

**LAPORAN AKHIR MAGANG**  
**ANALISIS PENGAKUAN DAN PENGUKURAN ASET TAKBERWUJUD HAK**  
**KONSESI JALAN TOL BERDASARKAN PSAK 19 DI PERUSAHAAN**  
**INFRASTRUKTUR**



**Disusun Oleh:**

Nada Zahirah Muhsidar

NIM : 22312219

**Dosen Pembimbing:**

Drs. Yunan Najamuddin, MBA.

**PROGRAM STUDI AKUNTANSI**  
**FAKULTAS BISNIS DAN EKONOMIKA**  
**UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**  
**YOGYAKARTA**

**2026**

**LEMBAR PENGESAHAN**

**LAPORAN MAGANG MAHASISWA**

**ANALISIS PENGAKUAN DAN PENGUKURAN ASET TAKBERWUJUD HAK  
KONSESI JALAN TOL BERDASARKAN PSAK 19 DI PERUSAHAAN  
INFRASTRUKTUR**

Dibuat Oleh:

**Nada Zahirah Muhsidar**

No. Mahasiswa : 22312219

Disahkan Oleh,

Yogyakarta, 17 Februari 2026

Dosen Pembimbing



Drs. Yunan Najamuddin, MBA.

# **BERITA ACARA UJIAN TUGAS AKHIR/MAGANG**

## **MAGANG BERJUDUL**

**Analisis Pengakuan dan Pengukuran Aset Takberwujud Hak Konsesi Jalan Tol  
Berdasarkan PSAK 19 di Perusahaan Infrastruktur**

**Disusun oleh : NADA ZAHIRAH MUHSIDAR**

**Nomor Mahasiswa : 22312219**

**Telah dipertahankan didepan Tim Penguji dan dinyatakan Lulus  
pada hari, tanggal: Selasa, 03 Maret 2026**

**Penguji/Pembimbing Magang : Yunan Najamuddin, Drs., MBA., CMA., CAPF**

**Penguji : Erna Hidayah, Dra., M.Si., Ak., CA.**

**Mengetahui  
Dekan Fakultas Bisnis dan Ekonomika  
Universitas Islam Indonesia**



**Prof. Johan Arifin, S.E., M.Si., Ph.D., CFA, CertIPSAS.**

## HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Yang bertanda tangan di bawah ini:

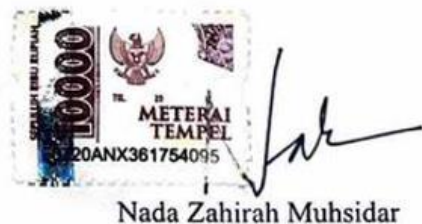
Nama Mahasiswa : Nada Zahirah Muhsidar  
NIM : 22312219  
Program Studi : Akuntansi  
Judul : Analisis Pengakuan dan Pengukuran Aset Takberwujud Hak  
Konsesi Jalan Tol Berdasarkan PSAK 19 di Perusahaan  
Infrastruktur  
Tempat Pelaksanaan : Perusahaan Infrastruktur (Nama Disamarkan)

Dengan ini saya menyatakan bahwa laporan magang ini merupakan hasil karya saya sendiri yang disusun berdasarkan hasil penelitian yang telah saya lakukan. Laporan magang ini belum pernah diajukan untuk memperoleh gelar akademik pada perguruan tinggi mana pun. Seluruh sumber informasi, baik yang dikutip maupun dirujuk dari karya orang lain, telah disebutkan secara jelas dalam teks dan dicantumkan dalam daftar pustaka sesuai dengan kaidah penulisan ilmiah yang berlaku.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan penuh kesadaran dan tanggung jawab tanpa adanya paksaan dari pihak mana pun.

Yogyakarta, 17 Februari 2026

Penulis



10000  
METERAI  
TEMPEL  
20ANX361754095  
Nada Zahirah Muhsidar

## KATA PENGANTAR

*Assalamu'alaikum Wr. Wb*

Segala puji bagi Allah SWT yang telah memberikan kesempatan, kesehatan dan kelancaran sehingga penulis dapat menyelesaikan kegiatan magang serta menyusun laporan ini dengan baik. Laporan magang ini disusun sebagai bagian dari proses akademik pada Program Studi Akuntansi, Fakultas Bisnis dan Ekonomika, Universitas Islam Indonesia, sekaligus sebagai bentuk pertanggungjawaban atas pelaksanaan kegiatan magang yang telah penulis jalani.

Pelaksanaan magang ini memberikan pengalaman pembelajaran yang berharga bagi penulis. Melalui kegiatan tersebut, penulis memperoleh kesempatan untuk memahami secara langsung penerapan teori akuntansi dalam praktik kerja, khususnya pada perusahaan yang bergerak di sektor infrakstruktur. Selain memperluas wawasan profesional, pengalaman ini juga membantu penulis dalam mengembangkan sikap bertanggung jawab, ketelitian, serta pemahaman terhadap dinamika lingkungan kerja.

Penyusunan laporan ini tidak terlepas dari bantuan, dukungan, serta arahan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati, penulis menyampaikan terima kasih kepada :

1. Prof. Fathul Wahid, S.T., M.Sc., Ph.D., selaku Rektor Universitas Islam Indonesia, atas dukungan dan kebijakan yang diberikan dalam penyelenggaraan pendidikan tinggi serta pelaksanaan program magang sebagai bagian dari proses akademik mahasiswa;
2. Prof. Johan Arifin, S.E., M.Si., Ph.D., selaku Dekan Fakultas Bisnis dan Ekonomika Universitas Islam Indonesia, atas arahan dan dukungan akademik yang diberikan kepada mahasiswa selama proses perkuliahan hingga pelaksanaan magang;
3. Dekar Urumsah, S.E., S.Si., M.Com (IS), Ph.D., CFrA., selaku Ketua Jurusan Akuntansi Fakultas Bisnis dan Ekonomika Universitas Islam Indonesia, atas dukungan dan kebijakan akademik yang memungkinkan terselenggaranya kegiatan magang dengan baik;

4. Drs. Yunan Najamudin, M.B.A., selaku Dosen Pembimbing Magang, yang telah meluangkan waktu, tenaga, dan pikiran untuk memberikan bimbingan, arahan, serta masukan yang sangat berarti selama pelaksanaan magang dan penyusunan laporan ini;
5. Pimpinan dan seluruh karyawan perusahaan infrastruktur, khususnya bagian keuangan yang telah memberikan kesempatan, bimbingan, serta pengalaman berharga selama pelaksanaan magang sehingga penulis dapat memahami penerapan akuntansi secara langsung di lingkungan kerja;
6. Kepada sosok yang telah berpulang kepada-Nya, yang penulis panggil “Ayah”, terima kasih atas kebersamaan yang singkat namun penuh makna sejak awal kehidupan penulis. Meski tidak seluruh perjalanan dapat dijalani bersama, penulis meyakini bahwa setiap langkah dan pencapaian hingga hari ini senantiasa berada dalam lingkup doa, kasih, dan kebaikan yang tak pernah terputus. Penulis menyadari bahwa jejak darah dan nilai yang Ayah wariskan akan senantiasa mengalir serta membersamai perjalanan hidup penulis;
7. Belahan jiwaku, Mama Darmayanti Meuraxa, terima kasih atas segala kasih sayang, doa, dan pengorbanan yang tiada henti, terima kasih telah menjadi sumber kekuatan terbesar dalam hidup penulis, yang terus mendorong untuk tidak menyerah, bahkan di saat segalanya terasa berat. Tanpa kehadiran dan cinta tulusmu, mungkin langkah ini takkan pernah sampai sejauh ini;
8. Kepada Ayah Mukhlis Mahmud, penulis mengucapkan terima kasih atas kehadiran yang telah membersamai perjalanan penulis, serta atas pembelajaran untuk tetap kuat dan bertahan dalam segala keadaan;
9. Kepada saudaraku, Abang Arief Ramadhan dan Adik Nidaus Satirah, penulis bersyukur atas kebersamaan yang telah dipersatukan dalam ikatan keluarga. Penulis meyakini bahwa setiap proses yang dijalani akan menjadikan kami saudara yang terus bertumbuh, saling menguatkan, serta dipersatukan dalam kasih dan kebersamaan.;
10. *Anwar's Family*, *DJ's Family* dan Keluarga Besar A. Manaf Meuraxa yang telah hadir menjadi bagian dari kehidupan penulis sejak masa kecil. Kehadiran, perhatian, serta dukungan yang diberikan dalam berbagai bentuk menjadi

fondasi penting dalam perjalanan pendidikan dan kehidupan penulis hingga dapat sampai pada tahap ini;

