

1 PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pertumbuhan infrastruktur di Indonesia kini semakin berkembang pesat sebagai akibat banyaknya pembangunan dari berbagai aspek seperti pembangunan jembatan, bandara, fasilitas distribusi air, jaringan telekomunikasi, dan jalan. Salah satu pembangunan infrastruktur yang saat ini sedang giat dibangun oleh pemerintah adalah jalan tol. Jalan tol berguna sebagai sarana penghubung transportasi di darat dan sebagai salah satu akses jalan utama bagi penggunanya untuk melakukan perjalanan menuju suatu tempat dengan cepat, mudah, dan nyaman serta bebas hambatan, sehingga hal tersebut memberikan kesadaran bagi pemerintah untuk terus membangun fasilitas jalan tol bagi masyarakat.

Pembangunan infrastruktur oleh negara tidak lepas dari adanya pemanfaatan jasa operator yang bersedia untuk melakukan pelayanan jasa publik sebagai pembangun. Hal ini terjadi karena pemerintah tidak dapat membangun infrastruktur-nya sendiri. Oleh karena itu pemerintah membuat suatu perjanjian konsesi jasa dengan pihak operator dibawah wewenang dan pengawasan Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT). Perjanjian konsesi jasa berisi tentang berbagai syarat dan ketentuan yang harus dipenuhi sebagai bahan pertimbangan hal-hal yang wajib dilakukan dan hak yang akan diterima oleh pihak operator dan pemerintah. Berdasarkan perjanjian tersebut pihak operator memiliki masa konsesi untuk melaksanakan perusahaan jalan tol selama masa konsesinya masih memiliki manfaat, melalui perjanjian tersebut operator berhak untuk mengakui hak konsesinya sebagai aset takberwujud atau Hak Perusahaan Jalan Tol (HPJT). Ketika masa manfaat konsesinya telah habis, pihak operator wajib mengembalikan HPJT kepada pemerintah/Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) (JSMR 2006).

Perjanjian konsesi jasa telah diatur dalam Interpretasi Standar Akuntansi Keuangan (ISAK 16) tentang prinsip umum dalam pengakuan dan pengukuran hak dan kewajiban terkait dengan perjanjian konsesi jasa. Prinsip umum ISAK 16 mengakui adanya pemberian hak atas pembangunan dan pengoperasian jalan tol kepada pihak operator atas perjanjian konsesi jasa terhadap aset atau infrastruktur. Pengakuan hak tersebut diketahui sebagai hak konsesi yang tidak dapat diakui sebagai aset tetap, melainkan sebagai aset takberwujud sebagaimana yang telah diuraikan pada paragraf dua. Hal tersebut terjadi karena perjanjian konsesi jasa tidak memberikan hak kepada operator untuk mengendalikan penggunaan infrastruktur jasa publik, sehingga pihak operator hanya memiliki akses untuk mengoperasikan infrastruktur dalam menyediakan jasa publik, serta sebagai salah satu tindakan untuk mendukung kepentingan pemberi konsesi sesuai dengan persyaratan yang ditentukan dalam kontrak tertulis. Pengakuan perjanjian konsesi ini berkaitan dengan Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK 19) tentang aset takberwujud yang dimiliki oleh pihak penerima hak konsesi yang nantinya akan diakui sebagai manfaat di masa depan terhadap bisnis perusahaan. Jika ditinjau berdasarkan ruang lingkup interpretasi ISAK 16 pada syarat perjanjian konsesi jasa, operator bertindak sebagai penyedia jasa. Operator membangun atau meningkatkan kemampuan infrastruktur (jasa konstruksi atau peningkatan

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.

b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.

2. Dilarang mempublikasikan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.

kemampuan) yang digunakan untuk menyediakan jasa publik serta mengoperasikan dan memelihara infrastruktur (jasa operasi) selama jangka waktu tertentu (ISAK 16, PSAK 19 2018).

