasi serta dokumentasi. Hasil penelitian diketahui bahwa terdapat 6 karakteristik pada sistem penerimaan kas. Yaitu kegunaan, keandalan, kemudahan dan kemampuan beradaptasi yang memadai. Karakteristik pelayanan dan kapasitas customer masih belum bisa mencukupi karena terdapat kriteria yang banyak memenuhi karakteristik penerapan sistem informasi pembukuan penerimaan kas pada Klinik Adhiwarga PKBI DIY.

Selain itu, penelitian yang dipimpin oleh Hendry Andres Maith yang berjudul Analisis laporan keuangan dalam mengukur kinerja keuangan pada PT. Hanjaya Mandala Sampoerna TBK. Teknik mendalam yang digunakan adalah analisis deskriptif menggunakan rasio likuiditas, solvabilitas, produktivitas dan tindakan. Informasi dan data diperoleh dari Bursa Efek Indonesia. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ketergantungan pada efek likuiditas secara konsisten telah berkembang sehingga keadaan organisasi diurutkan dalam kondisi yang dapat diterima (likuid). Dilihat dari solvabilitas menunjukkan bahwa modal organisasi sampai saat ini tidak mencukupi untuk menjamin kewajiban yang diberikan oleh bank sehingga organisasi seharusnya berada dalam kondisi *insolvable*. Dari rasio tindakan menunjukkan perluasan yang konsisten dengan tujuan agar kondisi organisasi dalam kondisi yang dapat diterima. Dan dari rasio produktivitas ada peningkatan dari satu tahun ke tahun lain sehingga dapat dikatakan bahwa organisasi berada dalam posisi yang layak.

Selain itu, pada tahun 2019 Andi Arwinda Wildan juga melakukan penelitian tentang kinerja keuangan yang berjudul Analisis kinerja keuangan di PT PERSERO Angkasa Pura 1 terminal Hasanuddin cabang Makassar. Rasio yang digunakan adalah perspektif moneter dalam memanfaatkan delapan rasio moneter sesuai dengan Surat Pernyataan Ulama BUMN Nomor: Kep-100/MBU/2002 tanggal 4 Juni 2002 tentang Penilaian Tingkat Kesejahteraan Badan Usaha Milik Negara, termasuk Spekulasi, Rasio Uang, Rasio saat ini, Periode Bermacam-macam (collection period), Perputaran Stok, Perputaran Sumber Daya sendiri dan Uang Lengkap untuk Menambah Sumber Daya. Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui bahwa keadaan keuangan P.T. (Persero) Angkasa Pura I Cabang Terminal Udara Hasanuddin Makassar tahun 2011-2013 sudah seharusnya baik berdasarkan pada Surat Pernyataan Imam BUMN Nomor KEP-100/MBU/2002. terhadap kecukupan BUMN dilihat dari tingkat likuiditasnya, solvabilitas, manfaat dan tindakan sehingga cenderung untuk menyatakan bahwa organisasi dalam kondisi berkembang.

BAB III

METODE PENELITIAN

III.1 Lokasi penelitian

Penelitian ini akan dilakukan di kantor AP II cabang Bengkulu, peneliti dalam hal ini terjun langsung ke lapangan dan melakukan magang selama 2 Minggu di AP II cabang Bengkulu untuk memperoleh data yang diinginkan berupa berita acara hasil rekonsiliasi pendapatan pada bulan maret dan April serta rekonsiliasi BNI (bank negara Indonesia) pada bulan Maret 2021 dan April 2021, selain data langsung peneliti juga menggunakan data laporan keuangan PT angkasa pura 2 selaku induk perusahaan dan melakukan wawancara langsung kepada bapak Heru Karyadi selaku EGM(executivegeneralmanager) di kantor cabang Fatmawati Soekarno Bengkulu, mba Nora selaku staff administrasi di kantor cabang Fatmawati Soekarno Bengkulu dan bagian kasir mba Puspa Hartika Nada di kantor cabang Fatmawati.

III.2 Jenis penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian ini, jenis penelitian yang akan digunakan yaitu penelitian kualitatif dan menggunakan pendekatan deskriptif. Menurut David Williams (1995) penelitian kualitatif merupakan upaya peneliti untuk mengumpulkan data yang didasarkan pada latar alamiah.

Sedangkan pendekatan deskriptif menurut Widarjono 2005 pengertian statistik deskriptif yaitu statistik yang memiliki hubungan terhadap penyajian data yang informatif supaya memudahkan pengguna mengolah. Sedangkan aktivitas yang mempunyai hubungan dengan statistik deskriptif yaitu pengumpulan, pengorganisasian, peringkasan, dan penyajian data. Menurut Sugiyono (2004:169) analisis deskriptif digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku umum atau generalisasi.

III.3 Sumber data

Sumber data yang digunakan yaitu sumber data primer dan sumber data sekunder yang akan dijelaskan seperti dibawah ini :

- a. Data primer dari penelitian ini yaitu melakukan wawancara secara langsung yang akan diperoleh dari subjek penelitian dilapangan.
- b. Data sekunder dalam penelitian ini yaitu berasal dari data-data yang diperoleh baik dari lokasi penelitian, melalui web ap2.co.id, dokumen, jurnal dan hasil penelitian terdahulu yang berkaitan dengan permasalahan yang sedang diteliti.

III.4 Teknik pengumpulan data

Menurut Sugiyono (2016 : 193) Teknik pengumpulan data yaitu suatu langkah strategis dalam penelitian, yang memiliki tujuan utama dalam memperoleh data.

a. Data primer

Data primer dalam penelitian ini didapat melalui pelaksanaan wawancara dan teknik interview guide dan dengan subjek penelitian yang memiliki hubungan dengan masalah penelitian. Wawancara dilakukan dengan cara menanyakan pertanyaan yang berkaitan secara langsung dari pewawancara kepada pihak diwawancarai, dan dalam proses wawancara peneliti menggunakan handphone guna merekam hasil wawancara sehingga hasil yang didapatkan lebih jelas. Melalui tanya jawab secara langsung ini, peneliti dapat mengetahui secara langsung permasalahan berdasarkan permasalahan yang diambil dalam penelitian, semua pertanyaan disusun secara sistematis, jelas, serta spesifik.

Metode pengumpulan data yang digunakan pada penelitian ini yaitu metode dokumentasi dengan mencari, lalu dikumpulkan, dipelajari serta melakukan pengklasifikasian data yang telah ada yang diperoleh baik dari web ap2.co.id data berita acara hasil rekonsiliasi pendapatan ada bulan Maret dan April sebagai sumber data tambahan.

b. Data sekunder

Data sekunder dalam penelitian ini diperoleh dengan cara melihat karya ilmiah, skripsi terdahulu, hasil penelitian serta sumber data lain yang dipilih sesuai dengan fokus penelitian yang akan diteliti penulis.

III.4 Analisis data

Analisis data yang digunakan oleh peneliti yaitu analisis data kualitatif, dimana pada proses menyajikan data dilakukan ke dalam penjelasan singkat, lalu data yang telah terkumpul lalu diolah kedalam kalimat uraian serta penjelasan yang sistematis, gampang dimengerti sehingga menjadi hasil interpretasi maupun pembahasan yang sistematis. Setelah itu data tambahan atau data yang diperoleh dari studi terdahulu disatukan dengan data hasil lapangan lalu dituangkan kedalam bentuk yang sistematis, mudah dipahami lalu di analisis guna mendapatkan kejelasan dalam penyelesaian masalah yang ditemukan kemudian peneliti akan menarik kesimpulan dari hal-hal umum maupun khusus.

Dalam hal ini peneliti menggunakan 2 analisis rasio antara lain :

1. Rasio likuiditas

a.) Current Ratio

$$\text{Current Ratio} = \frac{\text{Aktiva lancar} \times 100\%}{\text{utang lancar}}$$

b.) Quick ratio

$$\text{Quick ratio} = \frac{\text{aktiva lancar} - \text{persediaan}}{\text{hutang lancar}}$$

2. Rasio profitabilitas

a.) Gross profit margin

$$\text{Gross profit margin} = \frac{\text{laba kotor}}{\text{penjualan}} \times 100\%$$

b.) Net profit margin

$$\text{Net profit margin} = \frac{\text{laba bersih}}{\text{penjualan}} \times 100\%$$

c.) Return on equity

$$\text{Return on equity} = \frac{\text{laba bersih}}{\text{modal sendiri}} \times 100\%$$

BAB 1V

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

IV.1 Hasil penelitian

1. Gambaran umum dan sejarah bandara Fatmawati Soekarno

Bandara Fatmawati Soekarno Bengkulu, mulai didirikan pada tahun 1944 oleh pemerintah Jepang untuk membantu angkatan udara dalam Perang Besar Kedua. Pengembangannya dilakukan dengan kerja paksa dan mengumpulkan orang-orang di sekitar Bengkulu, selain itu orang Jepang juga memperoleh pekerjaan dari pulau Jawa, mereka hanya dibayar 50 sen Jepang setiap hari.

Bandara Fatmawati Soekarno, Bengkulu Terletak di kota Pekan Sabtu, sub-area sebar Kabupaten Bengkulu pada $03^{\circ} 51' 40''$ LS dan $102^{\circ} 20' 22''$ BT. Landasan yang dikerjakan pada saat itu adalah 1100 mx 30 m, pengembangan tanah diratakan dan permukaannya ditanami rumput. Selain Runway, orang Jepang juga mendirikan tempat berteduh sebagai tempat untuk menyimpan pesawat dan bahan bakar bahkan masih ada sampai sekarang. Jalan Run Way yang ditentukan oleh Jepang ini sesuai dengan pemukiman penduduk semak belukar dimana konon terdapat pohon kemiri yang sangat besar, masyarakat sekitar menyebutnya kemiri kemiling sehingga bandara ini disebut bandara Padang Kemiling.

Setelah Jepang menyerah dan kalah, landasan pacu berada di bawah pengelolaan korps terbang (AURI) dan untuk mencegah jatuhnya pesawat Belanda, pencegah dibuat dengan menggunakan kayu besar dan menanam pohon di landasan. Kemudian, pada saat itu, pada masa pendudukan Belanda (Agresi II) bandara Padang Kemiling didesain ulang dan diproses ulang, kemudian pada saat itu, membahas masalah untuk keuntungan mereka sendiri. Namun tidak lama kemudian, Belanda menyerah pada tahun 1949 dan terminal udara Padang Kemiling kembali diambil alih di bawah pengelolaan angkatan bersenjata berbasis Penerbangan.

Kemudian pada tahun 1952 Divisi Common Avionics membuat taxiway and apron dengan pengembangan berlapis rerumputan, sehingga landing strip yang semula hanya siap untuk memenuhi kebutuhan pesawat Dakota (DC-3/C-47) kemudian dipindahkan untuk bisa mendarat F-27 (Fokker 27) dengan keterbatasan. Untuk menyelesaikan fasilitas bandara pada saat itu, dibangun terminal perjalanan dan ruang kantor dasar dengan luas hanya 540 m² pada tahun 1960. Kemudian, pada saat itu, pada tahun 1974/1975 melalui inpres Nomor: 2/1973, dilakukan proses pembangunan untuk mengembangkan landasan terbang dengan panjang 1.800 m dan lebar 30 m sehingga dapat didarati oleh pesawat Foker-27 tanpa batasan (Full Limit).

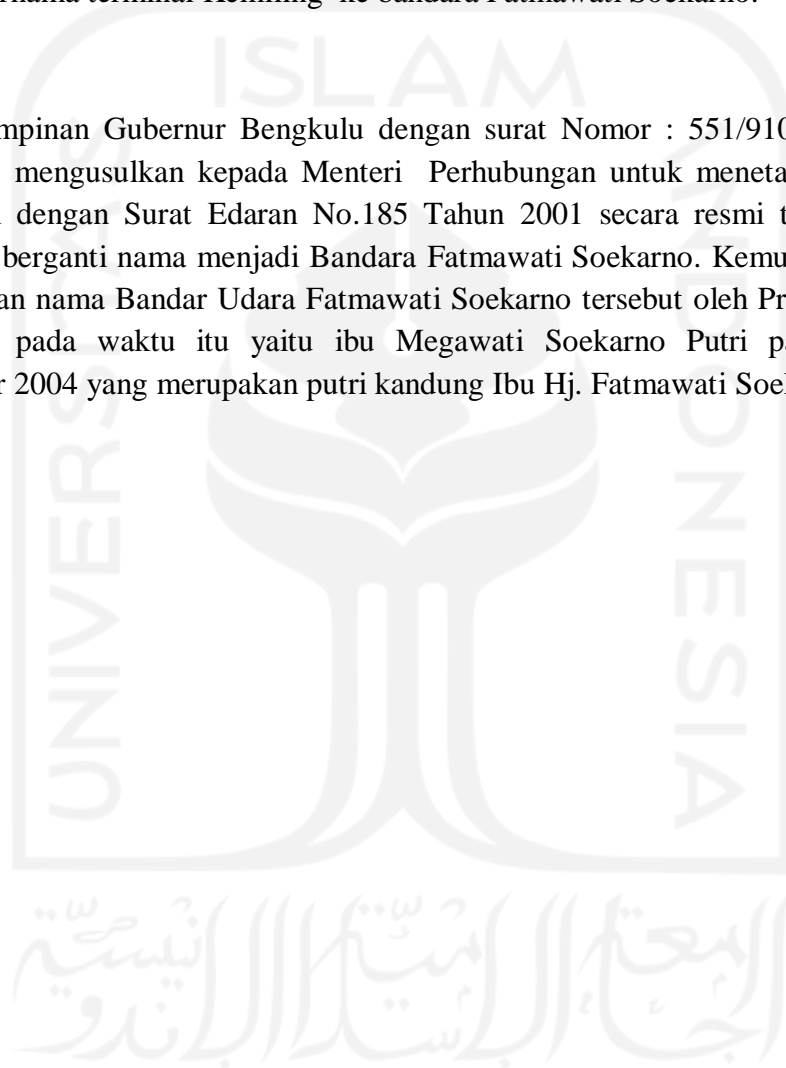
Kemudian pada tahun 1982/1983 dilakukan perluasan kapasitas runway (over lay) sehingga sangat mungkin untuk didarati oleh pesawat Fokker-28 dengan keterbatasan. Lalu 1991/1992 runway kembali di-overlay dan sudah mampu untuk didarati dengan pesawat Fokker-28 dengan batas penuh. Dengan berjalannya waktu dan meningkatnya minat administrasi transportasi udara dari dan ke Bengkulu seperti halnya kebutuhan pesawat berbadan lebar, mulai tahun 1996/1997 dilakukan proses perluasan landasan pacu dari 1.800 m menjadi 1.900 m seperti halnya kemajuan struktur terminal.

