
**ANALISIS PEMANFAATAN ASET TETAP PEMERINTAHAN DAERAH KOTA
SAMARINDA TAHUN 2019**

Evi Fariani¹, Siti Rohmah²

Universitas Widya Gama Mahakam Samarinda

evifariani6@gmail.com

Abstract

The purpose of this study is to determine whether in 2019 Mahkota II Bridge has been utilized in accordance with Government Regulation Number 34 of 2006. The analytical method used in this research is descriptive comparative using data collection techniques through interviews and surveys to determine the optimization of the use of the Mahkota II Samarinda bridge. From the results of the analysis, it is known that the use of the Mahkota II Bridge belonging to the Regional Government of Samarinda City in 2019 is not in accordance with Government Regulation Number 34 of 2006 concerning Roads, Irrigation and Networks in article 4, it is explained that the administration of public roads is obliged to ensure that it can be used as much as possible for prosperity of the people, especially increasing national economic growth by making travel costs as low as possible, this is because it has not been able to fully reduce the burden on bridge users' expenses.

Keywords: *Optimization, Usage, Mahkota II Samarinda Bridge*

Abstrak

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah pada tahun 2019 Jembatan Mahkota II telah dimanfaatkan sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006. Metode penelitian ini bersifat deskriptif komparatif dengan menggunakan teknik pengambilan data melalui wawancara dan survey untuk mengetahui optimalisasi penggunaan jembatan Mahkota II Samarinda. Dari hasil analisis, diketahui bahwa penggunaan jembatan Mahkota II milik pemerintah Kota Samarinda Pada Tahun 2019 belum secara optimal digunakan. Hal ini tidak selaras dengan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan, Irigasi dan Jaringan pada pasal 4 dijelaskan bahwa penyelenggaraan jalan umum wajib mengusahakan agar dapat digunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat, terutama meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dengan mengusahakan agar biaya perjalanan menjadi serendah rendahnya karena belum sepenuhnya dapat mengurangi beban pengeluaran pengguna jembatan

Kata Kunci: *Optimalisasi, Penggunaan, Jembatan Mahkota Dua Samarinda*

PENDAHULUAN

Infrastruktur berperan positif terhadap pertumbuhan ekonomi disuatu wilayah yaitu sebagai jawaban dari kebutuhan masyarakatnya guna meningkatkan kualitas hidup dan meningkatkan mobilitas penyaluran barang dan jasa hingga memberi efek kemudahan bagi masyarakat, maka infrastruktur merupakan bagian dari aset milik pemerintah daerah. Salah satu infrastruktur yang berperan penting bagi masyarakat adalah jembatan, selain sebagai penghubung satu daerah dengan daerah lain, jembatan juga berfungsi menunjang dan memberi kemudahan bagi pergerakan aktivitas masyarakat, termasuk mengurangi kemacetan disuatu daerah serta mempersingkat jarak tempuh bagi masyarakat yang berlalu lintas. Melihat begitu pentingnya

infrastruktur di suatu daerah sehingga dalam penggunaannya dituntut agar menjadi seoptimal mungkin.

Di kota samarinda terdapat jembatan yang menjadi akses penghubung antar daerah, salah satunya adalah jembatan Mahkota II yang menghubungkan Sungai Kapih kecamatan Sambutan dengan kelurahan Simpang Pasir, Palaran dengan panjang sekitar 1.4228 meter merupakan jembatan terpanjang di Kalimantan Timur juga menjadi salah satu ikon kota samarinda dan sebagai aset yang di kelola oleh Pemerintah Kota Samarinda. Setiap Aset milik daerah yang berada dibawah pengawasan suatu instansi pemerintah daerah di kelola berdasarkan peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 19 Tahun 2016 tentang Pedoman Pengelolaan Barang Milik Daerah, jembatan tergolong kedalam kategori Aset tetap jalan, irigasi dan jaringan yang dibangun oleh pemerintah serta dimiliki dan atau dikuasai oleh pemerintah dan dalam kondisi siap pakai yang harus dikelola optimal mungkin.

