

ANALYSIS OF THE IMPLEMENTATION OF ISAK 16 - SERVICE CONCESSION AGREEMENTS AND ITS IMPLICATIONS FOR THE COMPANY'S FINANCIAL STATEMENTS

Yedi Isnandi¹, Sugeng Riyadi²

¹Student Magister Akuntansi Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Budi Luhur

²Magister Akuntansi Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Budi Luhur

Email Korespodensi: 2232600136@student.budiluhur.ac.id

ABSTRAK

Artikel History:

Artikel masuk:

13/06/2024

Artikel revisi:

15/07/2024

Artikel diterima:

31/07/2024

Keywords:

ISAK 16, Laporan

Keuangan,

Perusahaan Jasa

Dengan Perjanjian

Konsesi

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui studi literatur dan studi lapangan. Studi literatur diperoleh dari jurnal-jurnal ilmiah, standar akuntansi, regulasi pemerintah, perjanjian-perjanjian dan kajian-kajian bisnis terkait penyelenggaraan kereta api ringan/ Light Rail Transit, sedangkan studi lapangan dilakukan melalui wawancara dengan informan yang memahami penyelenggaraan kereta api ringan/LRT. Perusahaan yang menjadi obyek penelitian adalah PT Jakarta Propertindo (Perseroda) merupakan perusahaan yang ditugaskan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Api Ringan/Light Rail Transit Koridor 1 Fase 1 (Kelapa Gading Velodrome). Tujuan penelitian adalah untuk menganalisis kebijakan akuntansi yang sesuai bagi perusahaan terkait Perjanjian Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Api Ringan/Light Rail Transit Koridor 1 Fase 1 (Kelapa Gading Velodrome) merupakan ruang lingkup ISAK -16 Perjanjian Konsesi Jasa, implementasi ISAK 16 dan implikasi penerapan ISAK 16 terhadap laporan keuangan. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa kebijakan akuntansi terkait Penyelenggaraan Prasarana Kereta Api Ringan/Light Rail Transit merupakan ruang lingkup ISAK 16 : Perjanjian Konsesi Jasa sehingga implikasi terhadap laporan keuangan, perusahaan harus mencatat Aset Prasarana LRT sebagai Aset Takberwujud, sedangkan untuk Penyelenggaraan Sarana Kereta Api Ringan/Light Rail Transit adalah merupakan ruang lingkup PSAK 16 : Aset Tetap sehingga perusahaan harus mencatat Aset Sarana LRT sebagai Aset Tetap.

ABSTRACT

This research is qualitative research with data collection techniques through literature studies and field studies. Literature studies were obtained from scientific journals, accounting standards, government regulations, agreements and business studies related to the implementation of light rail/Light Rail Transit, while field studies were carried out through interviews with informants who understand the implementation of light rail/LRT. The company that is the object of research is PT Jakarta Propertindo (Perseroda) which is a company assigned by the DKI Jakarta Provincial Government to provide infrastructure and facilities for Light Rail Transit Corridor 1 Phase 1 (Kelapa Gading Velodrome). The aim of the research is to analyze appropriate accounting policies for companies related to the Light Rail Transit Infrastructure and Facilities Agreement for Corridor 1 Phase 1 (Kelapa Gading Velodrome) which is the scope of ISAK -16 Services Concession Agreement, implementation of ISAK 16 and implications of implementing ISAK 16 to the financial statements. The results of the research conclude that accounting policies related to the Implementation of Light Rail Transit Infrastructure are within the scope of ISAK 16: Service Concession Agreements so that the implications for financial statements are that companies must record LRT Infrastructure Assets as Intangible Assets, while for the Operation of Light Rail Transit Facilities Rail Transit is within the scope of PSAK 16: Fixed Assets so companies must record LRT Facilities Assets as Fixed Assets.



PENDAHULUAN

Perkembangan sektor transportasi yang baik akan memberikan kontribusi yang cukup besar bagi perkembangan sektor lainnya seperti sektor perdagangan, perindustrian, keuangan, dan jasa-jasa. Transportasi darat memegang peranan krusial dalam kehidupan sehari-hari warga Jakarta. Sebagai ibukota dan pusat ekonomi, mobilitas penumpang dan barang di Jakarta sangat tinggi. Oleh karena itu, ketersediaan transportasi darat yang baik menjadi perhatian utama bagi para pemangku kepentingan. Kebutuhan akan transportasi umum yang aman dan nyaman sangat penting untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, yang berkontribusi pada kemacetan lalu lintas dan pertumbuhan jumlah kendaraan. Pemerintah DKI Jakarta merespons kebutuhan ini dengan pembangunan sistem transportasi cepat berskala massal, seperti MRT (Mass Rapid Transportation).

Antara MRT dan LRT, tidak ada perbedaan yang mencolok, baik dari segi bentuk kereta maupun lintasan yang mereka gunakan, semuanya tampak serupa. Tetapi jika kita melihat lebih detail, ada beberapa perbedaan mendasar antara MRT dan LRT yang perlu dipahami. LRT, singkatan dari Light Rail Transit, merupakan salah satu jenis sistem Kereta Api Penumpang yang beroperasi di wilayah perkotaan. Konstruksinya ringan dan dapat berjalan bersama lalu lintas lain atau dalam lintasan khusus. LRT juga sering disebut sebagai trem. Kereta api ringan ini telah banyak digunakan di berbagai negara di Eropa dan telah mengalami berbagai modernisasi. Salah satunya adalah otomatisasi, yang memungkinkan operasional tanpa masinis, serta kemampuan beroperasi pada lintasan khusus. LRT juga sering menggunakan lantai rendah (sekitar 30 cm) yang disebut sebagai Low floor LRT untuk memudahkan penumpang saat naik dan turun.

Pembangunan Prasarana dan Sarana LRT Koridor 1 Fase 1(Kelapa Gading Velodrome) dengan panjang jalur mencapai 5,8 km dilakukan selama kurang lebih tiga tahun dan mulai dioperasikan pada bulan Desember 2019. Pada awal operasional tahun 2019, jumlah penumpang LRT di jalur Koridor Kelapa Gading - Velodrom mencapai 145.897 orang, dengan rata-rata 4.706 penumpang per hari. Pada tahun 2020, khususnya di bulan Januari dan Februari (sebelum pandemi), jumlah penumpang per bulan mencapai lebih dari 100.000 penumpang. Namun, setelah pandemi melanda, jumlah penumpang mengalami penurunan signifikan menjadi 60.733 pada bulan Maret. Kondisi ini berlanjut hingga tahun 2021 karena diberlakukan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) oleh pemerintah untuk mengatasi pandemi COVID-19.