11. Naufal Zaky Baridwan dan Keluarga, penulis mengucapkan terima kasih atas kehadiran dan peranannya sebagai bagian dari perjalanan hidup penulis. Terima kasih atas kontribusi yang diberikan selama proses perkuliahan hingga penyusunan laporan ini, baik berupa tenaga, waktu, pemikiran, maupun dukungan lainnya. Penulis juga berterima kasih atas dukungan dan penghiburan yang senantiasa diberikan, terutama di masa-masa sulit. Penulis meyakini bahwa kelak segala kebaikan yang telah diberikan akan kembali kepadanya sebagai kebaikan yang menenangkan hidupnya;
12. Sahabat penulis, Rifa Dwi Mutia, terima kasih atas kebersamaan, dukungan, dan semangat yang senantiasa diberikan dalam setiap proses perjuangan menggapai cita-cita hingga penulis dapat berada pada tahap ini;
13. Serta rekan-rekan yang tidak dapat disebutkan satu per satu, penulis mengucapkan terima kasih atas dukungan, kebersamaan, dan kontribusi yang telah diberikan selama proses perkuliahan hingga penyusunan laporan ini.
14. Terakhir, teruntuk diri sendiri, Nada Zahirah Muhsidar, karena telah berani memilih merantau di usia muda dan bertahan dalam setiap proses hingga sampai pada tahap ini. Semoga suatu hari nanti tulisan ini dapat dibaca kembali dengan rasa bangga sebagai bukti bahwa setiap perjuangan telah dijalani dengan sebaik-baiknya.

Penulis menyadari bahwa laporan ini masih memiliki keterbatasan. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun demi perbaikan di masa yang akan datang. Semoga laporan ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca serta menjadi bagian dari proses pembelajaran yang berharga bagi penulis.

***Wassalamu'alaikum Wr. Wb***

Yogyakarta, 17 Februari 2026

Penulis



Nada Zahirah Muhsidar

## DAFTAR ISI

<b>LEMBAR PENGESAHAN.....</b>	<b>i</b>
<b>BERITA ACARA UJIAN TUGAS AKHIR/MAGANG .....</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS .....</b>	<b>iii</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>iv</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xi</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	4
1.3 Tujuan Penelitian / Magang .....	4
1.4 Manfaat Magang .....	4
<b>BAB II KAJIAN PUSTAKA.....</b>	<b>6</b>
2.1 Aset Takberwujud .....	6
2.2 PSAK 19: Aset Takberwujud .....	9
2.3 Hak Pengusahaan Jalan Tol (HPJT).....	12
2.4 Amortisasi Aset Takberwujud .....	15
2.5 Penurunan Nilai Hak Konsesi Jalan Tol .....	18
2.6 Kerangka Pemikiran .....	21
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>23</b>
3.1 Jenis dan Pendekatan Penelitian.....	23
3.2 Sumber dan Data Penelitian.....	25
3.3 Teknik Pengumpulan Data.....	28
3.4 Teknik Analisis Data.....	30
<b>BAB IV PELAKSANAAN PROGRAM MAGANG.....</b>	<b>32</b>
4.1 Profil Instansi Magang .....	32

4.2	Aktivitas Magang .....	34
4.3	Pengakuan Hak Pengusahaan Jalan Tol (HPJT) sebagai Aset Takberwujud .....	44
4.4	Pengukuran Hak Pengusahaan Jalan Tol (HPJT) Berdasarkan PSAK 19.....	45
4.5	Metode Amortisasi Hak Pengusahaan jalan Tol (HPJT) .....	47
4.6	Pencatatan Amortisasi Hak Pengusahaan Jalan Tol (HPJT) dalam Laporan Keuangan.....	49
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>		<b>51</b>
5.1	Kesimpulan .....	51
5.2	Saran .....	52
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>		<b>53</b>
<b>LAMPIRAN .....</b>		<b>55</b>

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Alur Analisis Penelitian.....	22
Gambar 4. 1 Struktur Organisasi Perusahaan.....	33

## DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Pelaksanaan Kegiatan Magang.....	43
---	----

## DAFTAR LAMPIRAN

Gambar 1 Kegiatan Site Visit Proyek Jalan Tol Seksi 1 (Tahap Konstruksi).....	55
Gambar 2 Kegiatan Site Visit Proyek Jalan Tol Seksi 2 (Tahap Operasional).....	56
Gambar 3 Kegiatan Penulis dalam Pengolahan Data Bukti Memorial.....	56
Gambar 4 Konten Media Sosial Perusahaan dalam Rangka .....	57
Gambar 5 Kegiatan Penulis dalam Proses Mapping Biaya pada Sistem SAP .....	58
Gambar 6 Kegiatan Penulis dalam Persiapan Surat Disposisi Bersama Sekretaris.....	59
Gambar 7 Kegiatan Rapat Bersama Direktur Utama yang Baru.....	59
Gambar 8 Kegiatan Penyusunan Lembar Jurnal Transaksi Keuangan Menggunakan Microsoft Excel .....	60
Gambar 9 Contoh Lembar Disposisi Surat Masuk dari Bank (Disamarkan).....	60
Gambar 10 Kegiatan Penyusunan Data Ekualisasi Awal Menggunakan .....	61

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu instrumen strategis dalam mendorong pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan suatu negara. Infrastruktur yang memadai tidak hanya berfungsi sebagai sarana fisik, tetapi juga sebagai sistem pendukung aktivitas ekonomi, sosial, dan distribusi sumber daya antarwilayah. Jalan, jembatan, pelabuhan, serta fasilitas transportasi lainnya memiliki peran penting dalam meningkatkan konektivitas dan memperlancar arus barang dan jasa. Infrastruktur yang baik mampu menurunkan biaya logistik, meningkatkan efisiensi produksi, serta memperkuat daya saing ekonomi nasional. Di Indonesia, dengan karakteristik geografis yang luas dan kepulauan, kebutuhan akan infrastruktur yang terintegrasi menjadi semakin krusial.

Meskipun demikian, pembiayaan pembangunan infrastruktur memerlukan dana yang sangat besar dan berjangka panjang. Keterbatasan kapasitas fiskal negara menyebabkan pemerintah tidak dapat sepenuhnya mengandalkan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) untuk membiayai seluruh proyek infrastruktur. Oleh karena itu, pemerintah mendorong keterlibatan sektor swasta melalui berbagai skema kerja sama. Salah satu bentuk kerja sama tersebut adalah perjanjian konsesi jasa dalam perusahaan jalan tol, yang memungkinkan badan usaha untuk berpartisipasi dalam pembangunan dan pengelolaan infrastruktur publik (*Dewi et al., 2022*). Skema ini memberikan solusi pembiayaan alternatif sekaligus mendorong efisiensi operasional melalui partisipasi sektor swasta.

Dalam skema konsesi jalan tol, Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) memperoleh hak untuk membangun, mengoperasikan, dan memelihara jalan tol selama periode tertentu sebagaimana diatur dalam Perjanjian Perusahaan Jalan Tol (PPJT). Sebagai imbalannya, BUJT diberikan hak untuk memungut tarif tol dari pengguna jalan selama masa konsesi berlangsung. Hak tersebut menjadi sumber utama manfaat ekonomi bagi badan usaha karena menghasilkan arus kas dari kegiatan operasional. Namun demikian,

kepemilikan atas infrastruktur jalan tol tetap berada pada pemerintah, dan setelah masa konsesi berakhir, infrastruktur tersebut dikembalikan kepada negara. Dengan demikian, badan usaha tidak memiliki kepemilikan permanen atas jalan tol, melainkan hanya hak kontraktual untuk memanfaatkannya dalam jangka waktu tertentu.

Hak konsesi yang diperoleh BUJT pada dasarnya tidak memiliki bentuk fisik sebagaimana aset tetap seperti tanah atau bangunan. Akan tetapi, hak tersebut memberikan manfaat ekonomi masa depan yang signifikan melalui pendapatan tarif tol. Dalam perspektif akuntansi, hak yang timbul dari kontrak dan memberikan manfaat ekonomi masa depan dapat diklasifikasikan sebagai aset takberwujud sepanjang memenuhi kriteria pengakuan dalam standar akuntansi (*IAI, 2021*). Mustapa et al. (2022) menjelaskan bahwa pengakuan aset takberwujud tidak didasarkan pada keberadaan fisik, melainkan pada keteridentifikasi, pengendalian, serta kemampuan menghasilkan manfaat ekonomi di masa depan. Dengan demikian, hak konsesi jalan tol secara konseptual memiliki karakteristik sebagai aset takberwujud.