Pengelolaan aset secara optimal selain dapat memberi manfaat bagi masyarakat juga menjadi kunci keberhasilan suatu pembangunan daerah. Namun praktek dilapangan masih menunjukan bahwa Jembatan Mahkota II belum dikelola secara optimal, jembatan Mahkota II yang sudah melalui uji coba selama tiga pekan sejak tanggal 21 Juni 2017 lalu dengan melibatkan 22 dump truk untuk melintasi jembatan tersebut dan mulai resmi dibuka resmi untuk umum ternyata di pasang portal dan masih membatasi kendaraan yang berlalu lintas.

Di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, Irigasi dan Jaringan pada pasal 4 dijelaskan bahwa penyelenggaraan jalan umum wajib mengusahakan agar dapat digunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat, terutama untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dengan mengusahakan agar biaya perjalanan menjadi serendah-rendahnya. Berdasarkan uraian diatas, penulis ingin menulis skripsi dengan judul “ANALISIS PEMANFAATAN ASET TETAP PEMERINTAH KOTA SAMARINDA TAHUN 2019 (Studi Kasus Pada Jembatan Mahkota II Samarinda).”

LANDASAN TEORI

Pengertian Akuntansi Sektor Publik

Akuntansi sektor publik memiliki kaitan yang erat dengan penerapan dan perlakuan akuntansi pada domain publik. Akuntansi Sektor Publik merupakan sistem ekonomi yang mengidentifikasi, mengatur dan mengkomunikasikan informasi ekonomi dan entitas sektor publik (Afifah,2009:23). Akuntansi Sektor Publik juga berarti aktivitas akuntansi yang dilakukan

terhadap kejadian dan transaksi keuangan guna menyajikan data transaksi dan menganalisis berbagai aktivitas yang terkait dengan keuangan sebuah organisasi publik untuk memonitor kinerja dan pengevaluasian manajemen, memberikan dasar untuk mengamati trend antar kurun waktu, pencapaian atas tujuan yang telah di tetapkan juga memberikan informasi bagi pihak yang membutuhkan yang digunakan saat pengambilan sebuah keputusan.

Lingkup akuntansi sektor publik yaitu pemerintah, baik pemerintah pusat maupun daerah juga organisasi lain seperti rumah sakit pemerintah maupun swasta, perguruan tinggi negeri dan swasta, sekolah serta organisasi lainnya.

Aset tetap

Dalam buku yang ditulis oleh Mahmudi yang berjudul Akuntansi Sektor Publik, Aset tetap di definisikan sebagai aset berwujud yang mempunyai masa manfaat lebih dari 12 (dua belas) bulan untuk digunakan dalam kegiatan pemerintah atau dimanfaatkan oleh masyarakat umum (Mahmudi, 2011 : 291).

Dalam buku yang berjudul Akuntansi Keuangan Menengah Intermediate Accounting Keiso mengemukakan aset tetap sebagai Aset berwujud yang dimiliki untuk digunakan dalam kegiatan produksi atau menyediakan barang dan jasa untuk disewakan kepada orang lain, atau untuk tujuan administratif; aset-aset tersebut diharapkan dapat digunakan selama lebih dari satu periode. (Keiso,2017:631).

Dalam bukunya Keiso juga menjelaskan ada beberapa karakteristik dari aset tetap yaitu sebagai berikut:

1. Aset-aset tersebut diperoleh untuk digunakan dalam operasi dan tidak untuk dijual kembali, aset tetap tidak secara fisik menjadi bagian dari produk yang dimiliki untuk perdagangan kembali.
2. Aset-aset tersebut bersifat jangka panjang dan biasanya disusutkan. Aset tetap memberikan manfaat selama beberapa tahun dan perusahaan mengalokasikan biaya investasi dalam aset ini untuk beberapa periode mendatang melalui biaya penyusutan periodik. Pengecualian dari kaidah ini adalah tanah yang di susutkan hanya jika penurunan nilai yang meteril terjadi, seperti kerugian pada kesuburan lahan pertanian karena rotasi tanaman yang tidak baik, kekeringan atau erosi tanah.

3. Aset-aset tersebut memiliki substansi fisik. Aset tetap adalah aset yang ditandai dengan keberadaan fisik atau substansi. Hal ini yang membedakan aset tak terwujud, seperti paten atau goodwill. (Keiso,2017:631).