Tabel.1 Jumlah Penumpang Light Rail Transit (LRT)

Bulan	Penumpang (Orang)	
	2020	2021
Januari	118.758	21.558
Pebruari	135.477	21.911

Maret	60.733	28.003
April	7.312	24.151
Mei	5.960	21.306
Juni	18.407	30.348
Juli	26.210	10.357
Agustus	26.187	14.731
September	18.974	23.781
Oktober	18.786	30.693
November	25.234	34.292
Desember	25.201	38.256
Jumlah	489.259	301.408

Sumber : Katalog Statistik DKI Jakarta 2021

Skema penugasan tersebut adalah Bangun Guna Serah (Build Operate Transfer/BOT). Skema Bangun Guna Serah (Build Operate Transfer/BOT) merupakan bentuk kerjasama yang lazim dilakukan oleh pemerintah untuk pembangunan infrastruktur. BOT dalam kerangka proyek infrastruktur merupakan perjanjian antara pemilik proyek (dalam hal ini pemerintah) memberikan haknya kepada operator atau pelaksana (pihak swasta/BUMN/BUMD) untuk membangun sarana dan prasarana umum dan mengoperasikannya dalam jangka waktu tertentu, serta mengambil keuntungan dalam pengoperasiannya. Pada masa akhir kontrak pihak operator/pelaksana harus mengembalikannya aset proyek yang dikelolanya kepada pemerintah, sesuai dengan perjanjian BOT. Artinya, dalam konsep BOT tidak ada pihak yang akan dirugikan, tetapi akan terbuka menguntungkan pemerintah karena: a) BOT tidak membebani neraca pembayaran pemerintah. b) BOT akan mengurangi jumlah pinjaman pemerintah. c) BOT akan menjadi bagian tambahan sumber pembiayaan proyek-proyek yang diprioritaskan. d) Terbukanya tambahan fasilitas baru dengan proyek tersebut. Mengalihkan risiko terhadap konstruksi, pembiayaan dan pengoperasian kepada sektor swasta. e) Mengoptimalkan kemungkinan pemanfaatan swasta atau masuknya teknologi asing. f) Mendorong alih teknologi dari negara maju kepada negara-negara berkembang dengan BOT. g) Diperolehnya fasilitas lengkap dan operasional setelah jangka waktu akhir konsensi BOT terpenuhi

Kebijakan akuntansi yang di terapkan di PT Jakpro terkait skema Build Operate Transfer (BOT) untuk Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Api Ringan/Light Rail Transit Koridor 1 Fase 1(Kelapa Gading Velodrome) tidak mengacu kepada ISAK 16 : Perjanjian Konsesi Jasa karena aset infrastruktur yang dibangun dan di operasikan diakui sebagai aset tetap dan bukan aset konsensi sehingga perlu dilakukan analisis lebih lanjut terhadap kebijakan akuntansi yang diterapkan. Dengan diakuinya sebagai aset tetap memiliki implikasi terhadap

laporan keuangan yang disajikan oleh PT Jakpro. Hal inilah salah satu faktor yang memotivasi dilakukan penelitian mengenai penerapan ISAK 16.

Penelitian-penelitian sebelumnya telah membahas mengenai penerapan ISAK 16 dan kerja sama Build Operate Transfer (BOT), yaitu ; Penelitian oleh Baskoro dan Firmansyah (2020) mengulas penerapan akuntansi hak konsesi sebagai aset tak berwujud pada perusahaan penyedia jasa jalan tol di Indonesia; Penelitian oleh Prasetyo dan Agustia (2018) melakukan analisis dampak rencana penerapan ISAK 16 pada penyelenggaraan prasarana kereta api ringan (Light Rail Transit); Penelitian oleh Adriansyah et.al (2022) melakukan penelitian dengan tujuan untuk membahas apakah suatu perjanjian atau kontrak dapat diklasifikasikan sebagai suatu perjanjian konsesi jasa sesuai standar akuntansi yang berlaku dengan study kasus PT Indonesia Power; Penelitian oleh Astuti (2022) melakukan penelitian dengan tujuan untuk mengetahui tanggungjawab para pihak dalam rangka pelaksanaan kerjasama dengan model BOT; Penelitian oleh Puspitasari dan Santoso (2018) melakukan penelitian dengan tujuan untuk mengetahui tahapan-tahapan serta potensi risiko gugatan kepada pemerintah apabila terjadi wanprestasi dalam perjanjian kerjasama pemerintah dan swasta dengan pola (BOT) Build Operate Transfer dalam pembangunan jalan tol Semarang-Solo; Penelitian oleh Dewi et.al (2022) melakukan penelitian dengan tujuan untuk untuk mengkaji pelaksanaan dan pengungkapan hak konsesi dalam laporan keuangan perusahaan pada 4 (empat) sektor usaha serta meninjau sejauh mana konsesi jasa diakui sebagai aset tidak berwujud atau aset keuangan, Penelitian Abdallah dan Abdullah (2022) melakukan penelitian bertujuan untuk menyajikan dan menganalisis persyaratan pelaporan pengaturan hak istimewa layanan sesuai dengan interpretasi SIC29, IFRIC 12 dan standar terkait; Penelitian Ussabayev et.al (2019) Penelitian ini mempertimbangkan isu-isu pembaruan akuntansi di sektor publik perekonomian Republik Kazakhstan dalam kondisi pengembangan kemitraan publik-swasta dalam bentuk perjanjian konsesi.

Mengingat penelitian terkait Penerapan ISAK 16 : Perjanjian Konsesi Jasa belum banyak diungkap, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian terhadap perjanjian kerjasama antara Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dengan PT Jakpro yang dikemas dalam skema Build Operate Transfer (BOT) untuk proyek penyelenggaraan prasarana dan sarana Kereta Api Ringan/Light Rail Transit koridor 1 fase 1 (Kelapa Gading Velodrome), dengan pertimbangan sebagai berikut :

- a. Semakin meningkatnya jumlah penduduk di wilayah DKI Jakarta yang berdampak pada peningkatan kebutuhan pelayanan transportasi.
- b. Kebutuhan akan transportasi umum yang aman dan nyaman untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, yang berkontribusi pada kemacetan lalu lintas dan pertumbuhan jumlah kendaraan.

- c. Perjanjian kerjasama pemerintah dengan badan usaha dalam rangka pembangunan fasilitas pelayanan publik sering terjadi,
- d. Kebijakan akuntansi yang diterapkan oleh PT Jakpro terhadap perjanjian kerjasama Build Operate Transfer (BOT) untuk Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Api Ringan/Light Rail Transit Koridor 1 Fase 1(Kelapa Gading Velodrome) perlu di analisis lebih lanjut, karena perusahaan beranggapan bahwa perjanjian tersebut bukan merupakan ruang lingkup ISAK 16 : Perjanjian Konsesi Jasa.

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Untuk menganalisis kebijakan akuntansi yang tepat terkait Perjanjian Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Api Ringan/Light Rail Transit.
- b. Untuk menganalisis Perjanjian Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Api Ringan/Light Rail Transit dengan skema Build Operate Transfer (BOT) termasuk ruang lingkup ISAK 16 : Perjanjian Konsesi Jasa.
- c. Untuk menganalisis implementasikan ISAK-16 Perjanjian Konsesi Jasa pada skema Build Operate Transfer (BOT)
- d. Untuk menganalisis implikasi/dampak penerapan ISAK-16 : Perjanjian Konsesi Jasa terhadap laporan keuangan pada skema Build Operate Transfer (BOT)

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara akademis maupun praktis :

- a. Memberikan kontribusi dalam pengembangan pengetahuan khususnya dibidang ilmu akuntansi yang terkait dengan Perjanjian Konsesi Jasa.
- b. Sebagai bahan referensi bagi peneliti berikutnya yang melakukan penelitian sejenis
- c. Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat menjadi rujukan dalam melakukan kerjasama dengan pihak badan usaha, sehingga dapat menjadi pertimbangan dalam menentukan bentuk kerjasama yang sesuai.
- d. Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan dalam menerapkan kebijakan akuntansi yang sesuai sehingga laporan keuangan dapat tersaji sesuai standar akuntansi yang berlaku.

TINJAUAN PUSTAKA

Teori Pengembangan Usaha

Brown dan Petrello (1976) menyatakan bahwa pengembangan usaha adalah suatu lembaga yang menghasilkan barang dan jasa yang dibutuhkan masyarakat. Lebih lanjut menjelaskan apabila kebutuhan masyarakat meningkat, maka lembaga bisnispun akan meningkat pula perkembangannya untuk memenuhi kebutuhan tersebut, untuk memperoleh laba. Dalam upaya pengembangan usaha ini diperlukan strategi. Strategi merupakan proses untuk menentukan arah yang harus dituju oleh suatu perusahaan supaya dapat tercapai segala misi (Morrissey (1995:45). Dengan

demikian strategi adalah metode/cara yang digunakan oleh organisasi bisnis dalam mencapai tujuan. Untuk mencapai tujuan tersebut, pihak manajemen harus menyusun strategi yang digunakan kedalam rencana kerja operasional (tahunan) selanjutnya di susun anggaran.

