

SNAP\_2022\_FULL PAPER\_86

**IMPLEMENTASI PSAP 16 TENTANG PERJANJIAN KONSESI JASA –  
PEMBERI KONSESI KEPELABUHANAN STUDI KASUS PADA  
KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA TANJUNG PRIOK**

**(Riyan Darmawan; Panubut Simorangkir)**

**Perbanas Institute**

***Abstrak** – Sebagaimana PSAP 16 yang berlaku efektif mulai tanggal 1 Januari 2022, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui implementasi PSAP 16 atas perjanjian konsesi eksisting studi kasus pada kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan menggunakan metode wawancara, dokumentasi, dan telaah dokumen. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah kontrak perjanjian Konsesi, laporan keuangan, laporan tahunan, dan dokumen lain yang terkait. Selain ditinjau dari perspektif PSAP 16, studi ini juga ditinjau dari beberapa peraturan teknis terkait konsesi kepelabuhanan. Wawancara dilakukan dengan informan yang menangani perjanjian konsesi dan yang memiliki keahlian di bidang akuntansi. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pengakuan dan pengukuran aset dan kewajiban akibat kegiatan konsesi belum tercatat seperti pada PSAP 16. Hasil penelitian juga menemukan ketidaksesuaian antara kondisi eksisting dengan PSAP 16 serta peraturan teknis terkait klausul kepemilikan aset setelah masa konsesi berakhir. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa penyajian dan pengungkapan PSAP 16 di dalam perjanjian konsesi eksisting telah terpenuhi sesuai dengan pedoman namun masih terdapat poin-poin yang belum sepenuhnya dituangkan dalam perjanjian.*

*Kata kunci: Konsesi, Kepelabuhanan, PSAP 16, Implementasi*

## **I. PENDAHULUAN**

Upaya pemerintah dalam melakukan pembenahan sektor kepelabuhanan dimulai dengan menerbitkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 yang mencabut Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Penerbitan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang dijelaskan bahwa “perubahan secara mendasar dalam konsep pengelolaan pelabuhan di Indonesia”. Kewenangan penyelenggara pelabuhan diambil alih oleh pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan melalui unit organisasi yang dibentuk yaitu Otoritas Pelabuhan untuk pelabuhan utama dan Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) untuk pelabuhan komersial lainnya.

Perlakuan akuntansi dalam pelaksanaan konsesi jasa selama ini diatur dalam ISAK 16. Badan Usaha atau mitra secara prinsip akuntansinya mengacu pada berbagai aspek yang ditetapkan dalam ISAK 16 tentang Perjanjian Konsesi Jasa. Tetapi ISAK 16 tidak memberi dasar prinsip akuntansi atau entitas pemerintah. Oleh karena itu, demi mendukung terciptanya kerja sama antara pemerintah dan mitra yang disertai dengan keseragaman interpretasi agar tercapainya pengelolaan kerja sama yang lebih baik, pemerintah menerbitkan PSAP 16 tentang Perjanjian Konsesi Jasa – Pemberi Konsesi.

PSAP 16 diterbitkan oleh pemerintah per tanggal 1 Juli 2021 dan mulai berlaku efektif tanggal 1 Januari 2022. Menurut paragraf 1 PSAP 16, Pernyataan Standar tersebut merupakan pelengkap dari regulasi Interpretasi SAK 16 dari Dewan Standar Akuntansi Keuangan IAI membahas perlakuan akuntansi

atas perjanjian konsesi yang diidentifikasi dari pihak pemberi konsesi.

Dari penjabaran latar belakang tersebut, penulis kemudian melakukan penelitian kepustakaan deskriptif analitis lebih mendalam dengan tujuan untuk mengidentifikasi bentuk perjanjian konsesi bidang kepelabuhanan yang terdapat pada kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok serta untuk mengetahui implementasi PSAP 16 pada perjanjian konsesi bidang kepelabuhanan yang terdapat pada kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok.

## II. METODE

Metode dan teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini ialah wawancara, dokumentasi, dan telaah dokumen karena sesuai dengan karakteristik penelitian yaitu penelitian kualitatif dengan desain penelitian studi kasus. Sumber data yang digunakan pada penelitian ini meliputi data primer, sekunder, kuantitatif, dan kualitatif.