Untuk kenyamanan pengguna jasa transportasi udara serta dilakukan peningkatan pelayanan, telah dilakukan program peningkatan struktur terminal seluas 3.324 m² dan interaksi pengembangan diselesaikan secara bertahap mulai tahun 1999. Pada tahun 2001 pembangunan struktur terminal ini dapat mencapai 1.776 m². Selanjutnya dilakukan pengembangan hingga 2.180 m² yang selesai pada tahun 2002. Apalagi dilanjutkan pada tahun 2006 proses pengerjaan menjadi 100% sehingga struktur terminal diharapkan dapat diselesaikan menjadi 3.224 m² sesuai target awal.

Sebagai kelanjutan dari program perluasan runway, pada tahun 2001 dilakukan estimasi lahan untuk perluasan runway dari 1.900 m menjadi 2.250 m dengan tujuan agar dapat digunakan oleh pesawat Boeing 737. Sejak saat itu, pada tanggal 6 Januari 2004, Menteri Perhubungan, Bapak Agum Gumelar melakukan peresmian penggunaan runway menjadi 2.250 m dan lebar 30 M. Selanjutnya untuk tahun 2006 runway diperpanjang menjadi 45 M. Jadi Saat ini Runway terminal Fatmawati Soekarno memiliki ukuran 2.250 M x 45 M dan dilengkapi untuk semua ukuran Boeing 737.

Bersamaan dengan berbagai upaya yang telah dilakukan untuk perbaikan dan kemajuan terminal udara, muncullah masukan dari kelompok masyarakat Bengkulu, mereka memberikan masukan sehingga nama terminal udara ini dipersembahkan untuk nama salah satu pahlawan nasional yang lahir di Bengkulu yaitu Ibu Fatmawati yang merupakan pasangan dari Pemimpin Negara Republik Indonesia, Ir. Soekarno. Kemudian, DPRD Bengkulu No. 13/KPTS/DPRD-I/2001 tanggal 20 Juni 2001 menyetujui atas perubahan nama bandara dengan perubahan nama terminal udara yang semula bernama terminal Kemiling ke bandara Fatmawati Soekarno.

Pimpinan Gubernur Bengkulu dengan surat Nomor : 551/910/I/B tanggal 21 Juni 2001 mengusulkan kepada Menteri Perhubungan untuk menetapkan perubahan nama dan dengan Surat Edaran No.185 Tahun 2001 secara resmi terminal Padang Kemiling berganti nama menjadi Bandara Fatmawati Soekarno. Kemudian diresmikan penggunaan nama Bandar Udara Fatmawati Soekarno tersebut oleh Presiden Republik Indonesia pada waktu itu yaitu ibu Megawati Soekarno Putri pada tanggal 14 November 2004 yang merupakan putri kandung Ibu Hj. Fatmawati Soekarno.



2. Visi dan misi PT angkasa pura 2

Setiap organisasi atau perusahaan Pasti memiliki sebuah visi misi guna terciptanya kesuksesan perusahaannya. Dengan adanya visi didalam perusahaan maka dapat memberikan apresiasi atau motivasi dalam mengembangkan dan menyusun strategi perusahaan.

a.) Visi

Pengertian Visi Menurut Ancok (2007) Visi adalah pernyataan yang berisi tentang arah yang jelas tentang apa yang akan dilakukan perusahaan di masa yang akan datang (biasanya 3 sampai 10 tahun).

Dan visi Angkasa Pura 2 adalah:

“TheBestSmartConnectedAirportinthe Region” artinya seluruh bandara yang dikelola Angkasa Pura II merupakan bandara yang terkoneksi dengan banyak rute atau tujuan baik di dalam maupun luar negeri, hal ini disesuaikan dengan status bandara masing-masing (bandara domestik/internasional). Wilayah yang dimaksud dalam visi ini adalah Asia. Sehingga dapat disimpulkan bahwa visi Angkasa Pura II adalah menjadi bandara dengan konektivitas tinggi ke banyak kota dan negara serta menggunakan teknologi modern yang terintegrasi dalam operasional bandara dan meningkatkan pelayanan penumpang.

Berdasarkan visinya dengan teknologi digital (smart), pihak PT Angkasa Pura II (Persero) juga memanfaatkan teknologi saat ini yang terintegrasi dengan koneksi berkecepatan tinggi ke seluruh ekosistem. Penggunaan teknologi terbaru ini juga berfungsi untuk memberikan kemudahan kepada konsumen dalam mengakses segala hal yang berkaitan dengan bandara, seperti pemesanan tiket, check-in sebelum penumpang masuk ke pesawat, informasi mengenai bandara, serta akses ke semua fasilitas bandara (makanan dan minuman, parkir). , moda transportasi yang terdapat di bandara, dan lain-lain).

b.) Misi

Menurut Wibisono (2006) misi adalah penetapan tujuan atau sasaran organisasi untuk sementara (biasanya 1 sampai 3 tahun).

Dibawah ini merupakan misi yang ditetapkan oleh Angkasa pura 2 :

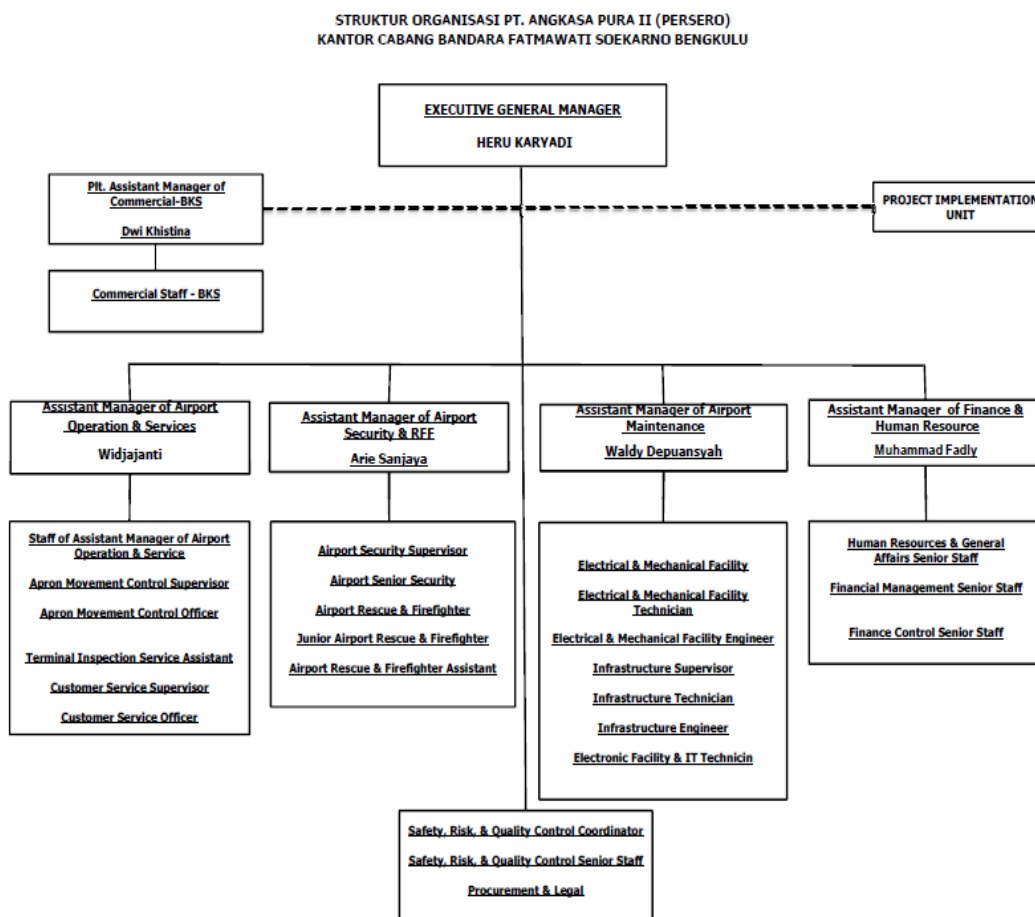
- Selalu memastikan dan mengutamakan keselamatan dan keamanan bagi pengguna jasa penerbangan
- Menyediakan infrastruktur serta layanan kelas dunia guna mendukung perkembangan ekonomi Indonesia melalui konektivitas antar daerah ataupun negara
- Selalu memberikan pengalaman perjalanan yang terpercaya, konsisten, dan menyenangkan kepada seluruh pelanggan dengan teknologi modern
- Mengembangkan kemitraan untuk melengkapi kemampuan dan memperluas penawaran perusahaan
- Menjadi BUMN pilihan dan memaksimalkan potensi dari setiap karyawan perusahaan
- Menjunjung tinggi tanggung jawab sosial perusahaan

3. Tujuan organisasi

Setiap organisasi yang didirikan memiliki tujuan utama, yaitu spesifik untuk mencari atau memperoleh manfaat dengan memperoleh manfaat yang tinggi sehingga daya tahan organisasi dapat terjaga.

4. Struktur Organisasi

Struktur Organisasi adalah berbagai garis ber hierarki yang menggambarkan bagian-bagian yang membentuk organisasi, di mana setiap individu atau SDM di dalam lingkup organisasi memiliki posisi dan kapasitas masing-masing. Desain hierarki dibuat untuk membantu organisasi dengan menempatkan individu-individu yang sesuai dengan bidang dan kemampuannya, Struktur Organisasi yang diatur oleh kualitas organisasi akan sangat bermanfaat bagi kelangsungan organisasi untuk mencapai tujuan, metodologi, dan tujuan yang ditetapkan oleh organisasi.



5. Tugas dan Tanggungjawab

Setelah melihat tabel Struktur Organisasi, selanjutnya adalah gambaran keseluruhan dari tugas dan kewajiban masing-masing sebagai berikut:

a. Executive general manager (manager umum)

Fungsi utama general manager yaitu mengelola usaha kegiatan pelayanan jasa yang ada di bandara sesuai dengan kebijakan dan aturan yang ditetapkan oleh Pengawas PT Angkasa Pura 2 Fatmawati Soekarno Bengkulu.

General manager PT Angkasa Pura memiliki tugas dan kewajiban sebagai berikut:

- 1.) Melaksanakan, mengendalikan, merencanakan dan melaporkan pelaksanaan penyelenggaraan kegiatan lalu lintas udara.
- 2.) Mempersiapkan, mengendalikan, serta melaporkan pelaksanaan kegiatan administrasi terminal udara.
- 3.) Melaksanakan, merencanakan, mengendalikan, dan melaporkan latihan persiapan penggunaan fasilitas dan peralatan terminal udara.
- 4.) Mengontrol, mempersiapkan, melaksanakan, dan merinci latihan perencanaan untuk memanfaatkan fasilitas perancangan elektronik dan listrik terminal udara.
- 5.) Merencanakan, melaksanakan, mengendalikan, dan melaporkan pelaksanaan tata usaha dan peningkatan usaha terminal udara.
- 6.) Menyiapkan, mengendalikan, melaksanakan serta melaporkan kegiatan pengelolaan keuangan Bandar Udara.
- 7.) Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan, dan melaporkan kegiatan pengelolaan personalia administrasi dan umum.

b. Assistant manager of commercial (divisi komersial)

Melaksanakan, menyiapkan serta melaporkan kegiatan bisnis untuk peningkatan bisnis seperti melakukan administrasi bandara kemudian melaporkan kegiatan variasi pendapatan untuk administrasi di bandara sesuai pedoman yang ada.

Kewajiban divisi bisnis adalah:

- 1.) Mengontrol dan melaporkan kegiatan peningkatan bisnis
- 2.) Melaksanakan, dan melaporkan kegiatan dan pemungutan pendapatan jasa administrasi bandara.

c. Assistant manager of airport operations and services (divisi operasi dan layanan bandara)

Divisi operasi dan layanan bandara memiliki fungsi untuk mengawasi layanan kegiatan bandara tergantung pada pengaturan yang ada.