Teori Kepatuhan

Teori kepatuhan merupakan pendekatan faktor-faktor yang mempengaruhi tindakan manusia untuk mematuhi suatu peraturan, perjanjian atau instruksi. Faktor-faktor yang mempengaruhi tindakan manusia untuk mematuhi peraturan/perjanjian antara lain adanya sanksi atau hukuman yang diterapkan, rasa tanggung jawab, norma, dan sebagainya. Pernyataan tersebut diperkuat oleh Lunenburg (2012) teori kepatuhan (compliance theory) adalah sebuah pendekatan terhadap struktur organisasi yang mengintegrasikan ide-ide dari model klasik dan partisipasi manajemen.

Teori Perilaku

Teori ini disusun menggunakan asumsi dasar bahwa manusia berperilaku dengan cara yang sadar dan mempertimbangkan segala informasi yang tersedia (Mahyarni 2020). Perilaku merupakan respon atau reaksi seseorang terhadap stimulus (rangsangan dari luar) (Skinner 1993). Teori Skinner ini selanjutnya dikenal sebagai teori S-O-R (Stimulus-Organisme response). Kenyataannya (secara empiris), stimulus yang diterima oleh organisme tidak selamanya mampu menghasilkan perilaku. Ada beberapa factor lain yang dapat mempengaruhi timbulnya perilaku, salah satunya adanya kemauan (niat) untuk berperilaku tertentu dari individu yang bersangkutan.

Penerapan ISAK 16 : Perjanjian Konsesi Jasa

Perjanjian Konsesi Jasa merupakan perjanjian antara pemberi konsesi dalam hal ini biasanya pemerintah dengan penerima konsesi/mitra yaitu badan usaha baik swasta/BUMN/BUMD, Keduanya mengikat perjanjian dimana mitra menggunakan aset konsesi jasa untuk menyediakan jasa publik berupa infrastruktur atas nama pemerintah sebagai pemberi jasa selama jangka waktu tertentu. Selama pelaksanaan konsesi, mitra diberikan kompensasi atas penyediaan jasa pelayanan publik tersebut sesuai dengan perjanjian. Sedangkan aset konsesi jasa adalah aset yang digunakan untuk menyediakan jasa publik atas nama pemberi konsesi dalam suatu perjanjian konsesi jasa.

Mengingat perjanjian konsesi jasa melibatkan dua kepentingan yang berbeda yaitu pemberi konsesi (pemerintah) dan peneriman konsesi (badan usaha), maka diperlukan aturan akuntansi terkait pengukuran, pengakuan/pencatatan dan penyajian dalam laporan keuangan.

Kerangka Teoritis

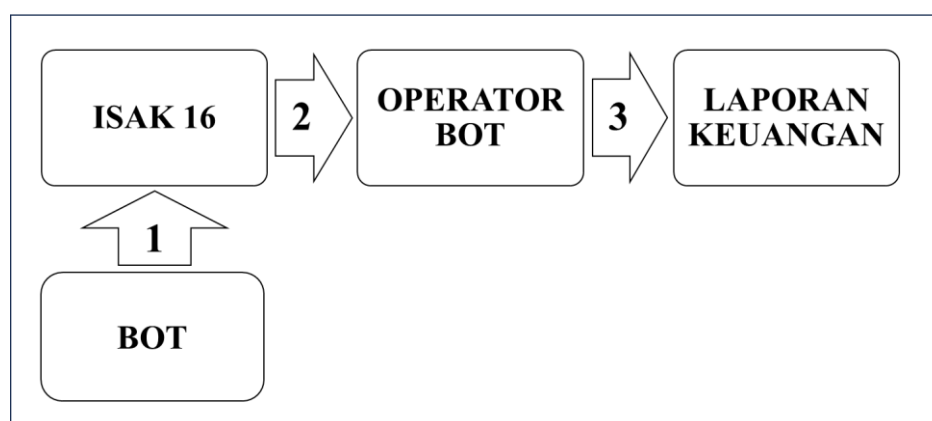
ISAK 16 merupakan panduan akuntansi untuk operator atas perjanjian konsesi jasa publik ke swasta. Interpretasi ini berlaku untuk:

- a. infrastruktur yang dibangun operator atau diperoleh operator dari pihak ketiga untuk tujuan perjanjian jasa; dan
- b. infrastruktur yang telah ada yang aksesnya diberikan oleh pemberi konsesi kepada operator untuk tujuan perjanjian jasa.

Interpretasi ini tidak mengatur akuntansi untuk infrastruktur yang telah dimiliki dan diakui sebagai aset tetap oleh operator sebelum melakukan perjanjian jasa. Interpretasi ini juga tidak mengatur akuntansi untuk pemberi konsesi.

Build Operate and Transfer (BOT) adalah model kontrak yang melibatkan dua pihak yakni pengguna jasa yang pada umumnya adalah Pemerintah dengan penyedia jasa. Pasal 1 ayat (4) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi (UU 12/2017) menyebutkan definisi penyedia jasa adalah orang atau badan yang kegiatan usahanya menyediakan layanan jasa konstruksi (badan usaha), Pasal 1 ayat (3) juga menyebutkan bahwa pengguna jasa orang atau badan sebagai pemberi tugas atau pemilik pekerjaan/proyek yang memerlukan layanan jasa konstruksi (Pemerintah).

Berdasarkan uraian di atas kerangka teoritis pada penelitian ini dapat dilustrasikan seperti pada gambar 1 di bawah ini;



Gambar 1 Model Kerangka Teoritis

Keterangan ;

1. Analisis mengenai Build Operate Transfer (BOT) merupakan ruang lingkup ISAK 16 : Perjanjian Konsesi jasa
2. Implentasi ISAK 16 : Perjanjian Konsesi Jasa
3. Dampak dari implementasi ISAK 16

Pengembangan Hipotesa

Penelitian ini bersifat kualitatif dan studi kasus mengenai implementasi ISAK 16 pada perusahaan yang melaksanakan Build Operate Transfer (BOT), oleh karen itu tidak terdapat pengembangan/pengujian hipotesa. Dengan demikian pembahasannya pada hasil penelitian ini didasarkan pada pernyataan/proposisi yang dibangun dari butir butir pada perumusan masalah maupun pada kerangka teoritis yang dinyatakan sebagai berikut;

- a. Perjanjian Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Api Ringan dengan Build Operate Transfer (BOT) termasuk ruang lingkup ISAK 16 Konsesi Jasa
- b. Implementasi ISAK-16 Perjanjian Konsesi Jasa pada skema Build Operate Transfer pada perusahaan pelaksana (BOT) sejalan dengan Peraturan Gubernur (Pergub) Provinsi DKI Jakarta Nomor 154 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Api Ringan/Light Rail Transit
- c. Penerapan ISAK 16 Perjanjian Konsesi Jasa berimplikasi/berdampak terhadap laporan keuangan pada perusahaan pelaksana Build Operate Transfer (BOT)

METODE

Tipe Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif karena metode kualitatif. Sugiyono (2020) menyebutkan bahwa metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme atau enterpretif, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan observasi, wawancara, dokumentasi), data yang diperoleh cenderung data kualitatif, analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif bersifat untuk memahami makna, memahami keunikan, mengkonstruksi fenomena, dan menemukan hipotetesis.