Sumber data primer dalam penelitian ini adalah hasil wawancara, observasi, dan rekaman audio (*transcript*). Sumber data sekunder dalam penelitian ini adalah berupa *textual* data (laporan tahunan institusi, kontrak perjanjian konsesi kepelabuhanan, peraturan perundang-undangan yang terkait).

## III. HASIL DAN DISKUSI

Konsesi adalah pemberian hak oleh pemberi konsesi dalam hal ini pemerintah kepada mitra untuk melakukan kegiatan perusahaan dalam jangka waktu tertentu yang diatur dalam sebuah perjanjian konsesi. Perjanjian konsesi yang akan diteliti pada penelitian ini adalah perjanjian konsesi antara kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok dengan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Nomor HK.107/1/7/OP.TPK-15 dan HK.566/11/11/1/PI.II-15 Tanggal 11 November 2015 tentang Kegiatan Perusahaan di Pelabuhan yang Diusahakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero).

Di dalam perjanjian tersebut, skema pemberian kompensasi jasa yang digunakan adalah dengan pemberian izin kepada mitra/Badan Usaha Pelabuhan untuk melakukan kegiatan perusahaan jasa kepelabuhanan dengan imbalan mitra harus membayarkan sebagian dari pendapatan sesuai dengan tarif konsesi yang disepakati di dalam perjanjian konsesi sebelumnya.

Hasil penelaahan dokumen dan wawancara peneliti dengan narasumber, ditemukan bahwa aset tetap berupa lahan tanah yang tercatat pada kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok per 31 Desember 2020 adalah sebesar Rp0,00 atau tidak ada penambahan atas pengadaan tanah maupun penilaian kembali nilai tanah. Status kepemilikan tanah yang di atasnya berdiri kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok adalah milik PT. Pelindo II. Lahan yang menjadi objek konsesi di dalam perjanjian ini adalah milik mitra yang mana untuk pengembangan aset termasuk di dalamnya terminal dan fasilitas pelabuhan yang digunakan dalam kegiatan perusahaan dikerjakan oleh mitra. Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok hanya memiliki hak pengelolaan atas tanah milik mitra. Belum ada aset konsesi yang tercatat pada entitas pemberi konsesi.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 48 Tahun 2021 tentang Konsesi dan Kerja Sama Bentuk Lainnya pasal 44, jangka waktu konsesi diberikan paling lama 80 tahun. Komponen aset konsesi jasa disusutkan atau diamortisasi secara sistematis selama umur ekonomi teknis aset dimaksud dan tidak dibatasi oleh masa konsesi sesuai perjanjian konsesi jasa. Pada akhir masa konsesi jasa, aset konsesi jasa direklasifikasi ke dalam jenis kelompok aset berdasarkan sifat atau fungsi mengikuti ketentuan PSAP yang mengatur Aset Tetap atau PSAP yang mengatur Aset Tak Berwujud. Reklasifikasi aset dimaksud diukur menggunakan nilai tercatat aset. Jangka waktu perjanjian konsesi yang diteliti adalah selama 50 tahun.

Dituangkan dalam perjanjian konsesi ini bahwasannya di akhir masa konsesi, seluruh aset mitra di dalam area konsesi termasuk tidak

terbatas pada terminal dan fasilitas yang selama ini diusahakan oleh mitra, tetap menjadi aset mitra. Hal tersebut disajikan berbeda dengan ketentuan PSAP 16 Panduan Penerapan 3 yang menyatakan bahwa Mitra wajib menyerahkan aset konsesi jasa menjadi Barang Milik Negara/ Daerah kepada pemberi konsesi dalam kondisi tertentu pada akhir periode perjanjian, baik dengan disertai sedikit atau tanpa pembayaran imbalan tambahan, terlepas dari pihak mana yang awalnya membiayainya.