PSAK 19 tentang Aset Takberwujud memberikan pedoman mengenai pengakuan, pengukuran, amortisasi, serta pengujian penurunan nilai atas aset takberwujud (*IAI, 2021*). Standar ini menekankan bahwa suatu aset takberwujud harus dapat diidentifikasi, berada dalam pengendalian entitas, dan memberikan manfaat ekonomi masa depan. Dalam konteks konsesi jalan tol, hak untuk memungut tarif merupakan hak kontraktual yang memiliki dasar hukum yang jelas serta menghasilkan arus kas operasional. Oleh karena itu, klasifikasi hak konsesi sebagai aset takberwujud memiliki landasan teoritis dan normatif yang kuat dalam PSAK 19.

Selain PSAK 19, ISAK 16 tentang Perjanjian Konsesi Jasa memberikan pedoman khusus mengenai klasifikasi imbalan dalam perjanjian konsesi (*IAI, 2014*). ISAK 16 membedakan antara imbalan berupa aset keuangan dan aset takberwujud berdasarkan karakteristik hak yang diperoleh operator. Apabila operator memiliki hak tanpa syarat untuk menerima kas dari pemberi konsesi, maka imbalan tersebut diklasifikasikan sebagai aset keuangan. Sebaliknya, apabila operator memperoleh hak untuk membebaskan pengguna jasa publik, maka hak tersebut diklasifikasikan sebagai aset takberwujud dan diukur sesuai PSAK 19 (*Dewi et al., 2022*). Dalam praktik jalan tol di

Indonesia, operator umumnya memperoleh hak untuk memungut tarif dari pengguna jalan, sehingga hak konsesi dikategorikan sebagai aset takberwujud.

Meskipun kerangka standar akuntansi telah tersedia, penerapan perlakuan akuntansi atas hak konsesi dalam praktik memerlukan pertimbangan profesional yang memadai. Penentuan biaya perolehan, estimasi umur manfaat, metode amortisasi, serta evaluasi penurunan nilai membutuhkan analisis yang cermat. Kesalahan dalam pengakuan atau pengukuran dapat berdampak pada nilai aset yang disajikan dalam laporan posisi keuangan serta beban amortisasi yang memengaruhi laba periode berjalan. Mengingat nilai hak konsesi biasanya material dalam struktur aset perusahaan jalan tol, ketepatan perlakuan akuntansi menjadi sangat penting untuk menjaga keandalan laporan keuangan.

Penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa perusahaan operator jalan tol di Indonesia pada umumnya mengakui hak konsesi sebagai aset takberwujud sesuai dengan PSAK 19 dan ISAK 16 (*Baskoro & Firmansyah, 2020*). Namun demikian, setiap perusahaan memiliki karakteristik operasional dan kebijakan akuntansi yang dapat memengaruhi detail penerapannya. Oleh karena itu, diperlukan analisis yang lebih spesifik terhadap praktik perlakuan akuntansi hak konsesi pada perusahaan tertentu untuk memastikan kesesuaiannya dengan standar yang berlaku.

Dengan demikian, kajian mengenai perlakuan akuntansi Hak Pengusahaan Jalan Tol menjadi relevan tidak hanya dari sisi kepatuhan terhadap standar, tetapi juga dari sisi kualitas pelaporan keuangan perusahaan infrastruktur. Kejelasan dalam pengakuan, pengukuran, dan amortisasi HPJT akan berkontribusi pada transparansi informasi keuangan serta meningkatkan kepercayaan para pemangku kepentingan. Oleh karena itu, analisis yang mendalam terhadap penerapan PSAK 19 dan ISAK 16 pada perusahaan yang menjadi objek penelitian ini menjadi penting untuk memastikan bahwa praktik akuntansi yang diterapkan telah mencerminkan substansi ekonomi secara tepat dan konsisten.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apakah Perusahaan telah mengakui Hak Pengusahaan Jalan Tol (HPJT) sebagai aset takberwujud telah sesuai dengan PSAK 19 ?
2. Apakah pengukuran Hak Pengusahaan Jalan Tol (HPJT) yang diterapkan perusahaan telah sesuai dengan ketentuan PSAK 19?
3. Apakah penentuan dan penerapan metode amortisasi Hak Pengusahaan Jalan Tol (HPJT) telah sesuai dengan ketentuan PSAK 19?
4. Apakah pencatatan amortisasi Hak Pengusahaan Jalan Tol (HPJT) dalam laporan keuangan telah sesuai dengan standar akuntansi yang berlaku?

## **1.3 Tujuan Penelitian / Magang**

Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengetahui proses pengakuan HPJT sebagai aset takberwujud yang diterapkan perusahaan.
2. Memahami kebijakan pengukuran HPJT yang digunakan perusahaan.
3. Mengetahui metode amortisasi yang diterapkan perusahaan terhadap HPJT.
4. Mengidentifikasi bagaimana pencatatan amortisasi HPJT disajikan dalam laporan keuangan.

## **1.4 Manfaat Magang**

Adapun manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

### **1. Manfaat Akademis**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam pengembangan wawasan dan pemahaman akademik mengenai perlakuan akuntansi aset takberwujud, khususnya Hak Pengusahaan Jalan Tol (HPJT), berdasarkan ketentuan PSAK 19 dan ISAK 16. Kajian ini dapat menjadi referensi bagi mahasiswa dan akademisi dalam memahami bagaimana standar akuntansi diterapkan dalam konteks perjanjian konsesi jasa di sektor infrastruktur.

Selain itu, penelitian ini dapat memperkaya literatur mengenai praktik akuntansi konsesi di Indonesia, terutama yang berkaitan dengan klasifikasi, pengukuran, dan amortisasi aset takberwujud pada perusahaan jalan tol. Dengan adanya analisis yang berbasis pada dokumen laporan keuangan perusahaan, penelitian ini memberikan gambaran empiris mengenai penerapan standar akuntansi dalam praktik nyata, bukan hanya dalam tataran konseptual.

Penelitian ini juga dapat menjadi bahan pembelajaran dalam memahami keterkaitan antara teori akuntansi yang dipelajari di perkuliahan dengan implementasinya dalam lingkungan kerja profesional.

## **2. Manfaat Praktis**

Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran mengenai penerapan PSAK 19 dalam pengelolaan dan pencatatan Hak Pengusahaan Jalan Tol pada perusahaan infrastruktur. Hasil analisis dapat menjadi bahan evaluasi bagi perusahaan dalam memastikan bahwa kebijakan akuntansi yang diterapkan telah sesuai dengan standar yang berlaku.

Selain itu, penelitian ini dapat membantu pihak internal perusahaan, khususnya pada divisi keuangan dan akuntansi, dalam memahami pentingnya konsistensi pengakuan, pengukuran, dan amortisasi aset takberwujud. Dengan adanya kajian yang sistematis, perusahaan dapat memperoleh perspektif tambahan dalam menilai kebijakan akuntansi yang digunakan.

Bagi pihak eksternal seperti auditor, regulator, maupun pemangku kepentingan lainnya, penelitian ini dapat memberikan gambaran mengenai praktik akuntansi atas aset konsesi di sektor jalan tol. Informasi tersebut dapat mendukung proses penilaian dan pengambilan keputusan yang berkaitan dengan penyajian laporan keuangan perusahaan infrastruktur.

## **BAB II**

### **KAJIAN PUSTAKA**

#### **2.1 Aset Takberwujud**

Aset tak berwujud merupakan salah satu unsur penting dalam laporan keuangan entitas, terutama bagi perusahaan yang kegiatan operasionalnya banyak bergantung pada hak, izin, lisensi, atau kontrak tertentu. Dalam perkembangan ekonomi modern, nilai suatu entitas tidak lagi hanya ditentukan oleh aset berwujud seperti tanah dan bangunan, tetapi juga oleh hak dan sumber daya nonfisik yang memberikan manfaat ekonomi jangka panjang. Mustapa dkk. (2022) menjelaskan bahwa dalam praktik bisnis kontemporer, kontribusi aset tak berwujud terhadap nilai perusahaan semakin signifikan karena banyak entitas mengandalkan hak kontraktual dan inovasi sebagai sumber daya utama. Oleh karena itu, pengakuan dan pengukuran aset tak berwujud menjadi aspek yang signifikan dalam penyajian laporan keuangan yang wajar. Dalam praktik akuntansi, aset tak berwujud tidak ditentukan oleh keberadaan fisik, melainkan oleh kemampuan aset tersebut dalam menghasilkan manfaat ekonomi di masa depan. Karakteristik inilah yang membedakan aset tak berwujud dari aset tetap berwujud.