Dalam penelitian kualitatif peneliti sebagai human instrument dan dengan teknik pengumpulan data participant observation dan indepth, maka peneliti harus berinteraksi dengan sumber data (Sugiono, 2022). Studi kasus yang dipilih adalah PT Jakarta Propertindo (Perseroda) dimana peneliti bekerja dan selalu berinteraksi. Penelitian kualitatif lebih menekankan pada proses, maka penelitian dalam melihat hubungan antar variabel pada obyek yang diteliti lebih bersifat interaktif dan saling mempengaruhi, sehingga tidak diketahui mana variabel independen dan dependennya (Sugiyono, 2022).

Teknik Pengumpulan Data Penelitian

Teknik pengumpulan data penelitian merupakan tahapan yang paling penting dalam proses penelitian, mengingat tujuan utama dari penelitian adalah memperoleh data. Tanpa memahami cara memperoleh data, maka tidak akan memperoleh data penelitian yang memenuhi standar yang ditetapkan.

Teknik pengumpulan data dapat dilakukan dengan observasi (pengamatan), interview (wawancara), kuesioner (angket), dokumentasi dan gabungan keempatnya. (Sugiyono, 2020).

Data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh dari hasil penelitian, berupa data hasil observasi dan wawancara, sedangkan data sekunder yang digunakan sebagai

data pembantu dalam menganalisis data melalui: Studi pustaka literatur dan studi lapangan.

Populasi dan Sampel Penelitian

Dalam penelitian kualitatif tidak menggunakan istilah populasi, tetapi oleh Spradley (2006) dinamakan "social situation" atau situasi sosial yang terdiri atas 3 (tiga) elemen yaitu tempat (place), pelaku (actor), dan aktivitas (activity) yang terinteraksi secara sinergis. (Sugiyono 2020)

Sampel dalam penelitian kualitatif bukan dinamakan responden, tetapi sebagai nara sumber, atau partisipan, informan, teman dan guru dalam penelitian. Sampel dalam penelitian kualitatif juga bukan disebut sampel statistik tetapi sampel teoritis karena tujuan penelitian kualitatif adalah untuk menghasilkan teori (Sugiyono, 2020).

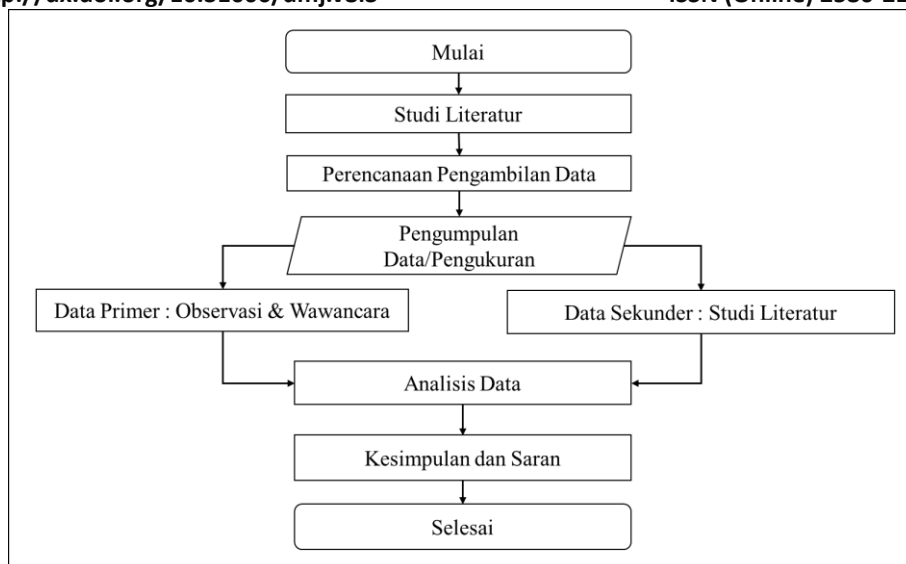
Penelitian ini merupakan penelitian berbasis studi kasus, sehingga obyek penelitian yang di teliti menggunakan satu obyek perusahaan sebagai sampel dan tidak diperlukan beberapa sampel sebagai data penelitian. Perusahaan yang menjadi obyek penelitian adalah PT Jakarta Propertindo (Perseroda). Alasan peneliti menggunakan obyek penelitian PT Jakpro karena selain penugasan untuk Penyelenggaraan Prasaran dan Sarana Kereta Api Ringan/Light Rail Transit Koridor 1 Fase 1 (Kelapa Gading Velodrome) PT Jakpro juga sering mendapat penugasan dari Pemprov DKI Jakarta. Sehingga untuk mengakomodasi penugasan-penugasan tersebut diperlukan kebijakan akuntansi dan penerapan SAK yang tepat agar pencatatan dan penyajian laporan keuangan perusahaan dapat tersaji sesuai standar yang berlaku umum. Nara sumber atau partisipan yang direncanakan untuk mendapatkan informasi yang relevan dengan penelitian ini adalah;

- a. Achmad Hidayat Jabatan Assitent Vice President (AVP) Subsidy & Affiliation Sales & Partnership.
- b. Kemal Muhammad Jabatan Assitent Vice President (AVP) Accounting, Tax & Investment.

Dipilihnya para narasumber di atas dengan alasan bahwa mereka memiliki kapabilitas untuk menjelaskan baik kebijakan yang berkaitan dengan pengelolaan maupun terkait dengan akuntansi.

Model dan Diagram Penelitian

Secara umum langkah penelitian ini akan ditampilkan dalam diagram penelitian sebagai berikut:



Sumber; <https://dspace.uui.ac.id>

Gambar 2 Diagram Penelitian

Operasional Variabel dan Analisa Data

Tabel 2 Variabel Operasional

Variabel Penelitian	Dimensi	Indikator
Peraturan Gubernur Pemprov DKI Jakarta mengenai penugasan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Api Ringan/Light Rail Transit Koridor 1 Fase 1 (Kelapa Gading Velodrome)	a. Kesiadaan Peraturan Gubernur Pemprov DKI Jakarta mengenai penugasan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Api Ringan/Light Rail Transit Koridor 1 Fase 1 (Kelapa Gading Velodrome)	Peraturan Gubernur yang mengatur mengenai penugasan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Api Ringan/Light Rail Transit Koridor 1 Fase 1 (Kelapa Gading Velodrome)
	b. Skema Penugasan yang diatur dalam Pergub terkait Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Api Ringan/Light Rail Transit Koridor 1 Fase 1 (Kelapa Gading Velodrome) merupakan kontrak Build Operate Transfer (BOT)	a. Pemerintah memberikan kewenangan kepada badan usaha untuk membangun infrastruktur; b. Pemerintah memberikan hak kepada badan usaha untuk mengoperasikan infrastruktur yang dibangun selama waktu tertentu (masa konsesi); c. Badan usaha menyerahkan infrastruktur kepada

		pemerintah setelah masa konsesi berakhir
Penerapan ISAK 16 - Perjanjian Konsesi Jasa	Infrastruktur yang dibangun operator atau diperoleh operator dari pihak ketiga untuk tujuan perjanjian jasa; dan atau Infrastruktur yang telah ada yang aksesnya diberikan oleh pemberi konsesi kepada operator untuk tujuan perjanjian jasa	<ul style="list-style-type: none"> a. Operator berkewajiban untuk melayani publik b. Pemberi konsesi (grantor) adalah entitas sektor publik atau entitas swasta yang telah diberikan tanggung jawab c. Operator bertanggung jawab setidaknya atas sebagian pengelolaan infrastruktur dan jasa terkait, tidak hanya bertindak sebagai agen dari grantor d. Penetapan harga awal dan perubahan harga selama masa konsesi e. Operator wajib menyerahkan infrastruktur kepada grantor pada akhir masa konsesi. f. Praktik akuntansi yang diterapkan saat ini terkait konsesi jasa oleh operator
Dampak terhadap Laporan Keuangan Perusahaan	a. Laporan posisi keuangan	Pengukuran, pengakuan dan penyajian <ul style="list-style-type: none"> a. Aset b. Kewajiban c. Ekuitas
	b. Laporan laba rugi dan penghasilan komprehensif lain	Pengukuran, pengakuan dan penyajian <ul style="list-style-type: none"> a. Pendapatan b. Beban
	c. Laporan perubahan ekuitas	Pengukuran, pengakuan dan penyajian terkait dengan perubahan ekuitas
	d. Laporan arus kas	<ul style="list-style-type: none"> a. Unsur unsur penerimaan kas b. Unsur unsur pengeluaran kas

	e. Catatan atas laporan keuangan	a. pengungkapan mandatory (wajib) b. pengungkapan voluntary (sukarela)
--	----------------------------------	---