Klasifikasi Aset tetap

Dalam Pernyataan Standar Akuntansi Pemerintah Nomor 07 Tahun 2010 tentang Aset Tetap, aset tetap pemerintah diklasifikasikan berdasarkan kesamaan dalam sifat atau fungsinya dalam aktivitas operasi entitas yaitu sebagai berikut:

1. Tanah

Tanah yang dikelompokkan sebagai aset tetap ialah tanah yang diperoleh dengan maksud untuk kegiatan operasi pemerintah dan dalam kondisi siap dipakai.

2. Gedung dan bangunan

Gedung dan bangunan mencakup seluruh gedung dan bangunan yang diperoleh dengan maksud untuk dipakai dalam kegiatan operasional pemerintah dan dalam keadaan siap dipakai.

3. Peralatan dan mesin mencakup

Peralatan dan mesin mencakup mesin-mesin dan kendaraan bermotor, alat elektronik dan seluruh inventaris kantor dan peralatan lainnya yang nilainya signifikan dan masa manfaatnya lebih dari 12 (dua belas) bulan dan dalam kondisi siap pakai.

4. Jalan, irigasi dan jaringan

Jalan, irigasi dan jaringan yang dibangun oleh pemerintah serta dimiliki dan/atau dikuasai oleh pemerintah dan dalam kondisi siap pakai yang berguna untuk menunjang kesejahteraan penduduk di suatu wilayah.

5. Aset tetap lainnya

Aset tetap lainnya mencakup aset tetap yang tidak dikelompokkan kedalam aset tetap di atas, yang diperoleh dan dimanfaatkan untuk kegiatan operasional pemerintah dan dalam kondisi siap dipakai.

6. Konstruksi dalam pengerjaan

Konstruksi dalam pengerjaan mencakup aset yang sedang dalam proses pembangunan namun pada tanggal laporan keuangan belum selesai seluruhnya.

Pemanfaatan Aset

Pemanfaatan merupakan kegiatan yang dilakukan dalam mengelola Barang Miik Daerah sesuai dengan peruntukannya. Pemanfaatan disini berarti mengupayakan suatu aset agar sesuai fungsi dan tujuan hingga tidak keluar dari peruntukan mula diadakan aset tersebut (Peraturan Pemerintah Dalam Nomor 19, 2016:6). Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, Penggunaan diartikan sebagai proses, cara, perbuatan memanfaatkan sesuatu dan pemakaian (KBBI, 2016).

Definisi Jembatan

Jembatan secara umum merupakan suatu konstruksi yang berfungsi untuk menghubungkan dua bagian jalan yang terputus oleh adanya rintangan-rintangan seperti lembah yang dalam, alur sungai, danau, saluran irigasi, kali, jalan kereta api, jalan raya yang melintang tidak sebidang dan lain-lain. Jembatan di artikan sebagai suatu struktur yang dibuat untuk menyeberangi jurang atau rintangan seperti sungai, rel kereta api ataupun jalan raya. Jembatan dibangun untuk memudahkan pejalan kaki, kendaraan bermotor atau kereta api di atas lembah tersebut (Utekniksipil, 2016)

Manfaat Jembatan

Jembatan merupakan konstruksi bangunan yang dapat mempermudah akses perjalanan yang sebelumnya hanya bisa dilalui melewati jalur laut dan udara menjadi bisa ditempuh dengan jalur darat. Berikut manfaat dibangunnya jembatan:

1. Manfaat jembatan dari segi geografi dan kependudukan :
 - a. Batas wilayah antar dua daerah yang dihubungkan oleh jembatan dapat ditentukan menggunakan batas darat,
 - b. Adanya peluang pembaharuan atau pindah tempat tinggal antar masyarakat dari dua tempat yang dihubungkan oleh jembatan,
 - c. Munculnya kawasan strategis untuk menghasilkan pemasukan tambahan dari pengguna jalan,
 - d. Mudahnya usaha pemerintah dalam rangka pemerataan kesejahteraan penduduk,
 - e. Mempermudah jarak tempuh masyarakat agar tidak memakan biaya yang cukup banyak.
2. Manfaat jembatan dari segi politik dan pertahanan nasional:
 - a. Semakin kuatnya pertahanan dalam skala nasional
 - b. Jembatan yang menghubungkan dua daerah dapat menciptakan keseimbangan dalam hal politik

- c. Pemerataan kegiatan politik antar dua daerah yang dapat dihubungkan dengan dibangunnya jembatan
 - d. Jembatan merupakan bentuk persentasi atau tolak ukur kemajuan suatu negara
3. Manfaat jembatan dari segi sosial budaya :
- a. Memudahkan masyarakat yang daerahnya telah terhubung dalam berinteraksi sosial hingga akan
 - b. Terjalin persaudaraan dan ketenteraman antar masyarakat.