Layanan dan operasi bandara memiliki tugas seperti :

- 1.) Merencanakan dan melaporkan kegiatan, misalnya layanan kegiatan operasi terminal, dari sisi darat, dan penerbangan bandara.
- 2.) Mengendalikan dan meliputi tugas-tugas administrasi dari sisi udara.
- 3.) Melakukan pelaporan atas kegiatan pengamanan di bandara.
- 4.) Melakukan pelayanan kegiatan pemadam kebakaran dan bantuan kecelakaan penerbangan.

d. Assistant manager of airport security (divisi keamanan bandara)

Divisi Keamanan bandara Kantor Cabang PT Angkasa Pura 2 Fatmawati Soekarno Bengkulu merupakan unit pelaksana yang berada di bawah dan memiliki kewajiban kepada Kepala Pengawas (general manager) dalam pelaksanaan kegiatannya. Divisi Keamanan bandara memiliki kapasitas untuk mengawasi administrasi keamanan baik perjalanan maupun non-perjalanan sesuai dengan aturan terkait.

Divisi Keamanan bandara memiliki kewajiban sebagai berikut:

- 1.) Melaksanakan serta melaporkan latihan penyaringan/memeriksa para penumpang dan barang apabila telah memasuki wilayah terbatas, baik di terminal perjalanan maupun di wilayah pengiriman, termasuk terminal khusus
- 2.) Mengontrol dan melaporkan pelaksanaan pemantauan keamanan, ketertiban publik, dan aktivitas pengawasan keamanan CCTV di ruang terminal dan non-terminal terminal udara seperti tempat kerja dan sisi udara.

e. Assistant manager of airport maintenance (divisi pemeliharaan bandara)

Divisi pemeliharaan bandara memiliki tugas tanggung jawab terhadap Pemeliharaan kebandarudaraan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

- f. Assistant manager of finance and human resource (divisi keuangan dan sumber daya manusia)

Divisi Keuangan mempunyai fungsi yaitu pengelolaan keuangan secara optimal sesuai ketentuan yang berlaku.

Divisi Keuangan memiliki tanggung jawab dan tugas seperti :

- 1.) Melaporkan kegiatan akuntansi serta anggaran bandara.
- 2.) Melaporkan kegiatan kebendaharaan.
- 3.) Melaksanakan kegiatan Program kemitraan dan bina lingkungan (PKBL).
- 4.) Menyiapkan dan melaporkan kegiatan pengelolaan persediaan barang di gudang.

Sedangkan tugas serta kewajiban sumber daya manusia seperti :

- 1.) Melaporkan kegiatan pengolahan sumber daya manusia Bandara.
- 2.) Menyiapkan kegiatan atas pengelolaan ketatausahaan kantor, pelayanan umum dan hukum di Bandara.
- 3.) Melakukan laporan atas pengolahan informasi manajemen data serta hubungannya dengan rakyat

IV.2 Pembahasan hasil penelitian

Untuk mengetahui pengaruh penerapan minimum operation terhadap kinerja bandar udara Fatmawati Soekarno Bengkulu, maka peneliti menggunakan alat analisis rasio teknik yang terdiri dari analisis rasio likuiditas yang berfungsi mengevaluasi bagaimana organisasi mampu untuk memenuhi kewajiban sesaat maupun kewajiban lanjutan yang sudah harus dibayar pada saat ditagih. Didalam analisis rasio likuiditas terdapat unsur *current asset* dan *current liabilities*, jika aktiva lancarnya dapat membiayai dengan baik hutang lancarnya maka hal itu berarti kondisi Likuiditas perusahaan tersebut aman. Analisis rasio profitabilitas memiliki tujuan melakukan pengukuran apakah organisasi sudah efektif ketika beroperasi dalam menghasilkan pendapatan usaha.

Untuk dapat memenuhi kewajibannya, maka perusahaan seharusnya memiliki alat untuk membayar hutang seperti aset lancar perusahaan yang harusnya lebih besar daripada hutang yang harus segera dibayar. Intinya rasio keuangan ini berguna untuk menggambarkan kinerja uangan organisasi, suatu organisasi dapat dikatakan sehat apabila evaluasi *current cash* mempunyai resiko yang cenderung dibawah/rendah serta memiliki hasil yang lebih diatas/tinggi. Selain itu peneliti juga menggunakan metode Wawancara, dokumentasi dan observasi.

Berikut merupakan pembahasan mengenai pengaruh penerapan minimum operation terhadap kinerja keuangan bandar udara Fatmawati Soekarno Bengkulu beserta hasil perhitungan mengenai indikator yang digunakan guna mengetahui apakah selama masa pandemi tahun 2019 dan tahun 2020 kinerja keuangan perusahaan terpengaruh.

- 1. Bagaimana pengaruh Keputusan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor HK.01.07/MENKES/104/2020 terkait SE Ketua Umum Avionics No.6 Tahun 2020 yang diidentifikasi dengan meluasnya penyebaran wabah Infeksi Covid (Coronavirus) terhadap kinerja keuangan perusahaan ?**

Kinerja keuangan merupakan gambaran kondisi keuangan perusahaan pada suatu periode tertentu baik menyangkut aspek penghimpunan dana maupun penyaluran dana. Covid-19 yang merupakan virus global yang sangat berdampak terhadap semua aspek ini tak terkecuali aspek perekonomian secara menyeluruh baik yang memiliki perusahaan maupun yang tidak memiliki perusahaan semuanya terkena dampak pandemi covid-19, memang mungkin dampaknya berbeda akan tetapi tetap saja sama-sama berdampak.

Tabel. Rekapitulasi data likuiditas PT. Angkasa Pura 2

	2019	2020
Aktiva lancar	5.964.265.586.346	5.357.891.138.727
Utang lancar	5.339.906.584.820	6.788.885.239.792
Persediaan	24.059.502.684	23.365.787.396

Sumber : laporan keuangan PT Angkasa Pura 2, diolah oleh peneliti (2021)

1. Analisis rasio likuiditas

Rasio likuiditas merupakan kemampuan perusahaan dalam membayar hutang jangka pendeknya dengan jumlah aktiva lancar yang dimiliki (max.1tahun).

a.) Rasio lancar (Current ratio)

Digunakan untuk membandingkan antara aktiva lancar dan hutang lancar serta menunjukkan sejauh mana kewajiban dari kreditur terpenuhi.

$$\text{Current ratio} = \frac{\text{Aktiva lancar} \times 100\%}{\text{Utang lancar}}$$

$$\text{Tahun 2019} = \frac{5.964.265.586.346}{5.339.906.584.820} \times 100\% = 1,12\%$$

$$\text{Tahun 2020} = \frac{5.357.891.138.727}{6.788.885.239.792} \times 100\% = 0,79\%$$

Dari hasil perhitungan current Ratio (rasio lancar) tersebut, maka dapat diambil kesimpulan bahwa pada tahun 2019 current Rationya 1,12% hal ini dapat diartikan setiap Rp. 1,00 hutang lancar pada tahun 2019 dijamin 1,12% dan untuk Tahun 2020 hasil current Ratio sebesar 0,79% yang berarti bahwa setiap Rp. 1,00 hutang lancar maka akan dijamin sebesar 0,79%. Dari tahun 2019 ke Tahun 2020 terjadi penurunan sebesar -0,33% hal ini menandakan bahwa rasio lancar tahun 2019 lebih baik daripada tahun 2020. Apabila rata-rata industri current Ratio nya biasanya 2,00 maka keadaan perusahaan untuk tahun 2019 dan 2020 kurang baik dikarenakan rasionya masih dibawah rata-rata industri.

b.) Rasio cepat (quick ratio)

$$\text{Quick ratio} = \frac{\text{Aktiva lancar} - \text{persediaan}}{\text{Utang lancar}}$$

$$\text{Tahun 2019} = \frac{5.964.265.586.346 - 24.059.502.684}{5.339.906.584.820} = 1,11$$

$$\text{Tahun 2020} = \frac{5.357.891.138.727 - 23.365.787.396}{6.788.885.239.792} = 0,78$$

Dari hasil perhitungan quick ratio (rasio cepat) diatas maka dapat diambil kesimpulan bahwa pada tahun 2019 quick rasionya sebesar 1,11 hal ini berarti setiap Rp. 1,00 Hutang lancar pada tahun 2019 maka dijamin sebesar 1,11 dan untuk Tahun 2020 hasil quick ratio sebesar 0,78 yang berarti setiap Rp. 1,00 hutang lancar maka dijamin sebesar 0,78 Dari tahun 2019 ke Tahun 2020 terjadi penurunan sebesar 0,33 Dapat diartikan bahwa quick ratio tahun 2019 lebih baik daripada tahun 2020. Apabila rata-rata industri untuk quick ratio sebesar 1,00 maka dapat diartikan bahwa keadaan perusahaan untuk tahun 2019 kondisinya baik karena rasionya diatas rata-rata industri sedangkan untuk tahun 2020 kondisinya kurang baik karena rasionya dibawah rata-rata industri.

Tabel. Rekapitulasi data Profitabilitas PT. Angkasa Pura 2

	2019	2020
laba kotor	3.671.557.948.777	-277.772.303.301
Laba bersih	1.007.256.149.471	2.496.467.177.033
Penjualan	11.084.234.115.664	5.843.725.717.259
Modal sendiri	24.442.808.885.341	21.317.614.825.050

Sumber : laporan keuangan PT Angkasa Pura 2, diolah oleh peneliti (2021)

2. Analisis rasio profitabilitas

Rasio profitabilitas memiliki hubungan dengan penilaian kinerja yang berguna untuk menghasilkan laba perusahaan.

a.) Gross profit margin

Berguna untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba kotor yang diperoleh dari tahun ke tahun.

$$\text{Gross profit margin} = \frac{\text{laba kotor}}{\text{Penjualan}} \times 100\%$$

$$\text{Tahun 2019} = \frac{3.671.557.948.777}{11.084.234.115.664} \times 100\% = 0,33 \%$$

$$\text{Tahun 2020} = \frac{-277.772.303.301}{5.843.725.717.259} \times 100\% = -0,04 \%$$

Dari hasil perhitungan gross profit margin diatas menunjukkan bahwa perusahaan cenderung berfluktuasi sebesar 0,33 % pada tahun 2019 dan turun menjadi -0,04% pada tahun 2020. Tahun 2019 ke tahun 2020 mengalami penurunan sebesar 0,37% penurunan ini disebabkan oleh jumlah penjualan yang rendah, hal ini menandakan bahwa dana yang ada pada aktiva tidak dapat berputar dengan baik sehingga tidak mampu meningkatkan laba bersih serta penjualan.

Nilai rasio gross profit margin mengartikan bahwa setiap Rp. 1,00 penjualan yang dihasilkan perusahaan maka menghasilkan laba kotor sebesar 0,33 % pada tahun 2019, dan pada tahun 2020 setiap Rp. 1,00 penjualan yang dihasilkan perusahaan maka menghasilkan laba kotor sebesar -0,04%. Kesimpulannya kinerja keuangan perusahaan dalam menghasilkan kurang baik dimasa pandemi dikarenakan laba yang dihasilkan dari tahun 2019 ke 2020 mengalami penurunan.

b.) Net profit margin

Berguna untuk menunjukkan seberapa besar laba bersih yang diperoleh dari setiap penjualan.

$$\begin{aligned}
 \text{Net profit margin} &= \frac{\text{laba bersih}}{\text{Penjualan}} \times 100\% \\
 \text{Tahun 2019} &= \frac{1.007.256.149.471}{11.084.234.115.664} \times 100\% = 0,09\% \\
 \text{Tahun 2020} &= \frac{2.496.467.177.033}{5.843.725.717.259} \times 100\% = 0,42\%
 \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil perhitungan net profit margin diatas menunjukkan bahwa perusahaan berfluktuasi pada tahun 2019 sebesar 0,09% dan pada tahun 2020 mengalami kenaikan sebesar 0,33% sehingga menjadi 0,42% pada tahun 2020. Kenaikan ini disebabkan oleh besarnya pendapatan laba bersih dari setiap penjualan semakin tinggi rasio net profit margin maka semakin baik hal ini dikarenakan perusahaan dianggap mampu dalam mendapatkan keuntungan cukup tinggi.