Analisis data kualitatif adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi dengan cara mengorganisasikan data kedalam katagori, menjabarkan ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun kedalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh sendiri maupun orang lain (Sugiyono, 2020).

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Perolehan Data dan Informasi

Untuk memperoleh data dan informasi sesuai dengan tiga variabel/permasalahan yang diteliti peneliti melakukan wawancara dengan dua informan yang merupakan karyawan PT Jakpro dan paham terkait aspek teknis, operasional serta aspek keuangan & akuntansi dalam penyelenggaraan LRT.

Adapun daftar pertanyaan yang diajukan dalam bentuk kuesionar terbuka dibagi menjadi tiga topik permasalahan mengacu kepada variabel/permasalahan yang diteliti sebagai berikut :

1. Peraturan Gubernur Pemprov DKI Jakarta terkait penugasan dengan skema Build Operate Transfer (BOT) dalam Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Api Ringan/Light Rail Transit Koridor 1 Fase 1 (Kelapa Gading Velodrome)

Tabel 3 Daftar Pertanyaan Variabel 1

No.	Pertanyaan
1.	Apa yang menjadi landasan hukum penyelenggaraan prasarana dan sarana kereta api ringan/light rail transit koridor 1 fase 1 (kelapa gading velodrome) ?
2.	Apakah Pemprov DKI Jakarta memberikan kewenangan kepada PT Jakpro untuk membangun infrastruktur berupa Prasarana dan Saran LRT?
3.	Apakah Pemprov DKI memberikan hak kepada PT Jakpro untuk mengoperasikan infrastruktur yang dibangun selama waktu tertentu (masa konsesi) ?
4.	Apakah PT Jakpro menyerahkan infrastruktur tersebut kepada pemerintah setelah masa konsesi berakhir ?
5.	Apa yang dimaksud dengan Aset Pasarana dan Aset Sarana Kereta Api Ringan/Light Rail Transit ?
6.	Apakah aset prasarana dan saran LRT di bangun PT Jakpro bertujuan untuk kepentingan pelayanan publik?

7.	Apakah PT Jakpro mendapatkan imbalan/kompenasi dari penyediaan pelayanan jasa ke publik?
8.	Apakah tarif penggunaan LRT dapat menutupi biaya operasional penyelenggaraan LRT ?

2. Penerapan ISAK 16 : Perjanjian Konsesi Jasa,

Tabel 4 Daftar Pertanyaan Variabel 2

No.	Pertanyaan
1.	Kebijakan akuntansi apa yang diterapkan oleh perusahaan terkait penugasan penyelenggaraan prasarana dan sarana kereta api ringan/light rail transit koridor 1 fase 1 (kelapa gading velodrome) ?
2.	Darimana perusahaan memperoleh pembiayaan dan pendanaan untuk pembangunan LRT ?
3.	Mengapa kebijakan akuntansi yang diterapkan PT Jakpro terkait Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Api Ringan/Light Rail Transit Koridor 1 Fase 1 (Kelapa Gading-Velodrome) mengacu kepada PSAK 16 : Aset Tetap dan tidak mengacu kepada ISAK 16 : Perjanjian Konsesi Jasa ?

3. Dampak/implikasi terhadap Laporan Keuangan.

Tabel 5 Daftar Pertanyaan Variabel 2

No.	Pertanyaan
1.	Bagaimana dampak penerapan kebijakan akuntansi yang diterapkan terhadap pengukuran, pengakuan dan penyajian dalam laporan keuangan perusahaan, berupa : <ol style="list-style-type: none"> a. Laporan Posisi Keuangan; b. Laporan Laba (Rugi); c. Laporan Perubahan Ekuitas d. Laporan Arus Kas dan; e. Pengungkapan dalam catatan laporan keuangan

Analisis Data Penelitian

Tahap analisis dilakukan dengan cara menelaah literatur-literatur yang terkumpul serta informasi dari hasil wawancara dengan informan didasarkan variabel yang diteliti.

Peraturan Gubernur mengenai Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Api Ringan/Light Rail Transit Koridor 1 Fase 1 (Kelapa Gading Velodrome).

Tersedianya landasan hukum yang mendasari Penugasan Penyelenggaraan Prasarana Kereta Api Ringan/Light Rail Transit Koridor 1 Fase 1(Kelapa Gading-Velodrome) berupa :

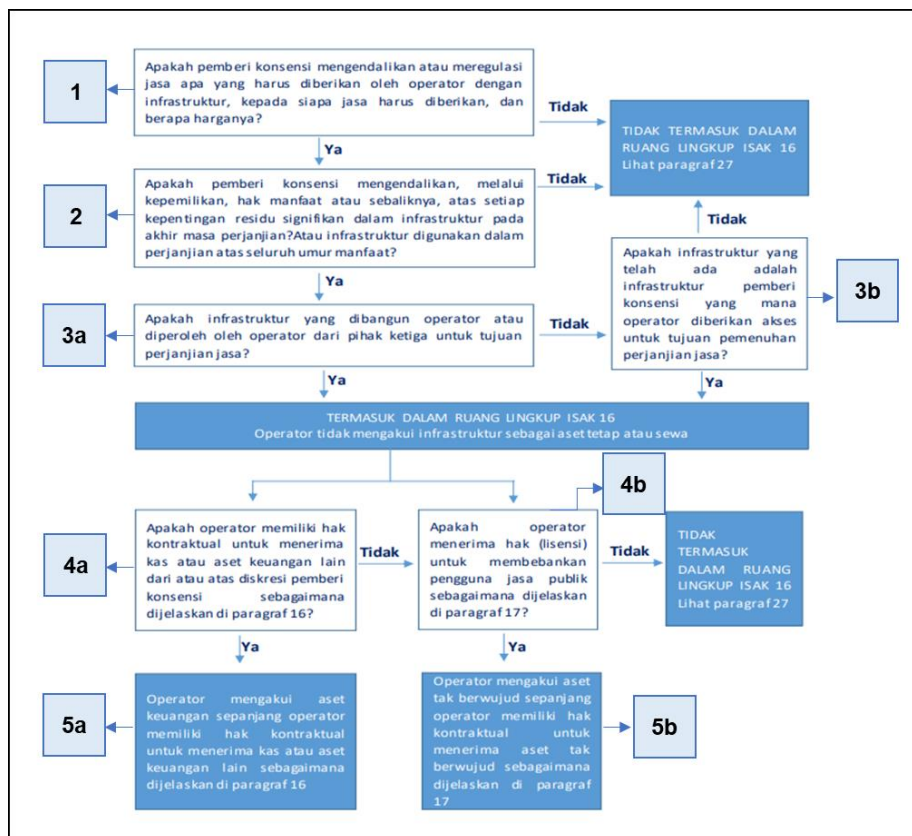
- a. Perjanjian Penyelenggaraan Prasarana Kereta Api Ringan/Light Rail Transit

Koridor 1 Fase 1(Kelapa Gading-Velodrome) Nomor 14 tahun 2019 dan Nomor 001/UT2000/107/VII/2019 tanggal 19 Juli 2019 antara Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dengan PT Jakarta Propertindo (PT Jakpro).