PT Jasa Marga (Persero) Tbk merupakan salah satu entitas yang telah menerima hak konsesi atas pelaksanaan perjanjian konsesi jasa dengan pemerintah dan Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT). Perjanjian konsesi jasa tertulis pada Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) Tbk No. 246/PPJT/VII/Mn/2006 tanggal 7 Juli 2016 pada pasal 2 tentang lingkup pengusahaan jalan tol. Isi dari perjanjian tersebut menguraikan bahwa entitas bertanggung jawab untuk melaksanakan pengusahaan jalan tol, yang meliputi pendanaan, perencanaan teknik, konstruksi, pengoperasian, dan pemeliharaan sesuai pada ketentuan dalam perjanjian dan peraturan perundang-undangan dan ketentuan yang berlaku. Entitas telah mendapatkan haknya untuk melaksanakan kewajibannya sebagai pelayanan jasa publik dalam membangun dan mengoperasikan jalan tol di seluruh Indonesia, serta sebagai pelayanan jasa terkait infrastruktur atau usaha lain yang berada di daerah jalan tol, seperti tempat istirahat, iklan, utilitas, dan lain-lain. Perjanjian konsesi jasa yang ditanda tangani oleh entitas mengisyaratkan bahwa pemerintah telah memberikan kepercayaan kepada entitas, sehingga perusahaan dapat membangun aset jalan tol sebagai infrastruktur yang diharapkan dapat membantu masyarakat mendapatkan akses jalan yang nyaman dan bebas hambatan (JSMR 2006).

PT Jasa Marga (Persero) Tbk merupakan entitas yang tergolong unik pada *nature of business*-nya. Entitas memiliki hak untuk membangun aset jalan tol, namun hal itu tidak terjadi seperti keadaan sesungguhnya, dengan demikian entitas hanya berlaku seolah-olah sebagai kontraktor pemerintah untuk membangun aset jalan tol. Entitas melakukan perjanjian lain dengan pihak penyedia jasa kontraktor sesungguhnya yang di sebut sebagai perjanjian kontrak konstruksi, sehingga entitas tidak melakukan pekerjaan konstruksinya dalam membangun aset jalan tol secara langsung, melainkan menggunakan jasa pihak lain. Keunikan lain terdapat pada kepemilikan aset serta pengakuannya, berdasarkan perjanjian yang telah diuraikan pada paragraf kedua dan ketiga bahwa entitas mengakui hak konsesi sebagai aset takberwujud dengan masa konsesi yang artinya secara garis besar entitas tidak memiliki aset sendiri untuk diambil manfaatnya di masa yang akan datang secara kepemilikan pribadi, kendati demikian, entitas tetap berhak mengakui manfaat berupa pendapatan untuk bisnisnya dari kapasitas kepemilikan aset takberwujud atas aset jalan tol. Pengakuan manfaat berupa pendapatan tersebut merupakan pendapatan utama bagi entitas dari hasil banyaknya *traffic* kendaraan yang melewati gerbang tol berdasarkan aset takberwujud atau HPJT yang dimiliki entitas, peristiwa tersebut menunjukkan eksistensi bahwa entitas masih beroperasi hingga saat ini dan mampu bertahan pada *nature of business*-nya.

Perjanjian kontrak konstruksi dilakukan ketika perusahaan memiliki rencana untuk membangun jalan tol baru, sehingga dengan adanya perjanjian tersebut memberikan dampak pada aset Hak Pengusahaan Jalan Tol akan bertambah. Selama masa pembangunan aset tersebut entitas memiliki dua macam metode untuk mengakui biaya konstruksi yang terjadi. Metode pengakuan biaya tersebut diantaranya yaitu; a) metode *by progress*; dan b) metode *contractor pre-finance*.

Hak Pengusahaan Jalan Tol akan terus bertambah seiring banyaknya pembangunan jalan tol baru, dengan demikian Hak Pengusahaan Jalan Tol yang telah beroperasi normal harus dihitung dan dicatat sesuai dengan masa manfaatnya.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPI.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPI.