Nilai net profit margin dapat diartikan bahwa setiap Rp. 1,00 penjualan dapat dihasilkan pendapatan bersih sebesar 0,09% pada tahun 2019 dan sebesar 0,42% pada tahun 2020. Jadi dapat disimpulkan bahwa kinerja keuangan perusahaan cukup baik karena walaupun selama masa pandemi perusahaan tetap mampu mendapatkan keuntungan yang cukup tinggi dari tahun ke tahun.

c.) Return On Equity

Return on equity merupakan laba bersih yang diperoleh oleh pemilik perusahaan atas modal yang diinvestasikan dalam perusahaan.

$$\text{Return On Equity} = \frac{\text{laba bersih}}{\text{Modal sendiri}} \times 100\%$$

Tahun 2019	=	$\frac{1.007.256.149.471}{24.442.808.885.341} \times 100\%$	= 0,04 %
Tahun 2020	=	$\frac{2.496.467.177.033}{21.317.614.825.050} \times 100\%$	= 0,11 %

Dari perhitungan diatas menunjukkan bahwa rasio return on equity pada tahun 2019 sebesar 0,04% dan pada tahun 2020 mengalami kenaikan sebesar 0,07% menjadi 0,11% pada tahun 2020. Kenaikan ini dikarenakan penghasilan pendapatan bersih yang diperoleh oleh pemilik perusahaan atas modal yang telah diinvestasikan lebih besar dari modal sendiri daripada laba bersih. Hal ini menunjukkan bahwa untuk menutupi pengeluaran investasi bernilai besar yang dimiliki perusahaan dapat disimpulkan bahwa kinerja keuangannya dalam kondisi yang baik karena pendapatan bersih yang diperoleh perusahaan atas modal yang diinvestasikan tinggi. Dari keterangan diatas dapat diartikan bahwa setiap Rp. 1,00 dana yang dikeluarkan untuk investasi dapat menghasilkan laba sebesar 0,04% pada tahun 2019 dan 0,11% pada tahun 2020.

Selain menggunakan 2 analisis rasio keuangan diatas penulis juga melakukan wawancara terhadap para pekerja yang ada di AP2 cabang Bengkulu seperti bagian EGM yaitu bapak Heru Karyadi, bagian kasir mba Puspa serta bagian administrasi mba Nora. Selain wawancara peneliti juga meminta data laporan keuangan akan tetapi tidak diizinkan dengan alasan tidak dapat diperlihatkan secara umum kepada orang lain selain bagian keuangan yang memang bertanggungjawab atas data laporan keuangan.

Berdasarkan hasil wawancara pertama yang telah dilakukan oleh peneliti diketahui bahwa berdasarkan Keputusan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor HK.01.07/MENKES/104/2020 terkait SE Ketua Umum Avionics No.6 Tahun 2020 yang diidentifikasi dengan meluasnya penyebaran wabah Infeksi Covid (Coronavirus) terhadap kinerja keuangan, pihak bandara sudah menerapkannya, hal ini sejalan dengan wawancara yang telah dilakukan oleh peneliti kepada bapak Heru selaku EGM AP2 cabang Bengkulu beliau mengatakan " sejak keputusan Menkes itu keluar kita langsung mulai menerapkan mulai awal pandemi sejak bulan mei awal dan berlangsung hampir 1 tahun dan bahkan sampai saat ini masih dilakukan. Dan sangat berpengaruh terhadap kinerja keuangan. Jadi ketika biaya itu besar maka ketika kita melakukan minimum operation kan operating hoursnya kan diperpendek, jumlah SDM juga sedikit, pengaturan absensi dan segala macam sehingga yang seharusnya biayanya besar kita sesuaikan menjadi lebih kecil sehingga itu sangat berpengaruh terhadap kinerja perusahaan, ngga mungkin kita dalam badai seperti ini kemudian kita ngga bertahan, Pengaruh pandemi covid sangat berpengaruh besar, bahkan kami berhutang kepada bank himbara sampai hampir 4 triliun.

Selain itu beliau juga memiliki pandangan tentang covid-19 yang sedang melanda tanah air beliau mengatakan "Menurut saya covid-19 ini pukulan telak bagi semua industri ya termasuk industri penerbangan salah satu yang sangat terpukul oleh adanya pandemi ini dan tentunya menjadi pelajaran yang sangat hebat ya bagi kita semua, dengan adanya pandemi kita belajar bagaimana caranya kita melindungi karyawan kita, melindungi perusahaan kita, mengatur operasional sehingga peluang kita masih bias bertahan dan memang kami dan kita semua berharap supaya pandemi cepat berlalu, karena pandemi ini membuat kita tidak normal meskipun ada kalimat new normal memang tetapi dengan prosedur yang new kan seperti itu, jadi banyak yang terdampak dan banyak yang di PHK di perusahaan2 ya diluar

Perusahaan kami tidak pernah melakukan PHK terhadap karyawan selama pandemi, dan gaji mereka tetap tidak dikurangi hanya insentif yang akan berkurang dan jasa produksi karena laba yang diterima pada saat itu maka saat kita tidak memiliki laba maka tidak ada dan tunjangan tetap ada. Sepanjang covid ini bias ditangani dan menjadi lebih baik, harapannya kita kan ngga memPHK rang karena kan 1 orang di PHK 4 orang yang mati suami, istri dan 2 orang anaknya maka akan tumbuh kejahatan sosial, pengaruh pandemi covid sangat berpengaruh besar, bahkan kami AP2 cabang Bengkulu berhutang kepada bank himbara sampai hampir 4 triliun.

Dan dunia penerbangan itu banyak maskapai yang sudah tutup kemudian beberapa bandara sudah tidak beroperasi dan bahkan di media nasionalpun kita baca beberapa maskapai itu merumahkan karyawan dan berbagai macam, angka kriminalitas meninggi, itu yang merupakan dampak pandemi yang sangat berpengaruh terhadap gerak ekonomi secara global maupun nasional. Bisa kita bayangkan dengan era 1998 dulu ada krisis moneter yang kena itukan pengusaha besar sedangkan pengusaha kecil tidak kena akan tetapi sekarang baik pengusaha besar maupun pengusaha kecil kena semua jadi dampaknya kalo kita bandingkan pertumbuhan ekonomi dan segala macemnya mulai melambatkan indikator-indikator ekonominya juga menurunkan, ekspor dan impor juga menurunkan karena semua ada pembatasan-pembatasan si, kargo menurun penumpang menurun nah itu yang membuat pandemi sangat memukul dalam industri ini bahkan dari sisi tatanan ekonomi presiden kita bapak Jokowi sudah melakukan gas dan rem kan. Gas pertumbuhan ekonomi tapi ngga bisa kan ya dan rem ketika covidnya semakin meninggi di rem sehingga gerak ekonomi menjadi terhambat.

Selanjutnya berdasarkan hasil wawancara kedua yang telah dilakukan oleh peneliti diketahui bahwa berdasarkan Keputusan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor HK.01.07/MENKES/104/2020 terkait SE Ketua Umum Avionics No.6 Tahun 2020 yang diidentifikasi dengan meluasnya penyebaran wabah Infeksi Covid (Coronavirus) Menurut mba Nora selaku staff administrasi AP2 cabang Bengkulu yang telah peneliti wawancara beliau juga mengatakan " pokoknya setelah surat keputusan itu keluar memang kita langsung berupaya menerapkannya sejak awal pandemi bulan Mei awal, Jadi kalo Sekar kan biaya itu besar maka ketika kita melakukan minimum operation maka jam operasional nya diperpendek, absensi juga sekarang sudah diatur dan segala macam ngga kayak sebelum pandemi sehingga yang seharusnya biaya besar sekarang mulai menyesuaikan dan menjadi lebih kecil dan itu sangat berpengaruh terhadap kinerja perusahaan".

Mba Nora juga menambahkan "selain sudah menerapkan minimum operation sekarang kerjanya ngga bisa full semua staff masuk jadi ganti-gantian sesuai dengan prosedur supaya terhindar dari covid-19 klaster perkantoran begitu, Alhamdulillah sih kan diluar banyak perusahaan yang melakukan PHK kepada beberapa karyawan mungkin untuk mengurangi biaya dan kerugian yang semakin besar akibat covid-19 nah di AP2 cabang Bengkulu Alhamdulillah tidak ada yang di PHK ya mudah-mudahan sih ngga ya soalnya kasian kalo nantinya ada yang di PHK, susah nyari kerjanya banyak perusahaan yang belum berani mencari karyawan baru karena kondisi yang seperti ini, semoga aja pandemi segera berakhir lah supaya kondisinya membaik udah cape 2 tahun pandemi ngga selesai-selesai".

Dan berdasarkan hasil wawancara ketiga yang telah dilakukan oleh peneliti diketahui bahwa berdasarkan Keputusan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor HK.01.07/MENKES/104/2020 terkait SE Ketua Umum Avionics No.6 Tahun 2020 yang diidentifikasi dengan meluasnya penyebaran wabah Infeksi Covid (Coronavirus) menurut mba Puspa selaku staff kasir AP2 cabang Bengkulu yang telah peneliti wawancara beliau mengatakan " sebagai warganegara Indonesia yang baik kita harus patuh terhadap peraturan pemerintah terkait surat keputusan tersebut untuk mengurangi dampak yang akan dialami perusahaan jika tidak melakukan ataupun menerapkannya sehingga memang ketika surat keputusan tersebut keluar kita langsung mencoba menerapkannya sejak awal Mei sampai sekarang karena kan covid-19 masih ada sampai sekarang makanya AP2 masih melakukan penerapan minimum operation guna mencegah penyebaran virus covid-19. Dan tentu saja akibat dari penerapan minimum operation ini maka biayanya kan diperpendek maka kinerja keuangannya sangat terpengaruh oleh karena itu kita sebagai staff AP2 cabang Bengkulu juga mencoba untuk memperbaiki supaya tujuan kinerja keuangan perusahaan tercapai meski dalam pandemi covid-19".

Selain itu mba Puspa juga menambahkan " sejak covid-19 ini AP2 cabang Bengkulu telah banyak melakukan perubahan-perubahan menyesuaikan dengan prosedur covid-19 misal pergantian staff jadi dulu kalo kerja itu semuanya kan berangkat rame kalo Sekarang dibagi-bagi, selain itu juga kita harus memakai masker apalagi sekarang ini sering melakukan rapat jadi ya harus benar-bener sesuai dengan protokol kesehatan supaya terhindar dari covid-19, pokoknya bikin pusing malah sejak adanya pandemi saya berharap supaya pandemi cepat berakhir".

Berdasarkan hasil dokumentasi yang diperoleh oleh peneliti dari berita acara hasil rekonsiliasi pendapatan BAC.05.02/19/04/2021/0038 adapun hasil pendapatan antara bulan Maret 2021 dan April 2021 yang menurun drastis baik itu total pendapatan Aeronautika maupun non Aeronautika, total pendapatan cargo dan total pendapatan usaha yang semula pada bulan Maret 2021 pendapatan Aeronautika sebesar Rp.755.271.918, yang terdiri dari jasa pendapatan domestik sebesar Rp.51.600.000, jasa penempatan domestik sebesar Rp.21.406.200, jasa pelayanan penumpang pesawat domestik sebesar Rp.654.772.718 serta pemakaian counter domestik sebesar Rp. 27.493.000. Total pendapatan non Aeronautika Rp. 318.811.488, yang terdiri dari pendapatan sewa ruang sebesar Rp. 43.187.859, pendapatan sewa tanah Rp. 978.008, pendapatan sewa tanah diperkeras sebesar Rp. 9.385.960, pendapatan konsesi sebesar Rp. 51.384.794, pendapatan konsesi throughput fee sebesar Rp. 11.567.354, pendapatan parkir mobil sebesar Rp.92.241.800, jasa parkir motor sebesar Rp. 19.257.000, pendapatan pemakaian

listrik sebesar Rp. 37.926.977, pendapatan pemakaian air sebesar Rp.1.024.100, pendapatan pemasangan reklame sebesar Rp. 14.339.600, pendapatan pas pelabuhan sebesar Rp.18.534.536, pendapatan extend domestik sebesar Rp.3.415.500 serta pendapatan non Aero lainnya sebesar Rp.15.568.000. Dan pendapatan cargo sebesar Rp.9.651.320 yang terdiri dari pendapatan cargo charges domestik sebesar Rp. 9.651.320 dan untuk total pendapatan usaha sebesar Rp. 1.074.083.406.

Sedangkan untuk bulan April 2021 total pendapatan Aeronautika sebesar Rp.721.280.064, yang terdiri dari jasa pendapatan domestik sebesar Rp. 51.615.000, jasa penempatan domestik sebesar Rp.19.430.600, jasa pelayanan penumpang pesawat domestik sebesar Rp.624.227.264 dan pemakaian counter domestik sebesar Rp.26.007.200. Total pendapatan non Aeronautika sebesar Rp.283.021.747, yang terdiri dari pendapatan sewa ruang sebesar Rp.44.023.567, pendapatan sewa tanah sebesar Rp.978.008, pendapatan sewa tanah diperkeras sebesar Rp.6.157.320, pendapatan konsesi sebesar Rp.40.823.267, pendapatan konsesi throughput fee sebesar Rp.4.715.997, pendapatan parkir mobil sebesar Rp.102.095.000, pendapatan parkir motor sebesar Rp. 18.050.900, pendapatan pemakaian listrik sebesar Rp.37.199.335, pendapatan pemakaian air sebesar Rp.752.400 dan pendapatan Aero lainnya sebesar Rp.8.000.000. Dan total pendapatan cargo sebesar Rp.10.296.930 yang berasal dari pendapatan cargo charges domestik dan untuk total pendapatan usaha sebesar Rp. 1.004.301.811.