PSAK 19 menyatakan bahwa aset tak berwujud adalah aset nonmoneter yang dapat diidentifikasi dan tidak memiliki wujud fisik (IAI, 2021). Definisi ini sejalan dengan IAS 38 yang menjadi rujukan internasional dalam pengaturan aset tak berwujud (Mustapa dkk., 2022). Ketiadaan bentuk fisik bukanlah penghalang bagi suatu sumber daya untuk diakui sebagai aset selama sumber daya tersebut memberikan manfaat ekonomi dan berada dalam pengendalian entitas. Warren dkk. (2018) menegaskan bahwa dalam kerangka konseptual akuntansi, suatu aset diakui bukan karena bentuknya, melainkan karena kemampuannya dalam memberikan manfaat ekonomi di masa depan. Dengan demikian, fokus utama dalam pengakuan aset tak berwujud terletak pada substansi ekonomi, bukan pada bentuk fisiknya. Standar akuntansi menekankan bahwa informasi yang disajikan harus relevan dan andal agar dapat digunakan dalam pengambilan keputusan.

Suatu aset dikategorikan sebagai aset tak berwujud apabila memenuhi kriteria dapat diidentifikasi. PSAK 19 menjelaskan bahwa aset dapat diidentifikasi apabila aset tersebut

dapat dipisahkan dari entitas dan dapat dijual, dialihkan, dilisensikan, disewakan, atau ditukar, baik secara individual maupun bersama kontrak lainnya (IAI, 2021). Selain itu, aset juga dianggap dapat diidentifikasi apabila timbul dari hak kontraktual atau hak hukum lainnya. Ketentuan ini menegaskan bahwa keberadaan hak kontraktual menjadi elemen utama dalam pengakuan aset tak berwujud. Mustapa dkk. (2022) menambahkan bahwa identifikasi yang jelas diperlukan untuk membedakan aset tak berwujud dari goodwill yang tidak dapat dipisahkan secara individual. Oleh karena itu, dokumentasi dan kejelasan hak menjadi aspek penting dalam proses pengakuan.

Selain keteridentifikasi, PSAK 19 juga mensyaratkan adanya pengendalian oleh entitas atas aset tak berwujud tersebut. Pengendalian menunjukkan kemampuan entitas untuk memperoleh manfaat ekonomi masa depan dari aset serta membatasi akses pihak lain atas manfaat tersebut (IAI, 2021). Pengendalian biasanya dibuktikan melalui keberadaan hak hukum yang dapat ditegakkan, seperti perjanjian atau kontrak resmi. Warren dkk. (2018) menyatakan bahwa tanpa adanya pengendalian, manfaat ekonomi yang timbul dari suatu sumber daya tidak dapat diklaim secara eksklusif oleh entitas. Dengan demikian, unsur pengendalian menjadi pembeda antara aset dan sekadar peluang ekonomi yang belum tentu dapat dimanfaatkan.

Aset tak berwujud juga harus memberikan manfaat ekonomi masa depan agar dapat diakui dalam laporan keuangan. Manfaat ekonomi tersebut dapat berupa pendapatan yang dihasilkan dari penggunaan aset, penghematan biaya, peningkatan efisiensi operasional, atau bentuk manfaat lain yang relevan dengan kegiatan usaha entitas. PSAK 19 menegaskan bahwa manfaat ekonomi masa depan harus memiliki kemungkinan besar untuk mengalir ke entitas agar aset tersebut memenuhi kriteria pengakuan (IAI, 2021). Hidayat (2019) dalam penelitiannya menunjukkan bahwa penilaian atas kemungkinan manfaat ekonomi memerlukan pertimbangan profesional manajemen berdasarkan informasi yang tersedia. Dengan demikian, unsur probabilitas dan pertimbangan profesional menjadi bagian penting dalam proses evaluasi pengakuan aset.

Pengakuan aset tak berwujud dilakukan apabila dua kriteria utama terpenuhi, yaitu kemungkinan besar manfaat ekonomi masa depan akan mengalir ke entitas dan biaya perolehan aset dapat diukur secara andal (IAI, 2021). Apabila salah satu dari kriteria

tersebut tidak terpenuhi, maka pengeluaran yang terjadi tidak dapat dikapitalisasi sebagai aset dan harus diakui sebagai beban pada periode terjadinya. Ketentuan ini bertujuan untuk mencegah overstatement aset dalam laporan keuangan serta menjaga prinsip kehati-hatian. Mustapa dkk. (2022) menekankan bahwa kesalahan dalam mengklasifikasikan pengeluaran sebagai aset dapat berdampak langsung pada penyajian laba dan posisi keuangan entitas. Oleh karena itu, evaluasi terhadap kapitalisasi biaya harus dilakukan secara cermat dan didukung oleh bukti yang memadai.

Dalam hal pengukuran awal, PSAK 19 mengatur bahwa aset tak berwujud diukur sebesar biaya perolehan. Biaya perolehan mencakup harga pembelian serta seluruh biaya yang secara langsung dapat diatribusikan untuk mempersiapkan aset agar siap digunakan sesuai dengan tujuan manajemen (IAI, 2021). Warren dkk. (2018) menjelaskan bahwa pendekatan biaya historis dianggap paling objektif karena mencerminkan nilai transaksi yang benar-benar terjadi. Biaya tersebut dapat meliputi biaya profesional, biaya legal, serta biaya lain yang relevan dengan perolehan hak atau lisensi. Dengan demikian, nilai aset yang diakui mencerminkan pengorbanan ekonomi yang aktual dan dapat diverifikasi.

Setelah pengakuan awal, entitas dapat memilih model biaya atau model revaluasi sebagai kebijakan akuntansi. Namun, dalam praktiknya model biaya lebih umum digunakan karena tidak semua aset tak berwujud memiliki pasar aktif yang memungkinkan penentuan nilai wajar secara andal (Mustapa dkk., 2022). Dalam model biaya, aset disajikan sebesar biaya perolehan dikurangi akumulasi amortisasi dan akumulasi penurunan nilai. Penyajian ini bertujuan untuk mencerminkan nilai tercatat yang realistis seiring dengan berjalannya waktu dan penggunaan aset. Dengan demikian, laporan keuangan tetap menyajikan informasi yang relevan dan andal bagi pengguna.

Aset tak berwujud yang memiliki umur manfaat terbatas selanjutnya diamortisasi secara sistematis selama umur manfaatnya. Amortisasi dilakukan dengan metode yang mencerminkan pola konsumsi manfaat ekonomi dari aset tersebut. Apabila pola konsumsi tidak dapat ditentukan secara andal, maka metode garis lurus dapat digunakan sebagai pendekatan yang paling sederhana dan konsisten (IAI, 2021). Peninjauan estimasi umur manfaat dan metode amortisasi harus dilakukan secara berkala untuk memastikan kesesuaiannya dengan kondisi aktual aset. Proses ini mencerminkan bahwa akuntansi atas

aset tak berwujud bersifat dinamis dan menyesuaikan dengan perubahan lingkungan usaha.

Selain amortisasi, entitas juga wajib mempertimbangkan kemungkinan terjadinya penurunan nilai atas aset tak berwujud. Apabila terdapat indikasi bahwa nilai tercatat aset melebihi jumlah yang dapat dipulihkan, maka entitas harus melakukan pengujian penurunan nilai sesuai ketentuan yang berlaku. Mekanisme ini bertujuan untuk mencegah penyajian nilai aset yang terlalu tinggi dalam laporan posisi keuangan dan menjaga keandalan informasi keuangan. Dengan demikian, kombinasi antara amortisasi dan pengujian penurunan nilai menjadi bagian integral dalam perlakuan akuntansi aset tak berwujud.