Dengan adanya interaksi sosial maka akan mudah memahami budaya dan nilai sosial antar masyarakat suatu daerah dengan daerah yang terhubung.

Definisi Optimalisasi

Optimalisasi atau optimasi adalah suatu proses untuk mencapai hasil yang ideal atau optimal (nilai efektif yang dapat dicapai). Optimasi dapat diartikan sebagai suatu bentuk mengoptimalkan sesuatu hal yang sudah ada, ataupun merancang dan membuat sesuatu menjadi optimal juga merupakan proses kerja dalam manajemen aset untuk mengoptimalkan potensi fisik, lokasi, nilai, jumlah atau volume, legal dan ekonomi yang dimiliki aset tersebut dan untuk meningkatkan fungsi dan guna agar aset optimal. Dalam prosesnya harus di analisis hal-hal yang menjadi penyebab tidak optimalnya pemanfaatan aset tersebut. Hal-hal yang mungkin menjadi penyebabnya berkaitan dengan legalitas suatu aset, fisik aset tersebut, nilai ekonomi ataupun faktor lainnya (Yusuf,2010: 117).

PEMBAHASAN

Untuk mencapai tujuan dari penelitian ini yaitu mengetahui apakah pemanfaatan jembatan Mahkota II telah sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan, Irigasi dan Bangunan, maka dilakukan analisis deskriptif komperatif sebagai berikut:

Data Hasil Penelitian

Data penelitian ini diperoleh melalui hasil wawancara langsung maupun melalui media telepon diantaranya:

1. Wawancara dengan Kepala Bidang Aset di kantor Dinas BPKAD Badan Pengelolaan Aset dan Daerah (BPKAD) Kota Samarinda
2. Wawancara dengan anggota Bidang Bina Marga di kantor Dinas PUPR (Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang) Kota Samarinda.

3. Wawancara beberapa dengan pengguna jembatan Mahkota II Samarinda.

Data hasil wawancara dijabarkan sebagai berikut:

<p>a. Sumber Dana Pembangunan Jembatan Mahkota II:</p> <p>1. Dari mana sumber dana pembangunan dan perawatan Jembatan Mahkota II Samarinda ?</p>	<p>Pembangunan Jembatan Mahkota II pada awalnya dibiayai oleh dana pusat (APBN) namun dipertengahan pembangunannya juga pernah dibiayai dengan bantuan keuangan Pemprov Kaltim (Bankeu) dan pada tahap akhir penyelesaiannya penyelesaiannya menggunakan dana APBD Kota Samarinda begitu pula dengan perawatannya.</p>
<p>2. Apakah dalam pengelolaan Jembatan Mahkota II di landasi aturan khusus dari Pemerintah?</p>	<p>Jembatan Mahkota termasuk kedalam aset milik pemerintah kota samarinda hingga dalam pengelolaannya terutama dari segi administratif berpedoman pada Peraturan menteri dalam Negeri Nomor 19 Tahun 2016 tentang pegelolaan barang Milik Negara/Daerah.</p>
<p>Wawancara anggota Bidang Bina Marga Dinas PUPR Kota Samarinda</p>	
<p>a. Apa Tujuan awal dari pembangunan Jembatan Mahkota II ?</p>	<p>Tujuan awal pembangunan Jembatan Mahkota II adalah untuk mengurangi beban layan jembatan mahakam satu dan mengurangi kemacetan dalam kota serta sebagai penghubung antar sungai kaphi dengan samarinda seberang.</p>
<p>b. Apakah pembangunan Jembatan Mahkota II di khususkan untuk kendaraan tertentu saja atau untuk semua jenis kendaraan?</p>	<p>Menurut aturan direktorat jenderal bina marga, Jembatan Mahkota II boleh dilewati semua jenis kendaraan dengan tekanan beban gandar maximal 12 ton.</p>
<p>c. Mengapa di Jembatan Mahkota II di pasang portal dan apakah pembatasan kendaraan yang lewat hanya sementara atau untuk waktu yang tidak ditentukan?</p>	<p>Pemasangan portal di Jembatan Mahkota II merupakan syarat soft opening sembari menunggu rekomendasi layak fungsi terbit dan menunggu evaluasi reability yang dikeluarkan oleh KKJT sehingga pembatasan hanya bersifat sementara hingga assesment reability diterbitkan.</p>
<p>d. Mengapa kendaraan berupa truck tidak boleh melintasi Jembatan Mahkota II dan harus mengambil jalan memutar yang lebih jauh?</p>	<p>Untuk menghindari kemacetan ditiga ruas akses menuju Jembatan Mahkota II yaitu jalan Ottor Iskandar Dinata, jalan Emboen Suryana dan jalan Sejati serta menaati aturan direktorat jenderal bina marga yang menyatakan bahwa Jembatan Mahkota II mampu menahan beban gandar masimal 12 ton.</p>
<p>Wawancara pengguna Jembatan Mahkota II samarinda</p>	
<p>a. Apa pendapat anda mengenai dipasangnya portal di Jembatan Mahkota II?</p>	<p>Bagi saya tidak masalah, karena dengan adanya portal tersebut kendaraan yang tidak seharusnya melintas tidak melintas saya merasa aman saat melewati jembatan.</p>
<p>a. Bagaimana pendapat anda mengenai kendaraan besar harus memutar balik menuju jembatan Mahulu jika ingin menyeberang ?</p>	<p>Jika kendaraan harus memutar maka hal tersebut akan memakan aktu dan biaya yang besar pula hingga tidak efektif.</p>