Jika dilihat dari data yang ada maka antara bulan Maret 2021 dan bulan April 2021 dapat diketahui bahwa perusahaan mengalami kerugian yang sangat besar, total kerugian untuk Aeronautika sebesar Rp.33.991.854, total kerugian non Aeronautika sebesar Rp.35.789.741, sedangkan untuk total pendapatan cargo mengalami kenaikan sebesar Rp.645.610 dan untuk total kerugian pendapatan usaha sebesar Rp.69.781.595. hal ini sejalan dengan hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti kepada mba Puspa sebagai staff kasir yang melakukan perhitungan pendapatan serta laba/rugi perusahaan beliau mengatakan bahwa " selama masa pandemi covid-19 memang dampak yang paling terasa yaitu dari bulan Maret 2021 ke bulan April 2021 perusahaan kita banyak merugi puluhan juta

2. Bagaimana upaya yang dilakukan pihak Bandar udara fatmawati soekarno dalam penerapan minimum operation akibat diberlakukannya Keputusan Menteri Kesejahteraan Republik Indonesia Nomor HK.01.07/MENKES/104/2020 terkait SE Ketua Umum Avionics No.6 Tahun 2020 yang diidentifikasi dengan meluasnya penyebaran wabah Infeksi Covid (Coronavirus)?

Pandemi COVID-19 yang terjadi di Indonesia terdapat banyak perusahaan yang melakukan pemberhentian aktivitas usahanya guna mencegah penyebaran COVID-19 akibatnya banyak perusahaan yang mengalami kerugian besar. PT Angkasa Pura II (Persero) selaku pengelola 19 bandara melakukan sejumlah penyesuaian untuk tetap menjaga konektivitas udara Tanah Air serta bergerak dinamis dengan menetapkan strategi supaya dapat beradaptasi dengan keadaan seperti sekarang.

Dalam hal ini penulis melakukan wawancara terhadap para pekerja yang ada di AP2 cabang Bengkulu ke bagian EGM yaitu bapak Heru Karyadi, bagian kasir mba Puspita serta bagian administrasi mba Nora.

Adapun hasil wawancara pertama yang telah dilakukan oleh peneliti diketahui bahwa berdasarkan Keputusan Menteri Kesejahteraan Republik Indonesia Nomor HK.01.07/MENKES/104/2020 terkait SE Ketua Umum Avionics No.6 Tahun 2020 yang diidentifikasi dengan meluasnya penyebaran wabah Infeksi Covid (Coronavirus) maka pihak bandar udara Fatmawati Soekarno telah melakukan beberapa upaya dalam penerapan minimum operation yang dilakukan di bandara Fatmawati Soekarno seperti mengurangi jam operasional penerbangan, mengurangi mobilisasi orang yang harusnya 6 menjadi 4, mematikan seluruh fasilitas ketika tidak dipakai serta memprioritaskan pekerjaan yang harus dikerjakan yaitu terkait dengan pesawat dan penerbangan, jika tidak terkait atau related terhadap objek kita kerja. Bagaimana kita mengatur keuangan supaya lebih hemat dan lebih cerdas menghasilkan sedikit tapi bisa mengerjakan banyak ungkap bapak Heru Karyadi selaku EGM AP2 cabang Bengkulu.

Selain itu beliau juga menambahkan bahwa " sejak pertama kali pandemi maka perusahaan harus memiliki langkah yang komplit dan tepat untuk bertahan dalam kondisi seperti ini. Coba bayangkan ya tiba2 gaji orangtua kita mulai kecil, terbiasa makan enak, berkendara banyak, HP punya dua, wifi dimana mana dan uang kita mulai menipis maka dilakukan pengetatan, jalan satunya adalah bagaimana menekan biaya operasional atau disebut cost leadership itu bagaimana kita berhemat gitu, mode operasionalnya kita rubah, karyawan yang biasanya masuk berapa ratus

orang kita ubah dengan model WFA (work from anywhere) WFH (work from home) dan sebagainya, kemudian melakukan penghematan, pengaturan jam operasional, penghematan di semua bidang, unit, program2 kerja, investasi ditahan dan segala macam itu menjadi program yang harus kita lakukan.

Kita harus survive dulu, ketika kita survive dengan apa yang kita miliki, resource yang ada kita optimalkan kemudian bagaimana kita bisa bertahan dengan badai itu sendiri kan kuncinya seperti itu. Badai angin itu bisa menghajar semuanya baik itu buruk maupun baik. Badai besar itu kalau angin tidak ddikelola maka angin itu akan menghajar tidak menghasilkan apa2 dan malah menjadikan bencana tapi kalau angin itu dikelola jadi kincir angin jadi itulah bagaimana kita bisa bertahan tapi kita juga meraup keuntungan. Saat ini memang agak susah sekarang hanya 1 langkahnya yaitu bagaimana kita bisa bertahan dimasa pandemi dari sisi financial perusahaan kaena financial itu merupakan darah bagi manusia kan kalau darahnya ngga ada kan lemah,leti,lesu, lunglai dan mati kan nah maka itu kita stay supaya financial perusahaan itu terjaga dengan cara melakukan penghematan, membatasi orang dan segala macam, karyawan dibatasi supaya tidak terpapar".

Selain itu bapak Heru juga mengatakan alasan mengapa pihak Bandara setuju melakukan penerapan minimum operation beliau mengatakan bahwa " Alasan penerapan minimum operation yaitu untuk mengurangi biaya dan sudah sesuai dengan target dan tidak ada hambatan selama penerapan minimum operation karena penumpangnya sedikit jadi butuh orangnya juga sedikit kan kecuali orangnya banyak kondisinya normal mobilisasi orang juga banyak".

Selain itu minium operatin merupakan jalan kita untuk meminimalkan segalanya, meminimalkan jam operasional bandara malam dibatasi yang biasanya sampai jam 9 malam kita batasi sampai jam 6 sore sehingga kita bisa hemat biaya listrik dan air, minimum operation juga mengurangi absensi karyawan sehingga karyawan dikantor itu tidak banyak. Bagaimana jika karyawannya masih banyak dan mereka terpapar maka perusahaan akan sulit untuk melakukan tracing dan traking. Dan dampaknya kita bisa menghemat biaya operasional. Kalau kita tidak bisa berhemat jangan harap kita akan bisa bertahan. Kalau kitadisuruh berhemat akan tetapi kita tetep loss ngga control semua anggaran dan operasional mau ngga mau ya kita tidak bisa bertahan. Anggaran yang kita dapat sedikit akan tetapi pengeluaran banyak ya sama saja besar pasak daripada tiang yaitu besar pengeluaran daripada pendapatan yaitu yang akan terjadi kerugian terus menerus maka dari itu supaya kita bisa bertahan kita harus bertahan dengan pola penghematan dan minimum operation maka minimum operation adalah satu satu satunya langkah untuk menjaga perusahaan kita tetap bertahan.

Berbicara tentang kemungkinan terburuk beliau berkata bahwa "tidak berbicara tentang kemungkinan terburuk karena bandara ini bisnisnya penerbangan kan sepanjang masih ada orang lewat maka kita akan aman meskipun dengan tertatih-tatih dengan berdarah-darah dan segala macam tapi itulah tantangan kita bagaimana kita bisa mengelola bisnis dengan baik dan bertahan dikondisi pandemi, kita sudah bertahan hamper 1 setengah tahun dengan pandemic seperti ini, makanya ita belajar dari pandemi ini bagaimana kita mengelola keuangan, SDM, budgeting dan segala macam kita masih bertahan. Itu menjadi pelajaran hebat buat kita".

Adapun hasil wawancara kedua yang telah dilakukan oleh peneliti diketahui bahwa berdasarkan Keputusan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor HK.01.07/MENKES/104/2020 terkait SE Ketua Umum Avionics No.6 Tahun 2020 yang diidentifikasi dengan meluasnya penyebaran wabah Infeksi Covid (Coronavirus) mba nora selaku staff administrasi AP2 cabang Bengkulu beliau menjelaskan bahwa "selama penerapan minimum operation ini memang sudah banyak upaya yang dilakukan perusahaan contohnya mengurangi jam operasional penerbangan, mengurangi mobilisasi orang yang bekerja di AP2 cabang Bengkulu, mematikan seluruh fasilitas ketika tidak dipakai dan lebih mengutamakan pekerjaan2 yang harus dikerjakan yaitu terkait dengan pesawat dan penerbangan".

Sejalan dengan wawancara yang dilakukan oleh peneliti kepada mba Puspa selaku staff kasir di AP2 cabang Bengkulu diketahui bahwa berdasarkan Keputusan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor HK.01.07/MENKES/104/2020 terkait SE Ketua Umum Avionics No.6 Tahun 2020 yang diidentifikasi dengan meluasnya penyebaran wabah Infeksi Covid (Coronavirus) beliau mengatakan hal yang sama "sejak pandemi perusahaan sudah melakukan berbagai upaya dalam penerapan minimum operation agar berjalan dengan lancar dan melakukan planning kedepannya bagaimana caranya untuk mengatur keuangan perusahaan supaya lebih hemat selain itu perusahaan juga melakukan pengurangan jam operasional penerbangan, mengurangi mobilisasi orang, mematikan seluruh fasilitas ketika tidak dipakai serta memprioritaskan pekerjaan2 yang harus dikerjakan yaitu terkait dengan pesawat dan penerbangan begitu" ujar mba Puspa.

Tabel upaya yang dilakukan oleh AP2 cabang Bengkulu dalam penerapan minimum operation :

1.	Mengurangi jam operasional penerbangan bandara
2.	Mengurangi mobilisasi orang yang ada di bandara
3.	Mematikan seluruh fasilitas ketika tidak dipakai
4.	Mengutamakan pekerjaan yang harus dikerjakan atau yang penting terlebih dahulu yaitu terkait dengan pesawat dan penerbangan
5.	Mengatur keuangan supaya lebih hemat dan lebih cerdas menghasilkan sedikit tapi bisa mengerjakan banyak.

BAB V PENUTUP

V.1 kesimpulan

Setelah melihat pembahasan yang telah dibahas oleh peneliti maka bisa mengambil kesimpulan antara lain:

1. Bahwa pengaruh surat Surat Pernyataan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor HK.01.07/MENKES/104/2020 terkait SE Ketua Umum Avionics No.6 Tahun 2020 yang diidentifikasi dengan meluasnya penyebaran wabah Infeksi Covid (Coronavirus) sangat berpengaruh atau berdampak sangat besar terhadap kinerja keuangan di bandara Fatmawati Soekarno Bengkulu. Selain itu berdasarkan perhitungan rasio likuiditas perusahaan mengalami penurunan dan perusahaan dalam keadaan defisit. Dan dari perhitungan rasio profitabilitas kinerja keuangan perusahaan dikatakan dalam kondisi yang kurang baik atau dengan kata lain perusahaan tidak mampu mendapatkan keuntungan yang tinggi dimasa pandemi.
2. Upaya yang dilakukan oleh pihak bandara selama masa pandemi covid-19 dan melakukan penerapan minimum ada beberapa hal yang telah dilakukan guna tercapainya tujuan dalam penerapan minimum operation yaitu : mengurangi jam operasional penerbangan bandara, mengurangi mobilisasi orang yang ada di bandara, mematikan seluruh fasilitas ketika tidak dipakai, mengutamakan pekerjaan yang harus dikerjakan atau yang penting terlebih dahulu yaitu terkait dengan pesawat dan penerbangan serta bagaimana kita mengatur keuangan supaya lebih hemat dan lebih cerdas menghasilkan sedikit tapi bisa mengerjakan banyak.

V.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah dilakukan oleh penulis maka berikut merupakan saran dari penulis :

1. Berpengaruhnya penerapan minimum operation selama masa pandemi covid-19 terhadap kinerja keuangan ini dikarenakan dengan melakukan penerapan minimum operation ini maka otomatis penghasilan perusahaan berkurang serta mobilisasi orang tidak sebanyak biasanya sehingga hal ini sangat berpengaruh terhadap kinerja keuangan perusahaan. Maka dari itu disarankan bagi pihak bandara fatmawati soekarno Bengkulu untuk memperbaiki manajemen hutangnya hal ini dikarenakan jika perusahaan memiliki hutang yang terlalu tinggi, maka hal ini menandakan bahwa hutang perusahaan menyediakan cash untuk melunasi hutang-hutangnya.
2. Upaya yang telah dilakukan oleh pihak bandara sudah bagus akan tetapi akan lebih baik lagi selama diadakannya penerapan minimum operation harus lebih ditingkatkan lagi supaya terhindar dari penularan virus covid-19 serta melakukan himbauan atau sosialisasi baik itu lewat media cetak yang langsung ditempel di tempat - tempat yang mudah terlihat oleh penumpang maupun media sosial sehingga dapat meyakinkan penumpang untuk menggunakan jasa penerbangan yang aman dan nyaman tanpa merasa ketakutan akan tertularnya virus covid-19.