Berdasarkan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa aset tak berwujud merupakan aset berbasis hak dan manfaat ekonomi yang pengakuan serta pengukurannya diatur secara ketat dalam PSAK 19. Standar ini memberikan kerangka konseptual yang jelas mengenai identifikasi, pengendalian, manfaat ekonomi masa depan, serta pengukuran dan amortisasi aset. Dukungan literatur menunjukkan bahwa penerapan PSAK 19 memerlukan pertimbangan profesional dan dokumentasi yang memadai agar informasi yang disajikan tetap relevan dan andal. Pemahaman yang komprehensif mengenai konsep aset tak berwujud menjadi landasan utama dalam menganalisis perlakuan akuntansi atas hak konsesi jalan tol, yang pada dasarnya merupakan hak kontraktual dengan manfaat ekonomi jangka panjang.

## **2.2 PSAK 19: Aset Takberwujud**

Hak konsesi jalan tol merupakan hak yang diperoleh badan usaha melalui suatu perjanjian konsesi dengan pemerintah untuk membangun, mengelola, dan mengoperasikan jalan tol dalam jangka waktu tertentu. Perjanjian tersebut umumnya dituangkan dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) yang mengatur secara rinci hak dan kewajiban para pihak selama masa konsesi berlangsung. Dalam perjanjian tersebut, badan usaha memperoleh kewenangan untuk memungut tarif tol dari pengguna jalan sebagai bentuk pengembalian investasi dan imbal hasil atas pengelolaan infrastruktur. Meskipun badan usaha melakukan pembangunan dan pengoperasian jalan tol, kepemilikan hukum atas infrastruktur tersebut tetap berada pada pemerintah. Dengan

demikian, hak yang dimiliki badan usaha bersifat kontraktual dan terbatas pada periode konsesi yang telah disepakati (Baskoro & Firmansyah, 2020).

Dalam perspektif akuntansi, pemisahan antara infrastruktur fisik dan hak pengelolaan menjadi aspek yang krusial. Jalan tol sebagai objek fisik merupakan aset berwujud yang secara hukum dimiliki oleh pemerintah sebagai pemberi konsesi. Sementara itu, badan usaha hanya memiliki hak untuk mengoperasikan, memanfaatkan, serta memperoleh manfaat ekonomi dari infrastruktur tersebut selama masa konsesi. Substansi ekonomi yang dimiliki badan usaha bukan berupa penguasaan fisik atas jalan tol, melainkan hak kontraktual yang memberikan akses terhadap manfaat ekonomi di masa depan (Baskoro & Firmansyah, 2020). Pemisahan ini menjadi dasar dalam menentukan apakah hak tersebut memenuhi definisi aset tak berwujud sesuai PSAK 19.

PSAK 19 menyatakan bahwa aset tak berwujud adalah aset nonmoneter yang dapat diidentifikasi dan tidak memiliki substansi fisik (Ikatan Akuntan Indonesia, 2021). Definisi ini menegaskan bahwa suatu aset tidak harus berbentuk fisik untuk dapat diakui dalam laporan keuangan. Hak yang timbul dari suatu kontrak atau perjanjian yang sah secara hukum dapat memenuhi definisi aset tak berwujud sepanjang memberikan manfaat ekonomi dan berada dalam pengendalian entitas. Dalam konteks hak konsesi jalan tol, hak untuk memungut tarif tol jelas merupakan hak kontraktual yang sah dan memiliki konsekuensi ekonomi yang signifikan. Oleh karena itu, secara konseptual, hak konsesi memiliki karakteristik dasar sebagai aset tak berwujud.

Unsur keteridentifikasian menjadi syarat utama dalam pengakuan aset tak berwujud. PSAK 19 menjelaskan bahwa suatu aset dapat diidentifikasi apabila dapat dipisahkan dari entitas atau timbul dari hak kontraktual maupun hak hukum lainnya (IAI, 2021). Hak konsesi jalan tol timbul dari perjanjian tertulis yang memiliki kekuatan hukum dan mengatur ruang lingkup, jangka waktu, serta hak dan kewajiban para pihak secara jelas. Hak tersebut memiliki periode berlaku tertentu sesuai dengan masa konsesi dan tidak melekat secara permanen pada entitas. Dengan demikian, dari sisi keteridentifikasian, hak konsesi memenuhi kriteria yang ditetapkan dalam PSAK 19.

Selain dapat diidentifikasi, aset tak berwujud juga harus berada dalam pengendalian entitas. Pengendalian menunjukkan kemampuan entitas untuk memperoleh manfaat ekonomi masa depan dari aset serta membatasi akses pihak lain atas manfaat tersebut (IAI, 2021). Dalam masa konsesi, badan usaha memiliki hak eksklusif untuk mengoperasikan jalan tol dan memungut tarif dari pengguna jalan. Hak tersebut tidak dapat digunakan oleh pihak lain tanpa persetujuan sesuai ketentuan perjanjian. Selama periode konsesi berlangsung, badan usaha memiliki otoritas untuk mengelola arus kas yang dihasilkan dari pengoperasian jalan tol. Dengan demikian, unsur pengendalian atas manfaat ekonomi masa depan dapat dikatakan terpenuhi.

Manfaat ekonomi masa depan merupakan unsur ketiga yang harus dipenuhi dalam pengakuan aset tak berwujud. PSAK 19 menjelaskan bahwa manfaat ekonomi masa depan dapat berupa arus kas masuk dari penjualan jasa, penghematan biaya, atau manfaat ekonomi lainnya yang diharapkan mengalir ke entitas (IAI, 2021). Dalam konteks hak konsesi jalan tol, manfaat ekonomi tersebut berasal dari pendapatan tarif tol yang dibayarkan oleh pengguna jalan selama masa konsesi. Arus kas yang dihasilkan dari pengoperasian jalan tol menjadi dasar utama dalam menilai nilai ekonomis hak konsesi. Tanpa adanya potensi arus kas tersebut, hak kontraktual tidak akan memenuhi definisi aset.

Selain memenuhi definisi aset tak berwujud, pengakuan hak konsesi juga harus memenuhi dua kriteria utama sebagaimana diatur dalam PSAK 19, yaitu kemungkinan besar manfaat ekonomi masa depan akan mengalir ke entitas dan biaya perolehan dapat diukur secara andal (IAI, 2021). Dalam praktiknya, biaya perolehan hak konsesi biasanya berkaitan dengan jasa konstruksi yang dilakukan oleh operator dalam rangka pembangunan infrastruktur jalan tol sesuai dengan perjanjian. Nilai tersebut dapat diukur berdasarkan kontrak, laporan kemajuan proyek, serta dokumen pendukung lainnya. Dengan adanya dasar pengukuran yang jelas, unsur keterukuran yang andal dapat terpenuhi.

ISAK 16 sebagai interpretasi atas perjanjian konsesi jasa memberikan penegasan tambahan mengenai klasifikasi hak yang diterima operator. Apabila operator memperoleh hak untuk mengenakan tarif kepada pengguna jasa publik dan tidak memiliki hak tanpa

syarat untuk menerima kas dari pemberi konsesi, maka hak tersebut diklasifikasikan sebagai aset tak berwujud (IAI, 2014). Ketentuan ini secara langsung relevan dengan hak konsesi jalan tol, karena operator memperoleh hak untuk memungut tarif dari pengguna jalan, bukan hak atas pembayaran tetap dari pemerintah. Dengan demikian, klasifikasi hak konsesi sebagai aset tak berwujud tidak hanya didasarkan pada PSAK 19, tetapi juga diperkuat oleh ISAK 16.

Penelitian Baskoro dan Firmansyah (2020) menunjukkan bahwa perusahaan penyedia jasa jalan tol di Indonesia memperlakukan hak konsesi sebagai aset tak berwujud dalam laporan keuangan. Perusahaan tidak mengakui infrastruktur jalan tol sebagai aset tetap karena kepemilikan atas infrastruktur tersebut berada pada pemerintah. Perlakuan ini mencerminkan kesesuaian antara praktik akuntansi di lapangan dengan ketentuan standar yang berlaku. Temuan tersebut memperkuat bahwa klasifikasi hak konsesi sebagai aset tak berwujud memiliki dasar konseptual dan praktis yang jelas.

Berdasarkan uraian tersebut, hak konsesi jalan tol dapat dianalisis sebagai aset tak berwujud karena memenuhi unsur keteridentifikasi, pengendalian, serta manfaat ekonomi masa depan sebagaimana diatur dalam PSAK 19. Hak tersebut timbul dari perjanjian kontraktual yang sah, memiliki periode manfaat yang terbatas, serta memberikan potensi arus kas yang dapat diestimasi selama masa konsesi. Oleh karena itu, pengklasifikasian hak konsesi jalan tol sebagai aset tak berwujud merupakan perlakuan akuntansi yang sesuai dengan standar yang berlaku.