Sebagaimana diatur dalam PSAP 16 Paragraf 26, pemberi konsesi mengakui pendapatan dan mengurangi kewajiban (pendapatan tangguhan) sebagaimana dimaksud berdasarkan substansi ekonomi dari perjanjian konsesi jasa. Besaran pendapatan konsesi pada area konsesi dihitung sebesar 2,5% per tahun dari pendapatan kotor dari pelaksanaan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang dan barang di area konsesi sesuai dengan ketentuan dalam perjanjian konsesi ini. Pendapatan konsesi diakui sebagai PNB pada laporan operasional pemberi konsesi. Pemberi konsesi tidak mencatat pendapatan tersebut sebagai kewajiban atau bagian tangguhan atas pendapatan yang timbul.

Tabel 1 Penyajian dan Pengungkapan Perjanjian Konsesi dengan Ketentuan PSAP 16

No.	Jenis Pengungkapan PSAP 16 Paragraf 33-34	Perjanjian Konsesi Eksisting OP Utama Tanjung Priok - PT. Pelindo II
1	Deskripsi perjanjian, kontrak, atau perikatan yang diperhubungkan	Ada
2	Ketentuan yang signifikan dalam perjanjian konsesi yang dapat mempengaruhi jumlah atau nilai, periode waktu dan kepastian aliran kas di masa depan	Ada
3	Sifat dan tingkat (misalnya kuantitas, jangka waktu, atau nilai)	Ada

No.	Jenis Pengungkapan PSAP 16 Paragraf 33-34	Perjanjian Konsesi Eksisting OP Utama Tanjung Priok - PT. Pelindo II
4	Hak untuk menggunakan aset yang digunakan	Ada
5	Hak yang mengharuskan mitra menyediakan jasa publik yang ditentukan dalam pelaksanaan perjanjian konsesi jasa	Tidak Ada *disajikan terpisah
6	Nilai buku aset konsesi jasa yang masih diakui pada tanggal laporan keuangan, termasuk aset milik pemberi konsesi yang direklasifikasi sebagai aset konsesi jasa	Ada
7	Hak untuk menerima aset yang ditentukan di akhir masa perjanjian konsesi	Ada
8	Opsi pembaruan atau perpanjangan dan penghentian operasi konsesi jasa	Ada
9	Ketentuan hak dan tanggung jawab lainnya	Ada
10	Ketentuan pemberian izin atau akses bagi mitra terhadap aset konsesi jasa atau aset lain selain aset konsesi jasa	Ada
11	Perubahan dalam perjanjian	Ada

Tabel 2 Penyajian dan Pengungkapan Perjanjian Konsesi dengan Ketentuan Teknis

No.	Jenis Pengungkapan Permenhub No. PM 48 Tahun 2021 Pasal 37	Perjanjian Konsesi Eksisting OP Utama Tanjung Priok - PT. Pelindo II
1	Para pihak yang melakukan perjanjian	Ada
2	Lingkup perjanjian	Ada
3	Mulai berlaku dan masa konsesi	Ada
4	Besarnya pendapatan konsesi	Ada
5	Jaminan pelaksanaan	Tidak ada

No.	Jenis Pengungkapan Permenhub No. PM 48 Tahun 2021 Pasal 37	Perjanjian Konsesi Eksisting OP Utama Tanjung Priok - PT. Pelindo II
6	Tarif awal dan formula penyesuaian tarif	Ada
7	Hak dan kewajiban para pihak, termasuk risiko yang dipikul para pihak di mana alokasi risiko harus didasarkan pada prinsip pengalokasian risiko secara sefisien dan seimbang	Ada
8	Standar kinerja pelayanan	Tidak Ada *disajikan terpisah
9	Mekanisme pengawasan kinerja pelayanan	Ada
10	Penggunaan dan kepemilikan aset infrastruktur	Ada
11	Pernyataan dan jaminan para pihak bahwa perjanjian sah dan mengikat para pihak dan telah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan	Ada
12	Prosedur penanganan masyarakat	Ada
13	Perubahan kepemilikan saham selama jangka waktu perjanjian konsesi	Ada
14	Sanksi dalam hal para pihak tidak mematuhi perjanjian	Ada
15	Mekanisme penyelesaian sengketa	Ada
16	Pemutusan atau pengakhiran perjanjian	Ada
17	Sistem hukum yang berlaku terhadap perjanjian adalah hukum Indonesia	Ada
18	Lahan dan fasilitas pelabuhan hasil konsesi beralih atau diserahkan kepada Penyelenggara Pelabuhan pada akhir masa konsesi	Tidak ada
19	Keadaan kahar	Ada
20	Perubahan-perubahan	Ada