DAFTAR PUSTAKA

- 2, D. (2014). Kinerja keuangan adalah. *by.MGID.all* .
- Abraham. (2021). Tugas asisten manager, wewenang dan gaji yang didapat. *Tugaskaryawan.com* .
- Ancok, D. (2007). Outbound Management Training. *Jogjakarta : UII Press*
- Ahmad Komara, T. A. (2016). Analisis pengaruh struktur modal terhadap kinerja keuangan perusahaan. *Jurnal keuangan dan perbankan* .
- Arwinda, A. (2019). Analisis kinerja keuangan pada PT Persero Angkasa Pura 1 cabang Bandara Hassanudin Makasar. *Jurnal ekonomix, STIMI YAPMI Makasar* .
- Awwabiin, S. (2021). Metode penelitian kualitatif : pengertian menurut ahli, jenis-jenis, dan karakterisiknya. *Penerbitdeepublish.com Karya Ilmiah* .
- Baridwan. (1999). Intermediate Accounting. *Penerbit BPFE Yogyakarta. (1999:74-75)*
- Eisenhardt,K.M. (1989). Agency theory, an assesment and review. *Academy of management Review, 14 : 57 -74*
- Fahmi,I. (2018). Manajemen Kinerja Teori dan Aplikasi. Alfabeta. Bandung (2018:142)
- Fahmi,I. (2011). Analisis Laporan Akuntansi. *Bandung : ALFABETA (2011:61)*
- Freemand, R. (1983). Stakeholder Theory f The Modern Corporation. *Article* , 44-46.
- Hakim, Z. (2006). *Bussiness Strategy For Interpreneurship*. Jakarta: Multitama.
- Hasan, I. (2002). *Pokok-Pokok Materi Metodologi penelitian dan aplikasinya*. Jakarta: Ghaliaindonesia.
- Harahap,SS. (2001). Teori Akuntansi. *PT Raja Grafindo Persada. Jakarta (2001:137)*.
- Jensen, M. d. (1976). Theory of the firm : Managerial Behavior, Agency costs and ownership Struktire. *Journal of financial Economics, 3(4) , 305-360*.
- Leland and H.Pyle. (1976). Signalling Theory. *The journal pf Finance. 371 - 387 (pages 17)*

- Maith, H. A. (2013). Analisis Laporan keuangan dalam mengukur kinerja keuangan pada PT Hanjaya Mandala Sampoerna Tbk. *Skrpsi Universitas Sam Ratulangi Manado* .
- Mostafa, E. (2017). Stakeholder Theory. *The Journal of Finance and data Science* 3 (1-4) : 45-49)
- Munawwir,s. (2012). Analisis Informasi Keuangan. *Libery, Yogyakarta* (2012:31)
- Muhammad. (2002). Pengantar Akuntansi Syariah. *Jakarta, Salemba Empat* (2002 :11)
- Permana, T. A. (2017). Annalisis penerapan sistem informasi akuntansi penerimaan kas (studi kasus di klinik Adhiwarga PKBI DIY). *Skripsi Universitas Sanata Dharma Yogyakarta* .
- Portnews.com. (2020). pilihan strategi angkasa pura II dimasa pandemi covid-19. *majalah ekonomi peduli lingkungan* .
- Portnews.com. (2020). Pilihan Strategi Angkasa Pura II dimasa Pandemi Covid-19. *Majalah Ekonomi Peduli Lingkungan* .
- Rada. (2021). Teknik pengumpulan Data. *Dosenpintar.com* .
- Riyanto,B. (2001). Dasar-dasar Pembelanjaan Perusahaan. *BPFE, UGM Yogyakarta*. (2001:329)
- Rosyadi. (2008). Analisis Laporan keuangan untuk menilai kinerja keuangan PT Telekomunikasi Tbk. (periode 2003-200). *Skripsi Universitas Islam Negeri Malang* .
- Spence, M. (1973). Job market signalling . *The Quarterly Journal of economics* 87 (3) , 355-374.
- Srimindarti,C. (2006). Balanced Scorecard Sebagai Alternatif untuk Mengukur Kinerja. *STIEStikubank. Semarang* (2006:34)
- Sugiyono. (2004). Metode Penelitian. *Bandung ALFABETA* (2004:169)
- Sugiyono. (2016). Metode penelitian kuantitatif, kualitatif dan R&D. *Alfabeta.bandung*. (2016:193)

Syamsudin,L. (2009). Manajemen Keuangan Perusahaan : Konsep Aplikasi dalam Perencanaan, Pengawasan, dan Pengambilan Keputusan. *Jakarta : ajawali Pers. (2009:37)*

Tangerangonline.Id. (2020). AP II Jalankan Strategi penyesuaian pola operasional bandara. *Tangerangonline.Id , all.*

Terawan, A.P. (2020). Penetapan Infeksi Novel Coronavirus (Infeksi 2019-nCoV Sebagai Penyakit Yang dapat Menimbulkan Wabah dan Penanggulangannya. *Infeksiemerging.kemkes.co.id*

unknown. (2013). Sejarah singkat bandar udara fatmawati soekarno Bangkulu. *Ilmusari.blogspot.com .*

web, A. (2020). Pengertian general manager meliputi tugas dan tanggung jawab kerja general manager (manager umum). *Kampungakreditasi.web.id .*


Wibisono, D. (2006). Manajemen Kerja. *Jakarta : Erlangga, 2006*

Widarjono, A. (2005). Ekonometrika : Teori dan aplikasi untuk Ekonomi dan bisnis (pertama). *Yogyakarta : Ekonisia .*

wikipedia.indonesia. (2020). COVID-19 PANDEMIC. *wikipedia.indonesia , all.*

www.angkasapura2.co.id/

LAMPIRAN



FAKULTAS
BISNIS DAN EKONOMIKA

Gedung Prof. Dr. Ace Partadiredja
Universitas Islam Indonesia
Condong Catur Depok Yogyakarta 55283
T. (0274) 881546, 885376
F. (0274) 882589
E. fbe@uii.ac.id
W. fbe.uii.ac.id

Nomor : ____/DEK/10/Div.SDM/____/
Hal : **Permohonan Ijin Penelitian**

Kepada Yth:
Kepala Bandara Fatmawati Soekarno

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Diberitahukan dengan hormat, bahwa mahasiswa sebelum mengakhiri pendidikan di Fakultas Bisnis dan Ekonomika UII Yogyakarta diwajibkan membuat karya ilmiah berupa riset/penelitian. Sehubungan dengan hal itu mahasiswa kami:

Nama : KHOIRUN ANNISA
NIM : 17312552
Jurusan : Akuntansi
Alamat : Dusun 1, Wonosobo, Penarik, mukomuko prov.bengkulu

Bermaksud mohon keterangan/data pada instansi/perusahaan yang Bapak/Ibu pimpin untuk keperluan menyusun skripsi dengan judul:

PENGARUH KINERJA KEUANGAN PERUSAHAAN TERHADAP PENERAPAN MINIMUM OPERATION BANDAR UDARA FATMAWATI SOEKARNO PADA MASA PANDEMI COVID-19

Dosen Pembimbing : Aris Nurherwening, Drs., MM., CFra.

Hasil karya ilmiah tersebut semata-mata bersifat dan bertujuan keilmuan dan tidak disajikan kepada pihak luar. Oleh karena itu kami mohon perkenan Bapak/Ibu untuk dapat memberikan data/keterangan yang diperlukan oleh mahasiswa tersebut.

Atas perhatian dan bantuan Bapak/Ibu, kami ucapkan terima kasih.

Wassalamu'alaikum wr. wb.

Yogyakarta, 26 May 2021

Dekan,

Prof. Jaka Sriyana, Dr., M.Si
NIK.



FAKULTAS
BISNIS DAN EKONOMIKA

Gedung Prof. Dr. Aca Peradireja
Universitas Islam Indonesia
Cendong Catur Dekap Yogyakarta 55283
T. (0274) 881546, 885376
F. (0274) 882589
E. fbe@uii.ac.id
W. fbe.uii.ac.id

Nomor :
028/Prodi.Akt.Magang/VI/2021 Perihal :
Permohonan Magang Mahasiswa

Kepada Yth.
Bapak/Ibu. Pimpinan
Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu
di Tempat.

Dengan Hormat.

Terkait dengan Program Magang (*Internship*) yang diselenggarakan Program Studi Akuntansi

Program Sarjana Fakultas Bisnis dan Ekonomika (FBE), Universitas Islam Indonesia (UII), maka kami memohon kesediaan Bapak/Ibu Pimpinan Instansi/Perusahaan untuk dapat menerima mahasiswa berikut ini:

Nama : Khoirun Annisa
NIM 17312552

Besar harapan kami agar permohonan ini dapat dikabulkan. Atas perhatian dan kesediannya kami ucapkan terimakasih.



Yogyakarta, 09 Juni 2021
Hormat Kami,

Dr. Mahmudi, SE., M.Si., Ak., CA., CMA.
Ketua Program Studi Akuntansi Program Sarjana

SURAT PERNYATAAN PESERTA MAGANG

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

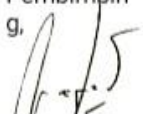
Nama : KhoirunAnnisa
NoMahasiswa : 17312552
TempatMagang : Bandar Udara Fatmawati Soekarno
Bengkulu LamaMagang :
NoHp. : 082328113634

Bersedia memenuhi ketentuan-ketentuan Program Magang yang diselenggarakan Studi Akuntansi Fakultas Bisnis dan Ekonomika Universitas Islam Indonesia, sebagai berikut:

1. Menjaga nama baik Universitas Islam Indonesia
2. Memenuhi ketentuan magang yang berlaku padainstansi/perusahaan
3. Menyusun laporan akhir program magang sesuai dengan format yangdisediakan
4. Bersedia menerima sanksi administarif dari prodi jika belum mengumpulkan laporan akhir.

Mengetahui,
Pembimbing,

g.


Dr. Mahmudi, SE., M.Si., Ak., CA., CMA.
NIK.023120104

Yang Menyatakan
Mahasiswa,

Khoirun Annisa
NIM. 17312552

BERITA ACARA HASIL REKONSILIASI PENDAPATAN
 BAC. 05.02/19.04/2021/0038
 BULAN : Maret 2021

Pada Hari ini Senin tanggal Lima Bulan April tahun dua ribu dua puluh satu (05-04-2021) telah selesai diadakan Rekonsiliasi Pendapatan antara Unit Financial Management & Unit Commercial sebagai berikut :

Kode GL	GL Name	NILAI PENDAPATAN AKUNTANSI		NILAI REKON		SELISIH		JUMLAH SELISIH
		KOMERSIAL	KARGO	KOMERSIAL	KARGO	KOMERSIAL	KARGO	
410010001	JASA PENDAPATAN DOMESTIK	51.600.000		51.600.000				
410010002	JASA PENDAPATAN INTERNASIONAL							
410020001	JASA PENDAPATAN DOMESTIK	21.406.200		21.406.200				
410020002	JASA PENDAPATAN INTERNASIONAL							
4100240001	JASA PABRIK 2 SURCHARGE DOMESTIK							
4100240002	JASA PABRIK 2 SURCHARGE INTERNASIONAL							
4100250001	JASA PELAYANAN PENUMPANG PESAKAT DOMESTIK	654.772.718		654.772.718				
4100250002	JASA PELAYANAN PENUMPANG PESAKAT INTERNASIONAL							
4100260001	PENAKSIAN COURTYE 1 DOMESTIK	27.491.000		27.491.000				
4100260002	PENAKSIAN COURTYE 1 INTERNASIONAL							
4100270001	PENAKSIAN EXHIBIT/DISE DOMESTIK							
4100270002	PENAKSIAN EXHIBIT/DISE INTERNASIONAL							
TOTAL PENDAPATAN AERONAUTIKA		755.271.918		755.271.918				
420010001	PENDAPATAN SEWA RUANG	43.187.800		43.187.800				
420010001	PENDAPATAN SEWA TANAH	978.008		978.008				
420010002	PENDAPATAN SEWA TANAH DIPERKERAS	9.385.960		9.385.960				
420010001	PENDAPATAN KONSESI	51.384.794		51.384.794				
420010002	PENDAPATAN KONSESI THROUGHPUT FEE	11.567.354		11.567.354				
4200140001	PENDAPATAN PABRIK MOBIL	92.241.800		92.241.800				
4200140002	PENDAPATAN PABRIK MOTOR	19.257.000		19.257.000				
4200160001	PENDAPATAN PENAKSIAN LOTUS	37.926.977		37.926.977				
4200160002	PENDAPATAN PENAKSIAN AIR	1.024.100		1.024.100				
4200160003	PENDAPATAN PENAKSIAN PEMAKAI TELEPON							
4200160001	PENDAPATAN PENAKSIANAN RELAME	14.339.400		14.339.400				
4200170001	PENDAPATAN PAK PELABUHAN	18.534.536		18.534.536				
4200180001	PENDAPATAN SEWA PAB KABEL							
4200180001	PENDAPATAN WARTALINGUNG DOMESTIK							
4200180002	PENDAPATAN WARTALINGUNG INTERNASIONAL							
4200180003	PENDAPATAN LITEN DOMESTIK	3.415.500		3.415.500				
4200180004	PENDAPATAN LITEN INTERNASIONAL							
4200110001	PENDAPATAN WITENA							
4200110002	PENDAPATAN SURCHARGE							

Page 1 of 2

Kode GL	GL Name	NILAI PENDAPATAN AKUNTANSI		NILAI REKON		SELISIH		JUMLAH SELISIH
		KOMERSIAL	KARGO	KOMERSIAL	KARGO	KOMERSIAL	KARGO	
4200120099	PENDAPATAN NON AERO LAINYA	15.568.000		15.568.000				
TOTAL PENDAPATAN NON AERONAUTIKA		318.811.488		318.811.488				
4300300001	PENDAPATAN CARGO CHARGES DOMESTIK		9.651.320		9.651.320			
4300300002	PENDAPATAN CARGO CHARGES INTERNASIONAL		9.651.320		9.651.320			
TOTAL PENDAPATAN CARGO			19.302.640		19.302.640			
TOTAL PENDAPATAN USAHA		1.074.083.406	19.302.640	1.074.083.406	19.302.640			