Secara konseptual, pemahaman mengenai penerapan PSAK 19 dalam konteks hak konsesi jalan tol menjadi landasan penting dalam menganalisis tahap selanjutnya, yaitu pengukuran, amortisasi, dan evaluasi penurunan nilai. Dengan kerangka yang jelas mengenai definisi dan kriteria pengakuan, analisis terhadap praktik perusahaan dapat dilakukan secara sistematis dan objektif. Oleh karena itu, pembahasan PSAK 19 dalam konteks hak konsesi jalan tol menjadi bagian yang fundamental dalam penelitian ini.

### **2.3 Hak Pengusahaan Jalan Tol (HPJT)**

Pengakuan merupakan tahap fundamental dalam akuntansi karena menentukan apakah suatu sumber daya dapat dicatat sebagai aset dalam laporan keuangan. Proses ini

tidak hanya bersifat administratif, tetapi juga mencerminkan pertimbangan profesional atas substansi ekonomi suatu transaksi. Dalam kerangka konseptual akuntansi, suatu aset diakui apabila memenuhi definisi aset serta kriteria pengakuan yang ditetapkan dalam standar akuntansi keuangan (*Warren et al., 2018*). Oleh karena itu, keputusan untuk mengakui atau tidak mengakui suatu hak akan berdampak langsung pada penyajian posisi keuangan, struktur aset, serta pengukuran kinerja entitas. Dalam konteks perusahaan infrastruktur berbasis konsesi, proses pengakuan menjadi semakin penting karena nilai hak konsesi umumnya bersifat material.

Dalam perjanjian konsesi jalan tol, pengakuan tidak dilakukan atas infrastruktur jalan tol secara fisik, melainkan atas hak yang timbul dari perjanjian konsesi antara badan usaha dan pemerintah. Infrastruktur jalan tol secara hukum tetap menjadi milik pemerintah sebagai pemberi konsesi. Badan usaha hanya memperoleh hak untuk membangun, mengoperasikan, serta memungut tarif tol selama periode konsesi berlangsung. Dengan demikian, yang menjadi substansi ekonomi bagi badan usaha bukanlah penguasaan fisik atas jalan tol, melainkan hak kontraktual untuk memperoleh manfaat ekonomi dari pengoperasian jalan tol (*Baskoro & Firmansyah, 2020*). Pemisahan antara bentuk fisik dan hak ekonomi ini menjadi dasar dalam menentukan klasifikasi akuntansi yang tepat.

PSAK 19 menyatakan bahwa aset tak berwujud diakui apabila kemungkinan besar manfaat ekonomi masa depan yang dapat diatribusikan pada aset tersebut akan mengalir ke entitas dan biaya perolehan aset dapat diukur secara andal (*IAI, 2021*). Kedua kriteria tersebut harus dipenuhi secara kumulatif agar suatu hak dapat dikapitalisasi sebagai aset. Ketentuan ini menegaskan bahwa pengakuan tidak semata-mata didasarkan pada keberadaan kontrak atau perjanjian, tetapi juga pada adanya manfaat ekonomi yang dapat diestimasi secara rasional (*Mustapa et al., 2022*). Dalam konteks HPJT, kriteria ini menjadi titik evaluasi utama dalam menentukan apakah hak konsesi layak diakui sebagai aset tak berwujud.

Dari sisi manfaat ekonomi masa depan, HPJT memberikan hak eksklusif kepada badan usaha untuk memungut tarif tol dari pengguna jalan selama masa konsesi. Arus kas yang berasal dari tarif tol tersebut merupakan sumber utama pengembalian investasi dan

keuntungan perusahaan. Hak untuk mengenakan tarif kepada pengguna jasa publik menjadi indikator bahwa operator memiliki akses terhadap manfaat ekonomi yang dapat diproyeksikan (*Dewi et al., 2022*). Selama masa konsesi berlangsung, badan usaha memiliki dasar hukum yang jelas untuk memperoleh arus kas dari aktivitas operasional. Dengan demikian, unsur kemungkinan besar manfaat ekonomi masa depan sebagaimana disyaratkan dalam PSAK 19 dapat terpenuhi (*IAI, 2021*).

Selain itu, pengakuan HPJT juga harus memenuhi kriteria keterukuran biaya secara andal. Biaya perolehan hak konsesi umumnya berasal dari biaya pembangunan dan pengembangan infrastruktur jalan tol sesuai dengan ketentuan dalam perjanjian konsesi. Biaya tersebut mencakup biaya konstruksi, jasa profesional, biaya perizinan, serta biaya lain yang secara langsung dapat diatribusikan pada perolehan hak perusahaan. Seluruh biaya tersebut didukung oleh kontrak dan dokumen transaksi yang dapat diverifikasi, sehingga memenuhi unsur keterukuran yang andal (*IAI, 2021*). Dengan terpenuhinya unsur manfaat ekonomi dan keterukuran biaya, HPJT memenuhi kriteria pengakuan sebagai aset tak berwujud.

ISAK 16 memberikan pedoman tambahan yang secara khusus mengatur perjanjian konsesi jasa. Interpretasi ini menjelaskan bahwa klasifikasi imbalan yang diterima operator bergantung pada karakteristik hak yang diperoleh. Apabila operator tidak memiliki hak tanpa syarat untuk menerima kas dari pemberi konsesi, melainkan memperoleh hak untuk mengenakan tarif kepada pengguna jasa publik, maka hak tersebut diklasifikasikan sebagai aset tak berwujud (*IAI, 2014*). Ketentuan ini secara langsung relevan dengan HPJT karena operator jalan tol memperoleh hak untuk memungut tarif dari pengguna jalan, bukan hak atas pembayaran tetap dari pemerintah. Oleh karena itu, pengakuan HPJT sebagai aset tak berwujud memiliki dasar interpretatif yang kuat dalam ISAK 16 (*Dewi et al., 2022*).

Praktik akuntansi di industri jalan tol di Indonesia menunjukkan konsistensi dengan ketentuan tersebut. Penelitian terdahulu menjelaskan bahwa perusahaan penyedia jasa jalan tol tidak mengakui infrastruktur jalan tol sebagai aset tetap karena kepemilikan hukum atas infrastruktur tersebut berada pada pemerintah (*Baskoro & Firmansyah, 2020*). Sebaliknya, hak konsesi diakui sebagai aset tak berwujud karena memberikan hak

pengelolaan dan pemanfaatan selama masa konsesi. Perlakuan ini mencerminkan penerapan prinsip substansi mengungguli bentuk (*substance over form*), di mana fokus akuntansi diarahkan pada hak ekonomi yang dimiliki, bukan pada bentuk fisik aset.

Karakteristik penting lain dari HPJT adalah adanya batasan waktu yang jelas dalam pemanfaatannya. Hak konsesi diberikan untuk periode tertentu sesuai dengan perjanjian perusahaan jalan tol. Setelah masa konsesi berakhir, hak tersebut dikembalikan kepada pemerintah dan badan usaha tidak lagi memiliki kewenangan untuk memungut tarif. Hal ini menunjukkan bahwa HPJT merupakan aset dengan umur manfaat terbatas, bukan aset dengan manfaat tidak terbatas (*IAI, 2021*). Karakteristik tersebut memiliki implikasi langsung terhadap perlakuan akuntansi selanjutnya, khususnya dalam hal amortisasi dan pengujian penurunan nilai.

Secara konseptual, pengakuan HPJT sebagai aset tak berwujud mencerminkan penerapan prinsip akuntansi yang konsisten dengan definisi aset, kriteria pengakuan, serta pedoman interpretatif dalam perjanjian konsesi jasa. Hak tersebut timbul dari kontrak yang sah secara hukum, memberikan manfaat ekonomi masa depan yang dapat diestimasi, serta memiliki biaya perolehan yang dapat diukur secara andal. Oleh karena itu, pengakuan HPJT sebagai aset tak berwujud bukan hanya keputusan administratif, melainkan konsekuensi logis dari penerapan PSAK 19 dan ISAK 16 (*IAI, 2021; IAI, 2014*).