- b. Peraturan Gubernur (Pergub) Provinsi DKI Jakarta Nomor 154 Tahun 2017 tentang Penugasan kepada Perseroan Terbatas PT Jakarta Propertindo untuk Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Api Ringan/Light Rail Transit,
- c. Peraturan Gubernur (Pergub) Provinsi DKI Jakarta Nomor 45 Tahun 2020 tentang perubahan atas Peraturan Gubernur (Pergub) Provinsi DKI Jakarta Nomor 154 Tahun 2017

Penerapan ISAK 16 : Perjanjian Konsesi Jasa

Lebih lanjut penulis melakukan assesment yang mengacu kepada kerangka dan ruang lingkup ISAK 16 : Perjanjian Konsesi Jasa seperti digambarkan sebagai berikut :



Sumber: IAI – ISAK 16 : Perjanjian Konsesi Jasa (2014)

Gambar 3 Tahapan Pengujian ISAK-16 : Perjanjian Konsesi Jasa

Berdasarkan Kriteria Pengujian terhadap Ruang Lingkup ISAK 16 : Perjanjian Konsesi Jasa dapat di simpulkan bahwa Perjanjian Penyelenggaraan Prasarana LRT yang dilakukan perusahaan mengacu kepada point 5b. yaitu perusahaan harus mencatat Aset Prasarana LRT sebagai Aset Takberwujud sedangkan Aset Sarana LRT mengacu kepada PSAK 16 : Aset Tetap.

Adapun kebijakan akuntansi yang di terapkan perusahaan selama ini baik Penyelenggaraan Prasarana maupun Sarana Kereta Api Ringan (LRT) mengacu kepada hasil kajian gap analysis yang dilakukan perusahaan yang menyimpulkan bahwa kedua kegiatan tersebut merupakan ruang lingkup PSAK 16 : Aset Tetap sehingga kebijakan akuntansi terkait pengukuran, pengakuan/pencatatan dan penyajian dalam laporan keuangan mengacu kepada PSAK 16 : Aset Tetap.

Berikut hasil gap analysis penerapan ISAK 16 yang dilakukan perusahaan yang penulis peroleh dari hasil wawancara dengan informan

Tabel 6 Gap Analysis ISAK 16

Keterangan	Konsesi pada Umumnya	Kondisi PT Jakpro saat ini
Sumber Pendanaan	Sumber Pendanaan dari Mitra (PPP/KPBU)	Setoran Modal (PMD)
Pencatatan Pendanaan	Pemerintah mencatat kewajiban pengganti dari kontrak jasa konstruksi	Pemerintah mencatat pendanaan kepada PT Jakpro sebagai Investasi
Jenis perikatan	Perjanjian Konsesi	- Perjanjian Penyelenggaraan Prasarana - Perjanjian Pengoperasian - Pergub Penugasan Nomor 154 Tahun 2017 - Pergub Penugasan Nomor 45 Tahun 2020 Pasal 26 ayat 1
Pendapatan untuk Mitra	Adanya margin pembangunan	Tidak ada margin dalam proses pembangunan
Tujuan pendirian BUMD	Konsesi dibangun agar kedua belah pihak saling menguntungkan	Sesuai UUPT40 & PP 54 tujuan pendirian BUMD untuk memperoleh keuntungan. Sementara PT Jakpro terbebani dengan adanya

		penyusutan/amortisasi LRT
Pencatatan Aset	Aset fisik/tangible dicatat di Grantor, Aset financial/Intangible dicatat di operator	Jakpro mencatat sebagai aset milik perusahaan sampai dengan masa pengoperasian sesuai dengan Pergub 45 Tahun 2020
Latar Belakang Kerjasama	Pemerintah tidak memiliki kemampuan pendanaan dan pembiayaan untuk membangun infrastruktur layanan public.	Pemprov DKI memiliki kemampuan fiskal yang cukup untuk membangun secara mandiri namun diserahkan kepada badan usaha dalam bentuk setoran modal

Kesimpulan dari hasil gap analysis kelebihan dan kekurangan penerapan ISAK 16 : Perjanjian Konsesi Jasa dijelaskan sebagai berikut :

Kelebihan : Mengurangi beban penyusutan dengan memperpanjang umur penyusutan sesuai dengan masa konsesi

Kekurangan : 1) Diperlukannya restatement atas laporan keuangan; 2) PT Jakpro meminta kompensasi sebesar nilai amortisasi yang dibebankan kepada Perusahaan; 3) Revisi Pergub 154/2017, Pergub 45/2020 dan Pergub Subsidi 107/2019; 4) Dari sisi pemprov ada kemungkinan double catat karena pemprov sudah mencatat penambahan investasi

Mengingat lebih banyak kekurangannya apabila perusahaan menerapkan ISAK-16, maka perusahaan memutuskan untuk tidak menerapkan ISAK-16: Perjanjian Konsesi Jasa.

Interpretasi Hasil Penelitian

Untuk memberi pemahaman secara menyeluruh terhadap hasil analisis yang telah dilakukan sebelumnya, berikut merupakan interpretasi hasil penelitian berdasarkan variabel penelitian

Peraturan Gubernur Pemprov DKI Jakarta terkait penugasan dengan skema Build Operate Transfer (BOT) dalam Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Api Ringan/Light Rail Transit Koridor 1 Fase 1 (Kelapa Gading Velodrome)

Setelah dilakukan analisis terhadap data-data yang diperoleh dari hasil penelitian kebijakan akuntansi yang sesuai terkait ; pengukuran, pengakuan/pencatatan dan penyajian dalam laporan keuangan untuk kegiatan

Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana LRT adalah sebagai berikut:

1. Pengakuan Aset Prasarana LRT diakui sebagai Aset Takberwujud dan Pengukuran terhadap akun-akun Aset Prasarana LRT mengacu kepada PSAK 19 : Aset Takberwujud dengan alasan penyelenggaraan Prasarana LRT merupakan ruang lingkup ISAK 16 - Perjanjian Konsesi Jasa dimana setelah jangka waktu hak penyelenggaraan berakhir, prasarana LRT diserahkan kepada Pemerintah Daerah dalam kondisi laik operasi dan telah dinyatakan bebas terhadap segala tuntutan dari pihak manapun.
2. Pengakuan Aset Sarana LRT diakui sebagai Aset Tetap dan Pengukuran terhadap akun-akun Aset Sarana LRT mengacu kepada PSAK 16 : Aset Tetap dengan alasan aset berupa Sarana LRT menjadi kepemilikannya berada di PT Jakpro dan tidak ada kewajiban untuk mengembalikan.
3. P.T Jakpro dalam menyajikan akun-akun terkait dengan penyelenggaraan Prasarana dan Sarana LRT dijelaskan sebagai berikut (a) aset prasarana LRT disajikan pada Laporan Keuangan sisi aktiva kelompok aset takberwujud, dengan alasan aset prasarana berupa jalur kereta api, stasiun kereta api, fasilitas pengoperasian kereta api, fasilitas perawatan dan Depo merupakan aset konsesi yang harus dikembalikan kepada Pemprov DKI Jakarta setelah berakhirnya masa konsesi, (b) aset sarana LRT disajikan pada Laporan Posisi Keuangan kelompok aktiva tetap dengan alasan aset sarana LRT berupa kendaraan kereta menjadi hak milik operator serta tidak termasuk dalam aset yang dikembalikan kepada Pemprov DKI Jakarta setelah masa konsesi berakhir.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa PT Jakpro dalam mengelola transaksi akuntansi terkait dengan pengakuan Aset Prasarana LRT belum sejalan dengan ISAK 16 : Perjanjian Konsesi Jasa karena pengakuan Aset Prasarana mengacu kepada PSAK 16 : Aset Tetap, sedangkan terkait dengan pengakuan Aset Sarana LRT kebijakan akuntansi yang diterapkan telah sesuai dengan standar akuntansi.