DIBUAT OLEH :

1. METTY BAHMIATI
 FINANCIAL CONTROL - SENIOR STAFF

2. YUL FITRI
 COMMERCIAL STAFF

MENYETUJUI DAN MENGETAHUI

ASST. MANAGER FINANCE & HUMAN RESOURCES

Muhammad Fadly
 MUHAMMAD FADLY

PLT. ASST. MANAGER OF COMMERCIAL

Dwi Kristina
 DWI KRISTINA

BERITA ACARA HASIL REKONSILIASI PENDAPATAN
 BAC.05.02/19/05/2021/0057
 BULAN : April 2021

Pada hari ini Rabu tanggal Lima bulan Mei tahun dua ribu dua puluh satu(05-05-2021) telah selesai diadakan Rekonsiliasi Pendapatan antara Unit Financial Management & Unit Commercial sebagai berikut :

Kode GL	GL Name	NILAI PENDAPATAN AKUNTANSI		NILAI REKON		SELISIH		JUMLAH SELISIH
		KOMERSIAL	KARGO	KOMERSIAL	KARGO	KOMERSIAL	KARGO	
4100010001	JASA Pendaratan Domestik	51,615,000		51,615,000				
4100010002	JASA Pendaratan Internasional							
4100020001	JASA Penerimaan Domestik	19,430,600		19,430,600				
4100020002	JASA Penerimaan Internasional							
4100040001	JASA PARBING SURCHARGE DOMESTIK							
4100040002	JASA PARBING SURCHARGE INTERNASIONAL							
4100050001	JASA PELAYANAN PENJANGKANG PESAWAT DOMESTIK	624,227,264		624,227,264				
4100050002	JASA PELAYANAN PENJANGKANG PESAWAT INTERNASIONAL							
4100060001	PEMAKAIAN COUNTER DOMESTIK	26,007,200		26,007,200				
4100060002	PEMAKAIAN COUNTER INTERNASIONAL							
4100070001	PEMAKAIAN AVIODECK DOMESTIK							
4100070002	PEMAKAIAN AVIODECK INTERNASIONAL							
	TOTAL PENDAPATAN AERONAUTIKA	721,280,064		721,280,064				
4200010001	PENDAPATAN SEWA RILANG	44,023,567		44,023,567				
4200020001	PENDAPATAN SEWA TANAH	978,008		978,008				
4200020002	PENDAPATAN SEWA TANAH DIPERKERAS	6,157,320		6,157,320				
4200030001	PENDAPATAN KOHESI	40,823,267		40,823,267				
4200030002	PENDAPATAN KOHESI THROUGHPUT FEE	4,715,997		4,715,997				
4200040001	PENDAPATAN PARKIR MOBIL	102,095,000		102,095,000				
4200040002	PENDAPATAN PARKIR MOTOR	18,050,900		18,050,900				
4200050001	PENDAPATAN PEMAKAIAN LISTRIK	37,199,335		37,199,335				
4200050002	PENDAPATAN PEMAKAIAN AIR	752,400		752,400				
4200050003	PENDAPATAN PEMAKAIAN PESAWAT TELEPON							
4200050004	PENDAPATAN PEMASANGAN REKLAME	5,849,600		5,849,600				
4200070001	PENDAPATAN PAS PELABUHAN	14,376,353		14,376,353				
4200080001	PENDAPATAN SEWA PAIR KABEL							
4200090001	PENDAPATAN MARSHALLING DOMESTIK							
4200090002	PENDAPATAN MARSHALLING INTERNASIONAL							
4200100001	PENDAPATAN EXTEND DOMESTIK							
4200100002	PENDAPATAN EXTEND INTERNASIONAL							
4200110001	PENDAPATAN ANTENA							
4200120003	PENDAPATAN SURCHARGE							
4200130099	PENDAPATAN NON AERO LAINNYA	8,000,000		8,000,000				
	TOTAL PENDAPATAN NON AERONAUTIKA	283,021,747		283,021,747				

Kode GL	GL Name	NILAI PENDAPATAN AKUNTANSI		NILAI REKON		SELISIH		JUMLAH SELISIH
		KOMERSIAL	KARGO	KOMERSIAL	KARGO	KOMERSIAL	KARGO	
4300000001	PENDAPATAN CARGO CHARGES DOMESTIK		10,296,930		10,296,930			
4300000002	PENDAPATAN CARGO CHARGES INTERNASIONAL							
	TOTAL PENDAPATAN CARGO		10,296,930		10,296,930			
	TOTAL PENDAPATAN USAHA	1,004,301,811	10,296,930	1,004,301,811	10,296,930			

DIBUAT OLEH :
 1. METTY RAHMATI
 FINANCIAL CONTROL SENIOR STAFF
 2. YULI FITRI
 COMMERCIAL STAFF
 3. JEMMI PENJAITAN, SE
 COMMERCIAL STAFF

[Handwritten signatures]

MENYETUJUI DAN MENGETAHUI

ASST MANAGER FINANCE & HUMAN RESOURCES

[Signature]
 MUHAMMAD PADLY

PIL. ASST MANAGER OF COMMERCIAL

[Signature]
 DWI KHRISTINA

[Handwritten notes and signatures]

The original consolidated financial statements included herein are in the Indonesian language.

**PT ANGKASA PURA II (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAKNYA
LAPORAN POSISI KEUANGAN
KONSOLIDASIAN
31 Desember 2019**
(Disajikan dalam Rupiah, kecuali dinyatakan lain)

**PT ANGKASA PURA II (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENT OF
FINANCIAL POSITION
December 31, 2019**
(Expressed in Rupiah, unless otherwise stated)

	Catatan/ Notes	Disajikan kembali - Catatan 4/ As restated - Note 4			
		31 Desember 2019/ December 31, 2019	31 Desember 2018/ December 31, 2018	1 Januari 2018/ 31 Desember 2017/ January 1, 2018/ December 31, 2017	
ASET					ASSETS
ASET LANCAR					CURRENT ASSETS
	2e,2f				
Kas dan setara kas	2aa,5,43	3.424.094.211.192	3.786.755.711.553	6.152.700.002.165	Cash and cash equivalents
Piutang usaha, bersih	2f,2aa,6,43	1.442.487.935.626	1.368.627.073.332	948.426.147.713	Trade receivables, net
Piutang lain-lain, bersih	2f,2aa,7,43	74.271.845.469	63.385.851.831	55.979.465.287	Other receivables, net
Persediaan	2g,8	24.069.502.694	23.682.233.765	20.157.834.407	Inventories
Pajak dibayar di muka	2r,21a	333.262.533.655	208.495.934.628	105.509.549.213	Prepaid taxes
Uang muka	9	86.695.232.739	89.908.083.140	83.541.765.538	Advances
Biaya dibayar di muka	2h,10	56.310.659.186	59.181.886.630	41.628.550.940	Prepaid expenses
Aset keuangan yang tersedia untuk dijual - bagian lancar	2aa,12	10.180.000.000	12.018.400.000	-	Available-for-sale financial assets - current portion
Pendapatan yang masih harus diterima	2f,11	512.903.865.795	482.126.105.772	422.875.412.693	Accrued revenue
TOTAL ASET LANCAR		5.964.265.586.346	6.094.081.280.651	7.830.818.727.956	TOTAL CURRENT ASSETS
ASET TIDAK LANCAR					NON-CURRENT ASSETS
Aset keuangan yang tersedia untuk dijual - bagian tidak lancar	2aa,12	62.790.400.000	69.168.663.000	92.175.300.000	Available-for-sale financial assets - non-current portion
Penyertaan saham	2i,13	428.001.399.752	191.831.888.886	212.534.797.292	Investments in shares of stock
Uang muka pembelian tanah	14	3.316.002.785.219	3.208.150.950.194	535.980.966.175	Advance for land acquisition
Properti investasi, bersih	2k,15	75.227.374.501	75.993.129.392	76.758.884.283	Investment properties, net
Aset tetap, bersih	2j,16	33.506.683.261.071	29.367.896.002.269	24.429.351.782.122	Fixed assets, net
Estimasi tagihan pajak	2r,21b	459.333.257.714	111.309.571.843	40.373.799.428	Estimated claims for refundable tax
Aset pajak tangguhan, bersih	2r,21f	67.652.175.200	47.604.602.525	64.795.850.180	Deferred tax assets, net
Aset tidak lancar lain-lain	2l,2aa,17	118.074.128.590	152.324.178.303	116.622.364.920	Other non-current assets
TOTAL ASET TIDAK LANCAR		38.033.764.782.047	33.224.278.986.412	25.568.593.744.400	TOTAL NON-CURRENT ASSETS
TOTAL ASET		43.998.030.368.393	39.318.360.267.063	33.399.412.472.356	TOTAL ASSETS



**PT ANGKASA PURA II (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAKNYA
LAPORAN POSISI KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (lanjutan)
31 Desember 2019
(Disajikan dalam Rupiah, kecuali dinyatakan lain)**

**PT ANGKASA PURA II (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENT OF
FINANCIAL POSITION (continued)
December 31, 2019
(Expressed in Rupiah, unless otherwise stated)**

Catatan/ Notes	31 Desember 2019/ December 31, 2019	31 Desember 2018/ December 31, 2018	Disajikan kembali - Catatan 4/ As restated - Note 4		1 Januari 2018/ 31 Desember 2017/ January 1, 2018/ December 31, 2017
LIABILITAS DAN EKUITAS					LIABILITIES AND EQUITY
LIABILITAS JANGKA PENDEK					CURRENT LIABILITIES
Utang usaha	2f,2aa,18,43	408.397.617.755	248.928.561.623	177.138.779.870	Trade payables
Utang lain-lain	2j,2aa,19	2.391.330.891.966	2.459.788.230.506	2.117.585.709.386	Other payables
Beban akrual	2n,2aa,20	1.396.542.137.591	1.513.118.414.207	1.425.952.287.042	Accrued expenses
Utang pajak	2r,21c	90.862.815.720	104.484.811.449	140.853.407.995	Taxes payable
Liabilitas dana pensiun	22	30.573.571.049	28.695.971.064	21.563.542.632	Pension fund liabilities
Pendapatan yang diterima di muka	2f,2p,23	196.609.797.290	153.824.226.660	166.962.635.002	Unearned revenues
Liabilitas imbalan kerja jangka pendek	2o,2aa,26a	240.201.253.449	216.955.643.164	173.744.167.143	Short-term employee benefit liabilities
Bagian jangka pendek utang bank jangka panjang	2m,2aa,24a	585.388.500.000	335.334.333.333	133.466.336.718	Current maturities of long-term bank loans
TOTAL LIABILITAS JANGKA PENDEK		5.339.906.584.820	5.061.130.192.006	4.357.266.865.788	TOTAL CURRENT LIABILITIES
LIABILITAS JANGKA PANJANG					NON-CURRENT LIABILITIES
Pinjaman jangka panjang:	2m,2aa				Long-term loans:
Utang bank jangka panjang	2f,24a,43	10.300.247.308.156	6.777.476.088.616	4.205.092.117.441	Long-term bank loans
Utang obligasi	24b	2.739.857.615.285	2.737.654.866.132	1.994.233.527.110	Bonds payable
Utang jaminan pelangan	2aa,25	27.020.229.649	21.485.456.215	14.715.689.193	Customers deposits
Utang jangka panjang lainnya	2f,2aa	41.079.508.873	41.549.332.225	19.651.121.404	Other long-term payables
Liabilitas pajak tangguhan	2r,21f	522.505.012.962	314.641.057.230	147.577.145.173	Deferred tax liabilities
Liabilitas imbalan kerja	2o,26b	584.605.223.307	395.843.292.523	333.632.221.519	Employee benefits liabilities
Dana program tunjangan hari tua	27	-	2.144.544.730	382.637.262	Retirement program funds
TOTAL LIABILITAS JANGKA PANJANG		14.215.314.898.232	10.290.794.637.671	6.715.284.459.102	TOTAL NON-CURRENT LIABILITIES
TOTAL LIABILITAS		19.555.221.483.052	15.351.924.829.677	11.072.551.324.890	TOTAL LIABILITIES

**PT ANGKASA PURA II (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAKNYA
LAPORAN POSISI KEUANGAN
KONSOLIDASIAN
31 Desember 2020
(Disajikan dalam Rupiah, kecuali dinyatakan lain)**

**PT ANGKASA PURA II (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENT OF
FINANCIAL POSITION
December 31, 2020
(Expressed in Rupiah, unless otherwise stated)**