Dengan demikian, Hak Pengusahaan Jalan Tol dapat diposisikan sebagai aset tak berwujud yang memiliki dasar konseptual dan regulatif yang jelas. Pengakuan ini menjadi fondasi dalam menganalisis tahap selanjutnya, yaitu pengukuran, amortisasi, dan evaluasi penurunan nilai. Pemahaman yang komprehensif mengenai pengakuan HPJT memastikan bahwa analisis perlakuan akuntansi yang dilakukan dalam penelitian ini didasarkan pada kerangka standar yang tepat dan konsisten.

#### **2.4 Amortisasi Aset Takberwujud**

Setelah hak konsesi jalan tol diakui sebagai aset tak berwujud, tahap berikutnya dalam perlakuan akuntansi adalah menentukan dasar pengukuran setelah pengakuan awal

serta perlakuan amortisasi atas hak tersebut. Tahap ini menjadi krusial karena hak konsesi memiliki periode manfaat yang terbatas dan tidak dapat dimanfaatkan secara permanen. Oleh karena itu, nilai tercatat aset harus mencerminkan konsumsi manfaat ekonomi yang terjadi dari waktu ke waktu. Amortisasi berfungsi sebagai mekanisme sistematis untuk mengalokasikan biaya perolehan aset selama periode manfaatnya. Tanpa adanya amortisasi, laporan keuangan berisiko menyajikan nilai aset yang overstated dan tidak mencerminkan realitas ekonomi (IAI, 2021).

PSAK 19 mengatur bahwa aset tak berwujud pada saat pengakuan awal diukur sebesar biaya perolehan (IAI, 2021). Biaya perolehan tersebut meliputi seluruh pengeluaran yang secara langsung dapat diatribusikan untuk memperoleh aset dan mempersiapkannya agar siap digunakan sesuai dengan tujuan manajemen. Dalam konteks hak konsesi jalan tol, biaya perolehan umumnya berasal dari biaya pembangunan infrastruktur, biaya jasa profesional, biaya perizinan, serta pengeluaran lain yang berkaitan langsung dengan perolehan hak pengusahaan. Pendekatan biaya historis ini memberikan dasar pengukuran yang objektif, dapat diverifikasi, serta mencerminkan pengorbanan ekonomi yang benar-benar terjadi. Dengan demikian, nilai awal HPJT yang dicatat dalam laporan posisi keuangan memiliki dasar yang dapat dipertanggungjawabkan.

Setelah pengakuan awal, PSAK 19 memberikan dua pilihan kebijakan akuntansi, yaitu model biaya dan model revaluasi (IAI, 2021). Namun, dalam praktiknya hak konsesi jalan tol umumnya menggunakan model biaya. Dalam model ini, aset disajikan sebesar biaya perolehan dikurangi akumulasi amortisasi dan akumulasi rugi penurunan nilai. Pemilihan model biaya dinilai lebih tepat karena hak konsesi tidak memiliki pasar aktif yang memungkinkan pengukuran nilai wajar secara andal. Selain itu, nilai hak konsesi sangat dipengaruhi oleh faktor regulasi, kebijakan tarif, dan jangka waktu kontraktual yang tidak mudah direfleksikan melalui pendekatan pasar. Oleh karena itu, model biaya memberikan pendekatan yang lebih konservatif dan konsisten.

Karakteristik penting dari hak konsesi jalan tol adalah adanya umur manfaat terbatas yang ditentukan berdasarkan masa konsesi sebagaimana tercantum dalam perjanjian pengusahaan jalan tol. PSAK 19 menyatakan bahwa aset tak berwujud dengan

umur manfaat terbatas harus diamortisasi secara sistematis selama umur manfaatnya (*IAI, 2021*). Umur manfaat tersebut dapat ditentukan berdasarkan periode kontraktual atau periode lain yang mencerminkan lamanya aset memberikan manfaat ekonomi. Dalam hal HPJT, periode amortisasi tidak boleh melebihi masa konsesi karena setelah periode tersebut berakhir, badan usaha tidak lagi memiliki hak untuk memungut tarif. Dengan demikian, masa konsesi menjadi dasar utama dalam menentukan periode amortisasi.

Amortisasi bertujuan untuk mengalokasikan biaya perolehan aset secara rasional dan konsisten selama periode manfaat ekonomi diperoleh oleh entitas. Beban amortisasi yang diakui setiap periode mencerminkan bagian dari manfaat ekonomi yang telah dikonsumsi. PSAK 19 menegaskan bahwa metode amortisasi harus mencerminkan pola konsumsi manfaat ekonomi masa depan yang diharapkan akan diperoleh entitas (*IAI, 2021*). Artinya, pemilihan metode tidak boleh dilakukan secara arbitrer, tetapi harus mempertimbangkan bagaimana manfaat ekonomi dihasilkan dari penggunaan aset tersebut.

Apabila pola konsumsi manfaat ekonomi tidak dapat ditentukan secara andal, maka metode garis lurus dapat digunakan sebagai pendekatan yang paling sederhana dan konsisten (*IAI, 2021*). Dalam praktik perusahaan jalan tol, metode garis lurus sering digunakan karena manfaat ekonomi dari hak konsesi dianggap relatif merata sepanjang masa konsesi. Metode ini menghasilkan pembebanan amortisasi yang sama setiap periode, sehingga memberikan stabilitas dalam pelaporan laba rugi. Namun demikian, apabila terdapat bukti bahwa pola manfaat ekonomi berbeda, entitas harus mempertimbangkan metode lain yang lebih mencerminkan pola konsumsi tersebut.

PSAK 19 juga mengharuskan entitas untuk meninjau estimasi umur manfaat dan metode amortisasi secara berkala (*IAI, 2021*). Peninjauan ini penting karena kondisi operasional, regulasi, maupun proyeksi arus kas dapat berubah seiring waktu. Apabila terdapat perubahan estimasi yang signifikan, maka perubahan tersebut diperlakukan sebagai perubahan estimasi akuntansi dan diterapkan secara prospektif. Ketentuan ini menunjukkan bahwa amortisasi bukanlah proses yang bersifat statis, melainkan memerlukan evaluasi berkelanjutan agar tetap relevan dengan kondisi aktual.

ISAK 16 memberikan penegasan tambahan bahwa hak konsesi yang diklasifikasikan sebagai aset tak berwujud diamortisasi selama periode konsesi, yaitu selama operator memiliki hak untuk mengenakan tarif kepada pengguna jasa publik (*IAI, 2014*). Ketentuan ini memperjelas bahwa dasar amortisasi secara langsung berkaitan dengan masa berlaku hak kontraktual. Setelah masa konsesi berakhir, hak tersebut tidak lagi memberikan manfaat ekonomi kepada operator, sehingga nilai tercatatnya harus telah dialokasikan sepenuhnya. Dengan demikian, periode amortisasi HPJT secara konseptual identik dengan masa konsesi yang ditetapkan dalam kontrak.

Selain amortisasi sistematis, entitas juga perlu mempertimbangkan kemungkinan terjadinya penurunan nilai atas hak konsesi. Apabila terdapat indikasi bahwa nilai tercatat melebihi jumlah yang dapat dipulihkan, maka entitas wajib melakukan pengujian penurunan nilai sesuai ketentuan yang berlaku (*IAI, 2021*). Mekanisme ini memastikan bahwa nilai aset yang disajikan dalam laporan posisi keuangan tidak melebihi manfaat ekonomi yang secara realistis dapat diperoleh. Kombinasi antara amortisasi dan pengujian penurunan nilai berfungsi sebagai sistem pengendalian untuk menjaga keandalan nilai tercatat aset tak berwujud.

Dengan demikian, pengukuran dan amortisasi hak konsesi jalan tol dilakukan berdasarkan biaya perolehan awal yang dialokasikan secara sistematis selama masa konsesi. Perlakuan ini mencerminkan pemanfaatan hak secara bertahap sesuai periode manfaat ekonominya. Penerapan ketentuan PSAK 19 dan ISAK 16 memastikan bahwa nilai tercatat HPJT dalam laporan keuangan tidak hanya relevan, tetapi juga mencerminkan prinsip kehati-hatian dan konsistensi dalam pelaporan keuangan. Pemahaman atas mekanisme amortisasi ini menjadi landasan penting dalam menganalisis praktik perusahaan dalam menentukan metode dan periode amortisasi HPJT pada bab analisis selanjutnya.