#### IV. KESIMPULAN

Implementasi Pedoman Standar Akuntansi Pemerintah (PSAP) 16 pada perjanjian konsesi yang diteliti sebagian besar sudah mengikuti pedoman standar yakni ditandai terpenuhinya syarat bahwa pemberi konsesi mengendalikan atau mengatur jenis jasa publik yang harus disediakan oleh mitra, kepada siapa jasa publik

tersebut diberikan, serta penetapan tarifnya sebagaimana dituangkan dalam perjanjian konsesi jasa kepelabuhanan antara pihak Kementerian Perhubungan yang diwakili oleh Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok dengan pihak mitra dalam hal ini PT. Pelindo II Persero adalah berupa pelayanan jasa kapal, penumpang dan barang. Namun ada poin yang belum tersaji dalam perjanjian konsesi yakni tidak terdapat klausul lahan dan fasilitas pelabuhan hasil konsesi beralih atau diserahkan kepada penyelenggara pelabuhan pada akhir masa konsesi.

Skema yang terdapat pada perjanjian konsesi yang diteliti adalah pemberian hak kepada mitra untuk memperoleh pendapatan dari para pengguna jasa aset konsesi jasa dengan imbalan berupa pendapatan konsesi dengan tarif sebesar 2,5% dari total pendapatan bruto mitra. Pemberi konsesi hanya memiliki hak pengelolaan atas tanah di atas lahan yang dimiliki mitra, status kepemilikan tanah yang di atasnya berdiri kantor pemberi konsesi adalah milik mitra.

Pelaksanaan kegiatan pengembangan terminal dan fasilitas pelabuhan di area konsesi dilaksanakan oleh mitra sesuai dengan Rencana Induk Pelabuhan setelah mendapat rekomendasi dari pemberi konsesi. Pemberi konsesi mengakui pendapatan konsesi sebagai pendapatan PNBPN.

Perjanjian konsesi eksisting telah mengungkapkan masing-masing kewajiban dan haknya serta poin-poin penting lain yang menjadi persyaratan minimal untuk diungkapkan baik ditinjau dari Paragraf 33-34 PSAP 16 maupun ketentuan teknis tentang konsesi kepelabuhanan yang mengatur secara memadai.

Keterbatasan yang dihadapi dalam mengulas implementasi PSAP 16 tentang Perjanjian Konsesi – Pemberi Konsesi pada perjanjian konsesi eksisting yang diteliti adalah kesulitan menemukan penelitian kualitatif sejenis terkait implementasi PSAP 16 ini disebabkan penerapannya yang baru berlaku efektif pada tanggal 1 Januari 2022.