	31 Desember 2020/ December 31, 2020	Catatan/ Notes	31 Desember 2019/ December 31, 2019	
ASET				ASSETS
ASET LANCAR				CURRENT ASSETS
Kas dan setara kas	2.337.083.951.067	2e,2f	3.424.094.211.192	Cash and cash equivalents
Piutang usaha, neto	2.128.774.591.993	2aa,5,44	1.442.487.935.626	Trade receivables, net
Piutang lain-lain, neto	53.046.117.545	2f,2aa,7,44	74.271.645.469	Other receivables, net
Persediaan	23.365.787.396	2g,8	24.059.502.684	Inventories
Pajak dibayar di muka	429.862.533.005	2r,22a	333.262.533.655	Prepaid taxes
Uang muka	31.238.882.069	9	86.695.232.739	Advances
Biaya dibayar di muka	40.201.348.984	2h,10	56.310.659.186	Prepaid expenses
Aset keuangan lainnya	-	2aa,12	10.180.000.000	Other financial assets
Pendapatan yang masih harus diterima	314.317.926.668	2f,11	512.903.865.795	Accrued revenue
TOTAL ASET LANCAR	5.357.891.138.727		5.964.265.586.346	TOTAL CURRENT ASSETS
ASET TIDAK LANCAR				NON-CURRENT ASSETS
Aset keuangan lainnya	55.483.500.000	2aa,12	62.790.400.000	Other financial assets
Penyertaan saham	426.562.437.245	2i,13	428.001.399.752	Investments in shares of stock
Uang muka pembelian tanah	3.316.002.785.219	14	3.316.002.785.219	Advance for land acquisition
Properti investasi, neto	74.461.619.610	2k,15	75.227.374.501	Investment properties, net
Aset tetap, neto	34.153.295.859.285	2j,16	33.506.683.261.071	Fixed assets, net
Aset hak-guna, neto	412.529.277.927	2q,17	-	Right-of-use assets, net
Estimasi tagihan pajak	441.332.702.045	2r,22b	459.333.257.714	Estimated claims for refundable tax
Aset pajak tangguhan, neto	109.936.598.314	2r,22f	67.652.175.200	Deferred tax assets, net
Aset tidak lancar lain-lain	88.477.220.809	2i,2aa,18	118.074.128.590	Other non-current assets
TOTAL ASET TIDAK LANCAR	39.078.082.000.454		38.033.764.782.047	TOTAL NON-CURRENT ASSETS
TOTAL ASET	44.435.973.139.181		43.998.030.368.393	TOTAL ASSETS

PT ANGKASA PURA II (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAKNYA
LAPORAN POSISI KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (lanjutan)
31 Desember 2020
(Disajikan dalam Rupiah, kecuali dinyatakan lain)

PT ANGKASA PURA II (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENT OF
FINANCIAL POSITION (continued)
December 31, 2020
(Expressed in Rupiah, unless otherwise stated)

	31 Desember 2020/ December 31, 2020	Catatan/ Notes	31 Desember 2019/ December 31, 2019	
LIABILITAS DAN EKUITAS				LIABILITIES AND EQUITY
LIABILITAS JANGKA PENDEK				CURRENT LIABILITIES
Utang usaha	452.849.214.408	2f,2aa,19,44	408.397.617.755	Trade payables
Utang lain-lain	2.446.643.710.551	2j,2aa,20	2.391.330.891.966	Other payables
Beban akrual	1.510.228.332.452	2n,2aa,21	1.396.542.137.591	Accrued expenses
Utang pajak	64.411.047.501	2r,22c	90.862.815.720	Taxes payable
Liabilitas tunjangan hari tua dan dana pensiun	55.537.993.744	23	30.573.571.049	Retirement and pension fund liabilities
Pendapatan yang diterima di muka	135.790.467.483	2f,2p,24	196.609.797.290	Unearned revenues
Liabilitas imbalan kerja jangka pendek	143.807.097.980	2o,2aa,28a	240.201.253.449	Short-term employee benefit liabilities
Utang bank jangka pendek	526.554.535.799	2aa,25	-	Short-term bank loans
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam waktu satu tahun:				Current maturities of long-term liabilities:
Utang bank jangka panjang	229.597.480.000	2m,2aa,26a	585.388.500.000	Long-term bank loans
Utang obligasi	1.200.000.000.000	2m,2aa,26b	-	Bonds payable
Liabilitas sewa	23.466.339.874	2q,17	-	Lease liabilities
TOTAL LIABILITAS JANGKA PENDEK	6.788.885.239.792		5.339.906.584.820	TOTAL CURRENT LIABILITIES
LIABILITAS JANGKA PANJANG				NON-CURRENT LIABILITIES
Liabilitas jangka panjang setelah dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam waktu satu tahun:				Long-term liabilities - net of current maturities:
Utang bank jangka panjang	10.566.626.915.103	2f,26a,44	10.300.247.308.156	Long-term bank loans
Utang obligasi	3.795.155.314.848	26b	2.739.857.615.285	Bonds payable
Liabilitas sewa	418.694.168.382	2q,17	-	Lease liabilities
Utang jaminan pelanggan	35.342.034.475	2aa,27	27.020.229.649	Customers deposits
Utang jangka panjang lainnya	17.194.013.740	2f,2aa	41.079.508.873	Other long-term payables
Liabilitas pajak tangguhan	231.024.839.341	2r,22f	522.505.012.962	Deferred tax liabilities
Liabilitas imbalan kerja	1.265.435.768.650	2o,28b	584.605.223.307	Employee benefits liabilities
TOTAL LIABILITAS JANGKA PANJANG	16.329.473.074.339		14.215.314.898.232	TOTAL NON-CURRENT LIABILITIES
TOTAL LIABILITAS	23.118.358.314.131		19.555.221.483.052	TOTAL LIABILITIES



PT ANGKASA PURA II (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAKNYA
LAPORAN LABA RUGI DAN PENGHASILAN
KOMPREHENSIF LAIN KONSOLIDASIAN
Untuk Tahun Yang Berakhir Pada
31 Desember 2019
(Disajikan dalam Rupiah, kecuali dinyatakan lain)

PT ANGKASA PURA II (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENT OF PROFIT OR LOSS
AND OTHER COMPREHENSIVE INCOME
For The Year Ended
December 31, 2019
(Expressed in Rupiah, unless otherwise stated)

Tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember/ Years ended December 31,			
2019	Catatan/ Notes	Disajikan kembali Catatan 4/ As restated - Note 4 2018	
PENDAPATAN USAHA			OPERATING REVENUES
Pendapatan aeronautika	5.759.574.609.569	6.009.880.307.720	Aeronautical revenues
Pendapatan non-aeronautika	5.324.659.508.095	5.183.429.279.482	Non-aeronautical revenues
TOTAL	11.084.234.115.664	11.193.309.587.202	TOTAL
Beban pegawai	(2.231.734.949.879)	(2.095.328.550.723)	Employee expenses
Beban operasional bandara	(5.180.941.217.008)	(4.710.113.129.874)	Airport operation expenses
Beban umum dan administrasi	(1.312.442.880.879)	(1.212.399.024.683)	General and administrative expenses
Beban pemasaran	(22.092.117.390)	(34.214.715.981)	Marketing expenses
Pendapatan lain-lain	225.355.991.482	60.880.158.280	Other income
Beban lain-lain	(119.611.513.287)	(111.459.248.189)	Other expenses
LABA USAHA	2.442.767.428.713	3.100.675.076.052	OPERATING PROFIT
Penghasilan keuangan	152.803.094.116	272.959.159.497	Finance income
Pajak final atas penghasilan keuangan	(30.633.465.128)	(53.683.683.528)	Final tax on finance income
Beban keuangan	(795.854.208.984)	(476.942.208.730)	Finance costs
Bagian rugi entitas asosiasi	(55.364.133.788)	(20.646.928.815)	Equity loss of associates entities
LABA SEBELUM BEBAN PAJAK FINAL DAN BEBAN PAJAK PENGHASILAN BADAN	1.713.718.714.929	2.822.361.414.476	PROFIT BEFORE FINAL TAX EXPENSE AND CORPORATE INCOME TAX EXPENSE
Beban pajak final	(141.192.429.077)	(113.600.103.801)	Final tax expense
LABA SEBELUM PAJAK PENGHASILAN BADAN	1.572.526.285.852	2.708.761.310.675	PROFIT BEFORE CORPORATE INCOME TAX
BEBAN PAJAK PENGHASILAN BADAN, BERSIH	(565.270.136.381)	(750.819.381.673)	CORPORATE INCOME TAX EXPENSE, NET
LABA TAHUN BERJALAN SETELAH EFEK PENYESUAIAN LABA MERGING ENTITY	1.007.256.149.471	1.957.941.929.002	PROFIT FOR THE YEAR AFTER EFFECT OF MERGING ENTITY'S PROFIT ADJUSTMENT



PT ANGKASA PURA II (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAKNYA
LAPORAN POSISI KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (lanjutan)
31 Desember 2019
(Disajikan dalam Rupiah, kecuali dinyatakan lain)

PT ANGKASA PURA II (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENT OF
FINANCIAL POSITION (continued)
December 31, 2019
(Expressed in Rupiah, unless otherwise stated)

Disajikan kembali - Catatan 4/
As restated - Note 4

	Catatan/ Notes	31 Desember 2019/ December 31, 2019	31 Desember 2018/ December 31, 2018	1 Januari 2018/ 31 Desember 2017/ January 1, 2018/ December 31, 2017	
EKUITAS					EQUITY
Ekuitas yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk					Equity attributable to owner of the parent entity
Modal saham - nilai nominal Rp1.000.000 per saham					Share capital - par value of Rp1,000,000 per share
Modal dasar - 63.886.608 saham pada tahun 2019 dan 20.000.000 saham pada tahun 2018 dan 2017					Authorized capital - 63,886,608 shares in 2019 and 20,000,000 shares in 2018 and 2017
Modal ditempatkan dan disetor penuh - 15.971.652 saham pada tahun 2019 dan 7.000.000 saham pada tahun 2018 dan 2017	28	15.971.652.000.000	7.000.000.000.000	7.000.000.000.000	Issued and fully paid capital - 15,971,652 shares in 2019 and 7,000,000 shares in 2018 and 2017
Tambahan modal disetor	2z,4	(59.048.538.134)	-	-	Additional paid-in capital
Modal disetor lainnya	29	-	4.434.923.823.602	4.752.112.049.937	Other paid-in capital
Komponen ekuitas lainnya	30	889.462.020.888	889.462.020.888	552.273.794.533	Other components of equity
Rugi komprehensif lain		(316.390.911.302)	(243.521.707.600)	(212.770.072.171)	Other comprehensive loss
Selisih ekuitas entitas anak	32	(26.316.798.626)	(26.316.798.626)	(26.316.798.626)	Equity difference of subsidiary
Ekuitas merging entity		-	349.450.807.500	288.727.447.019	Merging entity equity
Saldo laba					Retained earnings
Dicadangkan	31	7.072.640.364.594	10.137.428.750.204	8.529.641.394.521	Appropriated
Belum dicadangkan		548.808.292.108	1.444.746.318.905	1.442.870.556.800	Unappropriated
Ekuitas yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk		24.060.806.429.508	23.966.173.014.853	22.326.538.372.013	Equity attributable to owner of the parent entity
Kepentingan nonpengendali		382.002.455.833	262.422.533	322.775.453	Non-controlling interests
TOTAL EKUITAS		24.442.808.885.341	23.966.435.437.386	22.326.861.147.466	TOTAL EQUITY
TOTAL LIABILITAS DAN EKUITAS		43.998.030.368.393	39.318.360.267.063	33.399.412.472.356	TOTAL LIABILITIES AND EQUITY



PT ANGKASA PURA II (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAKNYA
LAPORAN POSISI KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (lanjutan)
31 Desember 2020
(Disajikan dalam Rupiah, kecuali dinyatakan lain)

PT ANGKASA PURA II (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENT OF
FINANCIAL POSITION (continued)
December 31, 2020
(Expressed in Rupiah, unless otherwise stated)

	31 Desember 2020/ December 31, 2020	Catatan/ Notes	31 Desember 2019/ December 31, 2019	
EKUITAS				EQUITY
Ekuitas yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk				Equity attributable to owner of the parent entity
Modal saham - nilai nominal Rp1.000.000 per saham				Share capital - par value of Rp1,000,000 per share
Modal dasar - 63.886.608 saham pada tahun 2020 dan 2019	15.971.652.000.000	29	15.971.652.000.000	Authorized capital - 63,886,608 shares in 2020 and 2019
Tambahan modal disetor	(59.048.538.134)	2z	(59.048.538.134)	Additional paid-in capital
Modal disetor lainnya	881.022.753.453	30	-	Other paid-in capital
Komponen ekuitas lainnya	(11.560.732.585)	31	869.462.020.868	Other components of equity
Penghasilan komprehensif lain	(844.007.693.355)		(316.390.911.302)	Other comprehensive income
Selisih ekuitas entitas anak	(26.316.798.626)	33	(26.316.798.626)	Equity difference of subsidiary
Saldo laba				Retained earnings
Dicadangkan	8.088.312.455.585	32	7.072.640.364.504	Appropriated
Belum dicadangkan	(2.959.398.938.755)		548.808.292.108	Unappropriated
Ekuitas yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk	21.040.654.507.583		24.060.806.429.508	Equity attributable to owner of the parent entity
Kepentingan nonpengendali	276.960.317.467		382.002.455.833	Non-controlling interests
TOTAL EKUITAS	21.317.614.825.050		24.442.808.885.341	TOTAL EQUITY
TOTAL LIABILITAS DAN EKUITAS	44.435.973.139.181		43.998.030.368.393	TOTAL LIABILITIES AND EQUITY