Perhitungan dan pencatatan masa manfaat Hak Pengusahaan Jalan Tol ditentukan dengan melakukan amortisasi sebagai suatu pengakuan beban periode berjalan. Penerapan metode amortisasi setiap perusahaan berbeda-beda sesuai dengan karakteristik asetnya, namun biasanya banyak entitas yang menerapkan metode amortisasi menggunakan garis lurus (*straight line method*). PT Jasa Marga (Persero) Tbk sampai dengan 2015 menerapkan metode amortisasi menggunakan metode garis lurus (*straight line method*) dan selanjutnya merubah metode amortisasi menjadi metode unit pemakaian (*unit of usage*) atau metode unit produksi (*unit of production*) yang memiliki karakter dan perlakuan yang sama, hanya berbeda pada dasar pengenaannya. Dasar pengenaan untuk metode unit pemakaian adalah volume lalu lintas yang setiap hari melewati gerbang tol (JSMR 2018). Berdasarkan uraian diatas, maka penulis tertarik untuk menulis karya ilmiah yang membahas mengenai **“Tinjauan Pencatatan Akuntansi Keuangan ISAK atas Pemanfaatan Aset Takberwujud (Hak Pengusahaan Jalan Tol) berdasarkan PSAK 19 pada PT Jasa Marga (Persero) Tbk”**.

1.2. Rumusan Masalah

Terdapat rumusan masalah yang penulis uraikan dalam bentuk *point* pertanyaan tentang pokok permasalahan dari setiap pembahasan sebagai pendukung tujuan penulisan, diantaranya:

1. Bagaimana perlakuan akuntansi terhadap perjanjian konsesi jasa atas aset takberwujud (Hak Pengusahaan Jalan Tol) berdasarkan analisis pada kerangka akuntansi ISAK 16?
2. Bagaimana pengakuan, penyajian, dan pencatatan Akuntansi terhadap aset takberwujud (Hak Pengusahaan Jalan Tol) selama proses konstruksi sampai proses konstruksi telah selesai dan jalan tol sudah beroperasi?
3. Bagaimana perhitungan dan pencatatan amortisasi aset takberwujud (Hak Pengusahaan Jalan Tol)?
4. Bagaimana ilustrasi perhitungan dan pencatatan Akuntansi terhadap amortisasi atas aset takberwujud (Hak Pengusahaan Jalan Tol) yang telah beroperasi?

1.3. Tujuan

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah dipaparkan, maka tujuan penulisan ini adalah untuk:

1. Menguraikan perlakuan akuntansi terhadap perjanjian konsesi jasa atas aset takberwujud (Hak Pengusahaan Jalan Tol) berdasarkan analisis pada kerangka akuntansi ISAK 16
2. Menguraikan pengakuan, penyajian, dan pencatatan Akuntansi terhadap

aset takberwujud (Hak Pengusahaan Jalan Tol) selama proses konstruksi sampai proses konstruksi telah selesai dan jalan tol sudah beroperasi

3. Menguraikan perhitungan dan pencatatan amortisasi aset takberwujud (Hak Pengusahaan Jalan Tol)
4. Menggambarkan ilustrasi perhitungan dan pencatatan Akuntansi terhadap amortisasi atas aset takberwujud (Hak Pengusahaan Jalan Tol) yang telah beroperasi

1.4. Manfaat

Berdasarkan tujuan penulisan, manfaat yang diharapkan dalam penulisan karya ilmiah ini sebagai berikut:

1. Menambah pengetahuan bagi penulis mengenai pencatatan akuntansi ISAK 16 atas pemanfaatan pada aset takberwujud (Hak Pengusahaan Jalan Tol) berdasarkan PSAK 19 pada PT Jasa Marga (Persero) Tbk
2. Memberikan wawasan kepada pembaca terhadap pengakuan Hak Pengusahaan Jalan Tol
3. Sebagai masukan bagi perusahaan tentang pencatatan akuntansi ISAK 16 atas pemanfaatan pada aset takberwujud (Hak Pengusahaan Jalan Tol) berdasarkan PSAK 19

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.

b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.