Pemanfaatan Jembatan Mahkota II Pada Tahun 2019

Pemanfaatan jembatan Mahkota II pada Tahun 2019 belum selaras dengan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, Irigasi dan Jaringan pada pasal 4 dijelaskan bahwa penyelenggaraan jalan umum wajib mengusahakan agar dapat digunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat, terutama untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dengan mengusahakan agar biaya perjalanan menjadi serendah-rendahnya.

Selain itu tidak sejalan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 Pasal 3 ayat (1) tentang Pengelolaan Barang Milik Daerah/Negara yang menjelaskan bahwa Pengelolaan Barang Milik Daerah dilaksanakan sesuai dengan asas efisiensi yaitu pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah digunakan sebagai batasan standar kebutuhan dalam rangka menunjang penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi pemerintahan secara optimal guna meningkatkan kesejahteraan dan taraf hidup masyarakat.

Ketidakselarasan ini dikarenakan pada tahun 2019 pemanfaatan jembatan Mahkota II masih belum sepenuhnya sesuai dengan tujuan dibangunnya infrastruktur jembatan. Pada tahun 2019, jembatan Mahkota II masih dipasang portal. Pemasangan portal tersebut merupakan soft opening sembari menunggu rekomendasi layak fungsi terbit dan menunggu evaluasi reability yang dikeluarkan oleh KKJT sehingga pembatasan hanya bersifat sementara hingga assesment reability diterbitkan karena berdasarkan aturan Direktorat Jenderal Bina Marga dengan tekanan gandar maximal 12 ton.

Meskipun pembatasan ini hanya bersifat sementara namun pembatasan ini menyebabkan kerugian bagi sebagian pengguna jalan terutama kendaraan truk karena diharapkan setelah dibuka akses transportasi kendaraan tersebut bisa lebih lancar tetapi keadaan dilapangan menyebabkan kendaraan besar yang ingin menuju palaran harus memutar lebih jauh ke jembatan mahulu yang memangkask waktu tinggi dan mengeluarkan biaya besar pula dan ketidak sesuai harapan ini membuat sebagian pengguna truk nekat untuk memaksa menabrak portal hingga tujuh kali rusak yang akhirnya menambah biaya perbaikan lagi.

Pemasangan portal juga mengakibatkan sisi ruas jalan lainnya mengalami penumpukan kendaraan terutama diruas jalan Ottor Iskandar Dinata, jalan Emboen Suryana dan jalan Sejati yang lebarnya kurang dari 12 meter (7-8 meter) dan masih harus dibagi dua arus lajur kendaraan dan belum rampungnya jalur pendekat menuju jembatan Mahkota II menyebabkan kemacetan

sehingga penggunaannya menjadi tidak efektif dan efisien bagi sebagian kendaraan yang melintas, selain waktu yang digunakan semakin banyak, biaya yang dikeluarkan juga meningkat.