Implikasi/dampak terhadap Laporan Keuangan Perusahaan

Implikasi terhadap laporan keuangan apabila perusahaan menerapkan kebijakan akuntansi mengacu kepada ISAK 16 : Perjanjian Konsesi Jasa dalam rangka Penyelenggaraan Prasarana LRT adalah sebagai berikut :

a. Implikasi terhadap Laporan Posisi Keuangan

Implikasi terhadap Laporan Posisi Keuangan dijelaskan sebagai berikut (a) prasarana LRT disajikan sebagai aset takberwujud sebesar nilai perolehan aset prasarana sehingga pada sisi aktiva kelompok aktiva takberwujud bertambah sebesar nilai tersebut, (b) aset sarana LRT disajikan sebagai aset tetap sebesar nilai perolehan aset sarana sehingga pada sisi aktiva kelompok aktiva tetap akan bertambah sebesar nilai tersebut, (c) dengan bertambahnya dua akun tersebut sisi aktiva meningkat dan sisi hutang dan ekuitas meningkat juga dengan jumlah yang

sama besarnya sebagai penyertaan.

b. Implikasi terhadap Laporan Laba (Rugi)

Implikasi terkait dengan Laporan Laba Rugi mencakup akun berikut;

- Selama masa pembangunan, pendapatan dari jasa konstruksi disajikan sebagai pendapatan
- Biaya konstruksi disajikan sebagai beban pokok
- Setelah selesai konstruksi penjualan tiket LRT disajikan sebagai pendapatan
- Biaya amortisasi asset takberwujud sebagai unsur beban pokok

c. Implikasi terhadap Laporan Perubahan Ekuitas

Dengan adanya tambahan modal untuk mendanai pembangunan aset LRT, yang penyertaannya berupa Penyertaan Modal Daerah

- Kelompok Ekuitas akan bertambah berupa penambahan setoran modal
- Dengan adanya tambahan setoran modal menambah porsi kepemilikan sama Pemprov DKI Jakarta dan berimplikasi terhadap penambahan deviden

d. Implikasi terhadap Laporan Arus Kas

Arus kas terdiri dari arus masuk dan keluar. Arus masuk maupun keluar terdiri dari unsur operasi, investasi dan keuangan, dari adanya penyertaan berupa penambahan modal maka berimplikasi sebagai berikut;

- Pada periode tertentu saat penerimaan dana dari penyertaan, arus masuk akan cukup besar di unsur keuangan
- Pada periode tertentu saat mengeluarkan dana untuk pembayaran kepada kontraktor mengenai pembanguna LRT arus kas keluar di unsur keuangan cukup besar

e. Implikasi terhadap Catatan Laporan Keuangan

Menurut Dwi Martani dkk (2016:62) catatan atas laporan keuangan adalah Catatan atas laporan keuangan merupakan pengungkapan (disclosure), baik yang bersifat keuangan maupun nonkeuangan, dari akun-akun yang dilaporkan atau peristiwa yang dihadapi oleh peristiwa yang dapat mempengaruhi posisi dan kinerja keuangan perusahaan, sehingga sering kali ditekankan bahwa catatan atas laporan keuangan merupakan bagian yang tak terpisahkan dari laporan keuangan secara keseluruhan.

Didasarkan pengertian di atas implikasi terhadap Catatan Atas Laporan Keuangan dijelaskan sebagai berikut;

- Dengan adanya tambahan modal baru yang cukup besar sebagai penyertaan modal saham sehingga menambah kepemilikan saham Pemprov DKI Jakarta di PT Jakpro sebesar Rp.17,4 Trilyun
- Penambahan modal saham tersebut menambah sebesar 38% dari saham yang beredar.

- Dengan adanya pengeluaran untuk pembangunan LRT diungkapkan terkait vendor atau kontraktor yang terlibat dalam proses pembangunan
- Mendasarkan uraian mengenai implikasi terhadap laporan keuangan dapat dijelaskan bahwa PT Japro dalam menyajikan laporan keuangan sesuai dengan teori perilaku maupun teori ketaatan, karena telah mengacu pada ISAK 16 yang merupakan bagian dari SAK sebagai produk akuntansi di Indonesia yang legal dan formal dikeluarkan oleh IAI sebagai Lembaga professional di bidang akuntansi.

Kesimpulan

Mengacu kepada tujuan penelitian yang dijelaskan sebelumnya, kesimpulan akhir dari penelitian adalah sebagai berikut :

- 1) Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Api Ringan/Light Rail Transit - Koridor 1 Fase 1(Kelapa Gading Velodrome) merupakan kontrak Build Operate Transfer (BOT) dan kebijakan akuntansi yang sesuai adalah sebagai berikut :
 - a. Untuk Kegiatan Penyelenggaraan Prasarana LRT kebijakan akuntansi mengacu kepada ISAK-16 : Perjanjian Konsesi Jasa, sedangkan
 - b. Untuk Kegiatan Penyelenggaraan Sarana LRT kebijakan akuntansi mengacu kepada PSAK-16 : Aset Tetap.
- 2) Perjanjian untuk Penyelenggaraan Prasarana LRT adalah merupakan ruang lingkup ISAK 16 : Perjanjian Konsesi Jasa sehingga perusahaan harus mencatat Aset Prasarana LRT sebagai Aset Takberwujud, sedangkan untuk Penyelenggaraan Sarana LRT adalah merupakan ruang lingkup PSAK 16 : Aset Tetap sehingga perusahaan harus mencatat Aset Sarana LRT sebagai Aset Tetap.
- 3) Perjanjian untuk Penyelenggaraan Prasarana LRT dalam ruang lingkup ISAK-16 : Perjanjian Konsesi Jasa mengacu kepada skema pemberi konsesi memberikan aset takberwujud kepada operator, sehingga pengukuran, pengakuan dan penyajian dalam laporan keuangan adalah sebagai berikut :
 - a. Tahap konstruksi/pembangunan :
 - Perusahaan mengakui pendapatan dari jasa konstruksi
 - Perusahaan mengakui aset takberwujud;
 - Perusahaan mencatat pengeluaran untuk biaya konstruksi sebagai beban pokok usaha.
 - b. Tahap Operasi :
 - Perusahaan mengakui pendapatan usaha dari penggunaan jasa publik berupa penjualan tiket kereta LRT serta pendapatan dari pemanfaatan fasilitas prasarana LRT

- Perusahaan mencatat biaya amortisasi aset takberwujud
 - Perusahaan mencatat beban operasi penyelenggaraan LRT
- 4) Dengan di terapkannya ISAK-16 : Perjanjian Konsesi Jasa, dampak yang paling signifikan terhadap laporan keuangan perusahaan adalah adanya pengakuan aset takberwujud serta pengakuan pendapatan jasa konstruksi selama masa konstruksi, akan tetapi mengingat penyelenggaraan prasarana dan sarana LRT saat ini telah beroperasi dan masa pembanguna telah lewat, maka yang perlu disesuaikan perusahaan adalah pengakuan aset prasarana LRT yang dicatat sebagai aset tetap menjadi aset takberwujud