#### DAFTAR PUSTAKA



- Adam, L., & Dwiastuti, I. (2015). Membangun Poros Maritim Melalui Pelabuhan. Masyarakat Indonesia, Vol 41 (2), Desember 2015, 164.
- Ambarini, R., Suwandi, R., & Rahardjo, S. (2014). Evaluasi Masa Konsesi pada Pembangunan Terminal Petikemas Kalibaru. Warta Penelitian Perhubungan, Volume 26, Nomor 12, Desember 2014.
- Baskoro, S. I., & Firmansyah, A. (2020). Akuntansi Hak Konsesi sebagai Aset Tak Berwujud pada Perusahaan Penyedia Jalan Tol di Indonesia. Studi Akuntansi dan Keuangan Indonesia Vol. 3, No. 2, 2020 | E-ISSN: 2654-6221.
- Bousqout, F., & Fayard, A. (2001). Road Infrastructure Concession Practice in Europe. (Vol. 2675): World Bank Publications.
- Bungin, B. (2013). Metode Penelitian Sosial & Ekonomi; Format-Format Kuantitatif dan Kualitatif untuk Studi Sosiologi, Kebijakan, Publik, Komunikasi, Manajemen, dan Pemasaran Edisi Pertama. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Burhan, B. (2013). Metode Penelitian Sosial & Ekonomi; Format-Format Kuantitatif dan Kualitatif untuk Studi Sosiologi, Kebijakan, Publik, Komunikasi, Manajemen, dan Pemasaran Edisi Pertama. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Daymon, C., & Holloway, I. (2011). Qualitative Research Methods in Public Relations and Marketing Communicatios (2nd Edition). London: Routledge.
- Dewan Standar Akuntansi Keuangan. (2010). Exposure Draft Interpretasi Standar Akuntansi Keuangan Perjanjian Nomor 16 Konsesi Jasa. Jakarta.
- Dosi, C., & Moretto, M. (2007). Concession Bidding Rules and Investment Time Flexibility. Nota di Lavoro 3.2007.
- Kementerian Keuangan. (2021). Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 84/PMK.05/2021 tentang Pernyataan Standar Akuntansi Pemerintahan Berbasis Akrual Nomor 16 Perjanjian Konsesi Jasa - Pemberi Konsesi. Jakarta: Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 765.
- Kementerian Perhubungan. (2012). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 35 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan Utama. Jakarta: Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 628.
- Kementerian Perhubungan. (2018). Instruksi Menteri Perhubungan Nomor IM 6 Tahun 2018 Tentang Hasil Pemeriksaan Kinerja atas Efektivitas Pengelolaan Konsesi Pelabuhan pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan, Badan Usaha Pelabuhan, dan Instansi Terkait Lainnya. Jakarta.
- Kementerian Perhubungan. (2020). Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020-2024. Jakarta.
- Kementerian Perhubungan. (2021). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 48 Tahun 2021 tentang Konsesi dan Kerja Sama Bentuk Lainnya antara Penyelenggara Pelabuhan dengan Badan Usaha Pelabuhan di Bidang Kepelabuhanan. Jakarta: Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 690.
- Kementerian Perhubungan. (2021). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 50 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut. Jakarta: Berita Negara

- Republik Indonesia Tahun 2021  
Nomor 692.
- Komives, K. (2001). Designing Pro-Poor Water and Sewer Concessions; Early Lessons from Bolivia. *Water Policy*, 3 (1), 61-79.
- Neuschel, R. P. (2008). *The Servant Leader: Pemimpin yang Melayani*. Jakarta: Akademia.
- Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok. (2021, January 3). Retrieved from Sejarah Singkat Kantor Otoritas Pelabuhan Utama: <https://oppriok.dephub.go.id/frontend/profil>
- Pemerintah Indonesia. (2004). Undang-undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara. Jakarta: Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 5.
- Pemerintah Indonesia. (2005). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 2005 tentang Standar Akuntansi Pemerintahan. Jakarta: Tambahan Lembaran Negara Tahun 2005 Tahun 4503.
- Pemerintah Indonesia. (2008). Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Jakarta: Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64.
- Pemerintah Indonesia. (2009). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tentang Kepelabuhanan. Jakarta: Lembaga Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 151.
- 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 Desember 2018*.
- Salim, A. (2001). *Teori dan Paradigma Penelitian Sosial*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Scott, W. R. (2009). *Financial Accounting Theory Fifth Edition*. Canada: Pearson Prentice Hall.
- Srimulyani, V. A., & Hutajulu, K. T. (2013). Dampak Servant Leadership terhadap Pembelajaran Organisasi dan Kinerja Guru: Studi pada Guru-guru SMA dan SMK se-kota Madiun. *Jurnal Manajemen Bisnis Indonesia Volume 1, Nomor 1, 49*.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods)*. Bandung: CV Alfabeta.
- Supomo, B., & Indriantoro, N. (2009). *Metodologi Penelitian Bisnis untuk Akuntansi dan Manajemen*. Yogyakarta: BPFE.
- Suwardjono. (2005). *Teori Akuntansi: Perencanaan Pelaporan Keuangan*. Yogyakarta: BPFE.
- Tambunan, A. S. (1999). Demokrasi Indonesia dan Citanegara Integralistik. *Jurnal UNISIA No. 39/XXIII/III/1999, 54*.
- Yin, R. K. (2008). *Case Study Research*. Illinois: Sage Publications. Inc.