Dampak Penggunaan Jembatan Mahkota II Samarinda

Penggunaan Jembatan Mahkoa II memberi efek positif maupun negaif bagi perekonomian dan sosial masyarakat kota Samarinda, diantaranya adalah:

1. Dampak positif :
 - a. Mempersingkat waktu menyeberang menuju ke samarinda seberang
 - b. Mempermudah akses menuju tol samarinda-balikpapan
 - c. Mengurangi kemacetan dalam kota
 - d. Membuka peluang usaha bagi masyarakat yang tinggal disekitar Jembatan Mahkota II karena banyak pengguna yang berlalulintas maupun hanya sekedar berjalan-jalan singgah untuk beristirahat.
 - e. Menjadi obyek wisata kota Samarinda karena merupakan jembatan terpanjang di Kalimantan Timur.
2. Dampak negatif :
 - a. Mengakibatkan kemacetan di ketiga ruas akses menuju jembatan Mahktoa II Samarinda.
 - b. Menyebabkan pengeluaran yang lebih besar bagi kendaraan besar harus memutar melalui Jembatan Mahulu.
 - c. Pertumbuhan Pedagang Kaki Lima yang kurang terkendali

KESIMPULAN

Berdasarkan analisis dan pembahasan yang dilakukan mengenai optimalisasi penggunaan jembatan Mahkota II Samarinda yang telah diuraikan pada bab sebelumnya penulis telah mengidentifikasi dan menarik kesimpulan yang dijabarkan sebagai berikut:

1. Pemanfaatan jembatan Mahkota II Samarinda selama tahun 2019 belum sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, Irigasi dan Jaringan pada pasal 4 dijelaskan bahwa penyelenggaraan jalan umum wajib mengusahakan agar dapat digunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat, terutama untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dengan mengusahakan agar biaya perjalanan menjadi serendah-rendahnya karena belum sepenuhnya dapat digunakan secara efisien dan efektif.

2. Penggunaan Jembatan Mahkota II memberi dampak positif dan negatif bagi perkembangan perekonomian dan sosial kota Samarinda

DAFTAR PUSTAKA

- Afifah, (2009). *Akuntansi Pemerintahan : Implementasi Akuntansi keuangan Pemerintah Daerah*. Fajar Interpratama Offset. Jakarta.
- Baridwan, Zaki. (2008). *INTERMEDIATE ACCOUNTING*. Edisi 8. BPFE. Yogyakarta
- IKAPI. (2010). *Peraturan Standar Akuntansi Pemerintah*. Fokus Media. Bandung
- Istikomah, A. (2019). *Pengaruh Insfrastuktur Dan Etika Bisnis Islam Terhadap Keputusan Pembelian Konsumen. Ponorogo*.
- KBBI. (2016). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Balai Pustaka. Jakarta.
- Keiso, Donald E, et.al. (2017). *Akuntansi Keuangan Menengah Intermediate Accounting*. Salemba Empat. Jakarta.
- Mardiasmo. (2009). *Akuntansi Sektor Publik*. Andi OFFSET. Yogyakarta
- Nurmadimah. (2012). *Infrastruktur. Pustaka Belajar*. Yogyakarta:
- Hadi. (2004) . *Metedeologi Penelitian*. Gramedia. Jakarta
- Permendagri. (2016). *Peedoman Pengelolaan Barang Milik Daerah*.
www.djpk.kemenkeu.go.id. Jakarta
- Perpres. (2015). *Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015. Peraturan Pemerintah*. Jakarta.
- Purwanto, Erwan Agus & Dyah Ratih Sulistya. (2017). *Metedeologi Penelitian Kuantitatif*. GAVA MEDIA. Edisi Kedua. Yogyakarta
- Sujarweni, W. (2015). *Akuntansi Sektor Publik*. Penerbit Pustaka Baru Press. Yogyakarta.
- Utekniksipil. (2016). *Jembatan*. utekniksipil.blogspot.com. Jakarta.