Implikasi penerapan ISAK 16 : Perjanjian Konsesi Jasa dalam Penyelenggaraan Prasaran LRT - Koridor 1 Fase 1 (Kelapa Gading Velodrome) dibagi menjadi dua katagori yaitu :

1) Implikasi Teoritis

Mengacu kepada ruang lingkup ISAK 16 : Perjanjian Konsesi Jasa mensyaratkan bahwa :

- a. Selama masa kostruksi/pembangunan perusahaan harus mencatat pendapatan dari jasa konstruksi, akan tetapi mengingat masa kostruksi/pembangunan telah selesai dan saat ini perusahaan sedang dalam tahap operasi, maka pendapatan jasa konstruksi tidak perlu diakui mengingat tahap konstruksi sudah lewat, meskipun pada saat konstruksi perusahaan tidak mengakui pendapatan jasa konstruksi karena diperlakukan sebagai perolehan aset tetap.
- b. Perusahaan harus mencatat Aset Prasarana LRT sebagai Aset Takberwujud, akan tetapi mengingat kebijakan akuntansi perusahaan mengacu kepada PSAK 16: Aset Tetap dan Aset Prasaran LRT disajikan dalam laporan keuangan sebagai Aset Tetap, maka perusahaan harus melakukan koreksi terhadap penyajian Aset Prasaran LRT menjadi Aset Takberwujud.
- c. Pemberi Konsesi (pemerintah) dan peneriman konsesi (badan usaha) harus menerapkan kebijakan akuntansi yang sama dalam memperlakukan perjanjian konsesi jasa meskipun mengacu kepada standar akuntansi yang berbeda, oleh karena itu Pemprov DKI Jakarta sebagai pemberi penugasan harus mencatat aset prasarana LRT sebagai aset konsesi dan akan berdampak pada Laporan Keuangan Pemprov DKI Jakarta selama ini.

2) Implikasi Praktis

Penelitian-penelitian sebelumnya terkait perjanjian konsesi jasa seperti yang dilakukan oleh PT Jasa Marga (Persero) untuk konsesi jalan tol, perjanjian konsesi jual beli listrik yang dilakukan oleh PT Indonesia Power dan

perjanjian konsesi penyelenggaraan prasarana kereta api ringan/light rail transit yang dilakukan oleh PT KAI, semua penelitian tersebut menyimpulkan bahwa perjanjian konsesi jasa mengacu kepada ISAK 16 : Perjanjian Konsesi Jasa. Atas hal tersebut Perjanjian Penyelenggaraan Prasarana LRT - Koridor 1 Fase 1 (Kelapa Gading Velodrome) semestinya diperlakukan sama yaitu mengacu kepada ISAK 16 : Perjanjian Konsesi Jasa meskipun mempunyai implikasi/dampak atas penerapan tersebut.

Dalam melakukan penelitian peneliti menyadari masih banyak kekurangan dan keterbatasan, oleh karena itu peneliti berharap kekurangan dan keterbatasan tersebut menjadi bahan pertimbangan dalam melakukan perbaikan bagi peneliti selanjutnya. Adapun kekurangan dan keterbatasan dalam penelitian adalah sebagai berikut :

- 1) Angka/nilai yang digunakan dalam contoh implementasi ISAK-16 : Perjanjian Konsesi Jasa adalah angka ilustrasi dan bukan angka/nilai sebenarnya. Keterbatasan dalam pengambilan data terkait nilai proyek yang sesungguhnya disebabkan adanya pembatasan kerahasiaan data perusahaan.
- 2) Penelitian ini tidak menganalisis dampak penerapan ISAK-16 : Perjanjian Konsesi Jasa terhadap aspek perpajakan.
- 3) Penelitian ini tidak menganalisis dampak penerapan ISAK-16 : Perjanjian Konsesi Jasa terhadap pencatatan dan penyajian laporan keuangan Pemprov DKI Jakarta sebagai pemberi penugasan.

DAFTAR PUSTAKA

- Adriansyah, R. T., Pangestu, R., & Firmansyah, A. (2022). Penerapan ISAK 16 pada perjanjian konsesi jasa: studi kasus PT Indonesia Power - *Journal of Law, Administration, and Social Science*, 2(1), 69–80.
<https://doi.org/10.54957/jolas.v2i1.161>
- Baskoro, S. I., & Firmansyah, A. (2020). Akuntansi hak konsesi sebagai aset tak berwujud pada perusahaan penyedia jasa jalan tol di Indonesia. *Studi Akuntansi Dan Keuangan Indonesia*, Vol. 3, No. 2, 2020 | E-ISSN: 2654-6221.
<https://doi.org/10.21632/saki.3.2.233-264>
- Prasetyo, B.B., & Agustia, D. (2018). Analisis Dampak Rencana Penerapan ISAK 16 - Penyelenggaraan Prasarana Kereta Api Ringan/Light Rail Transit. *Jurnal Akuntansi Universitas Jember*, Vol.16, No.2 (2018)
<https://jurnal.unej.ac.id/index.php/JAUJ/article/view/8101>
- Dewi, S., Permana, M.D.C., Iqbal, M., & Firmansyah, A. (2022). Implementasi ISAK 16: Aset Keuangan Atau Aset Tak Berwujud ? *Jurnal Riset Akuntansi Prodi Akuntansi FEB Unmas Denpasar* ISSN 2088-3382, E-ISSN 2443-0641 Vol. 12 No. 2 September 2022
<https://e-journal.unmas.ac.id/index.php/juara/article/view/4774>

Astuti, C.S. (2022). Kerjasama Build Operate Transfer (BOT) Pemerintah dengan Badan Usaha Dalam Pembangunan Infrastruktur Di Indonesia, Pascasarjana Fakultas Hukum, Universitas Indonesia

<https://doi.org/10.24843/KS.2022.v10.i08.p09>

Puspitasari, I., & Santoso, B. (2018). Perjanjian Kerjasama Pemerintah dan Swasta dengan Pola (BOT) Build Operate Transfer dalam Pembangunan Jalan Tol (Studi Pembangunan Jalan Tol Semarang-Solo). *Jurnal Law Reform*, Volume 14, Nomor 1, Tahun 2018.

<https://ejournal.undip.ac.id/index.php/lawreform/article/view/20237>

Ussabayev, A. K., Pontoppi C. A., Ussabayev, D. K. (2019). Actual Problems Of Accounting Of Concession Assets And Liabilities In The Republic Of Kazakhstan. *Bulletin Of National Academy Of Sciences Of The Republic Of Kazakhstan* ISSN 1991-3494 Volume 2, Number 378 (2019), 28 - 36

<https://doi.org/10.32014/2019.2518-1467.37>

Abdallah, A.S., & Abdullah, S.H. (2022) The Role Of Reporting Service Franchise Arrangements In Improving The Quality Of Financial Reporting. *International Journal Of Research In Social Sciences & Humanities An International Open-Access Peer Reviewed Refereed Journal* Volume: 12, Issue: 4, October-December 2022. <http://doi.org/10.37648/ijrssh.v12i04.027>

Sugiyono (2020). *Metode Penelitian Kualitatif – Untuk penelitian yang bersifat : eksploratif, enterpretif, interaktif dan konstruktif*. Bandung : Alfabeta

Sugiyono (2022). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R& D*. Bandung : Alfabeta

Srivastava & Thomson (2009) *Framework Analysis A Qualitative Methodology for Applied Policy Research - JOAAG*, Vol. 4. No. 2

John W.Creswell (2007) *Qualitative Inquiry & Research Design – Choosing Among Five Approaches – Second Edition*

Moh. Nazir (2014). *Metode Penelitian*. Bogor : Ghalia Indonesia.