## **2.5 Penurunan Nilai Hak Konsesi Jalan Tol**

Hak konsesi jalan tol yang telah diakui sebagai aset tak berwujud dan diukur berdasarkan biaya perolehan tetap perlu dievaluasi secara berkala untuk memastikan bahwa nilai tercatatnya masih dapat dipulihkan. Evaluasi ini menjadi penting karena nilai aset dalam laporan keuangan harus mencerminkan manfaat ekonomi yang realistis dan

dapat diperoleh entitas. Seiring berjalannya waktu, kondisi ekonomi, regulasi, maupun operasional dapat berubah sehingga memengaruhi kemampuan aset dalam menghasilkan arus kas. Oleh karena itu, meskipun hak konsesi telah diamortisasi secara sistematis, entitas tetap memiliki kewajiban untuk menilai apakah terdapat indikasi penurunan nilai. Dalam hal ini, pengujian penurunan nilai aset tak berwujud, termasuk hak konsesi jalan tol, mengacu pada ketentuan PSAK 48 tentang Penurunan Nilai Aset sebagai standar pendukung dari PSAK 19.

PSAK 48 menjelaskan bahwa suatu aset mengalami penurunan nilai apabila jumlah tercatat aset tersebut melebihi jumlah terpulihkannya. Jumlah terpulihkan didefinisikan sebagai jumlah yang lebih tinggi antara nilai wajar dikurangi biaya pelepasan dan nilai pakai aset (IAI, 2021). Konsep ini bertujuan untuk memastikan bahwa aset tidak disajikan melebihi nilai ekonomis yang dapat diperoleh melalui penggunaan atau pelepasan aset tersebut. Ketentuan ini berlaku bagi seluruh aset, termasuk aset tak berwujud dengan umur manfaat terbatas seperti hak konsesi jalan tol. Dengan demikian, hak konsesi tetap berada dalam pengawasan evaluatif meskipun telah memenuhi kriteria pengakuan dan pengukuran awal.

Pada setiap akhir periode pelaporan, entitas diwajibkan untuk menilai apakah terdapat indikasi bahwa suatu aset mungkin mengalami penurunan nilai. Indikasi tersebut dapat berasal dari faktor eksternal maupun internal. Faktor eksternal dapat berupa perubahan signifikan dalam kondisi ekonomi, tingkat suku bunga, regulasi pemerintah, atau kondisi pasar yang memengaruhi nilai aset. Sementara itu, faktor internal dapat berupa penurunan kinerja operasional, perubahan strategi bisnis, atau proyeksi arus kas yang lebih rendah dari estimasi sebelumnya (IAI, 2021). Apabila terdapat indikasi tersebut, entitas harus melakukan estimasi formal atas jumlah terpulihkan aset yang bersangkutan.

Dalam konteks hak konsesi jalan tol, indikasi penurunan nilai dapat muncul apabila terjadi penurunan signifikan pada proyeksi arus kas dari pengoperasian jalan tol. Misalnya, penurunan volume lalu lintas yang berkepanjangan dapat berdampak langsung terhadap pendapatan tol yang dihasilkan. Selain itu, perubahan kebijakan pemerintah yang membatasi penyesuaian tarif tol atau memperpendek masa konsesi juga dapat

memengaruhi estimasi manfaat ekonomi masa depan. Perubahan kondisi ekonomi makro, seperti perlambatan pertumbuhan ekonomi atau meningkatnya biaya operasional, juga berpotensi memengaruhi tingkat penggunaan jalan tol. Kondisi-kondisi tersebut harus dipertimbangkan dalam penilaian indikasi penurunan nilai.

Apabila hasil estimasi menunjukkan bahwa jumlah terpulihkan aset lebih kecil daripada jumlah tercatatnya, maka selisih tersebut diakui sebagai rugi penurunan nilai dan dibebankan dalam laporan laba rugi pada periode terjadinya (IAI, 2021). Pengakuan rugi penurunan nilai ini mencerminkan prinsip kehati-hatian dalam penyajian laporan keuangan. Setelah rugi penurunan nilai diakui, jumlah tercatat aset disesuaikan dan menjadi dasar baru dalam perhitungan amortisasi untuk periode-periode berikutnya. Dengan demikian, amortisasi selanjutnya dihitung berdasarkan nilai yang telah direvisi, bukan nilai perolehan awal. Proses ini memastikan bahwa beban yang diakui pada periode berikutnya lebih mencerminkan kondisi ekonomi aktual aset.

Selain pengakuan rugi penurunan nilai, PSAK 48 juga mengatur bahwa entitas harus melakukan pengungkapan yang memadai dalam laporan keuangan apabila terjadi penurunan nilai yang material. Pengungkapan tersebut meliputi informasi mengenai peristiwa atau kondisi yang menyebabkan penurunan nilai, metode yang digunakan dalam menentukan jumlah terpulihkan, serta asumsi utama yang digunakan dalam perhitungan. Transparansi ini penting agar pengguna laporan keuangan dapat memahami dampak penurunan nilai terhadap posisi keuangan dan kinerja perusahaan. Dengan adanya pengungkapan yang memadai, kualitas informasi keuangan menjadi lebih andal dan dapat dipercaya.

Dengan demikian, pembahasan penurunan nilai hak konsesi jalan tol dalam penelitian ini bertujuan untuk melengkapi pembahasan pengakuan, pengukuran, dan amortisasi hak konsesi berdasarkan PSAK 19. PSAK 48 digunakan untuk memastikan bahwa nilai hak konsesi yang disajikan dalam laporan keuangan tetap mencerminkan jumlah yang dapat dipulihkan serta sesuai dengan manfaat ekonomi yang dihasilkan selama masa konsesi. Evaluasi penurunan nilai menjadi bagian penting dalam menjaga kewajaran penyajian aset tak berwujud pada perusahaan jalan tol. Oleh karena itu,

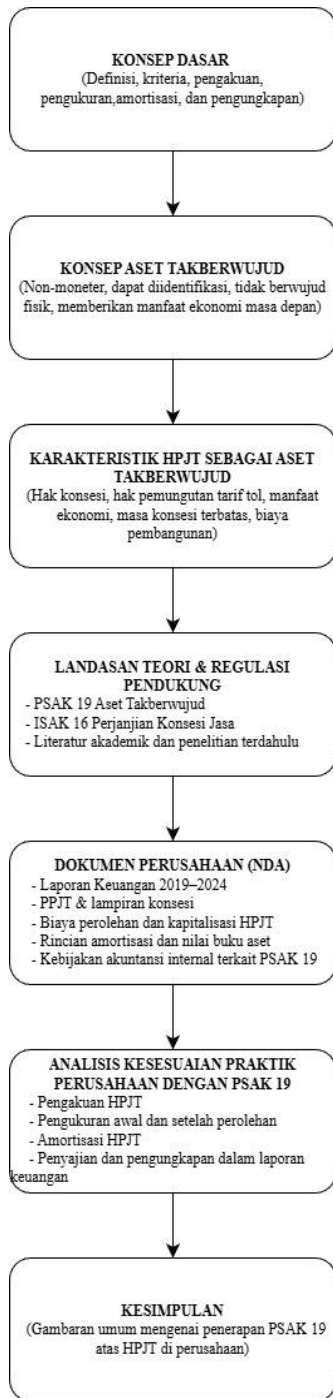
pengujian penurunan nilai tidak dapat dipisahkan dari keseluruhan rangkaian perlakuan akuntansi atas Hak Pengusahaan Jalan Tol (HPJT).

## **2.6 Kerangka Pemikiran**

Kerangka pemikiran dalam penelitian ini disusun untuk menjelaskan alur analisis pengakuan dan pengukuran Hak Pengusahaan Jalan Tol (HPJT) sebagai aset tak berwujud berdasarkan PSAK 19. Analisis diawali dengan pembahasan konsep dasar aset tak berwujud sesuai PSAK 19, yang meliputi definisi, kriteria pengakuan, penentuan biaya perolehan, masa manfaat, dan amortisasi. Konsep tersebut digunakan sebagai dasar untuk menilai apakah HPJT memenuhi kriteria sebagai aset tak berwujud yang dapat diakui dalam laporan keuangan.

Selanjutnya, penelitian ini mengkaji karakteristik HPJT sebagai hak konsesi jalan tol. HPJT merupakan hak kontraktual yang diberikan kepada perusahaan untuk mengoperasikan dan memungut pendapatan tol selama masa konsesi. Karakteristik ini menunjukkan bahwa HPJT memberikan manfaat ekonomi di masa depan, bersifat terbatas sesuai jangka waktu konsesi, dan berada dalam pengendalian perusahaan selama periode konsesi. Oleh karena itu, HPJT dianalisis sebagai aset tak berwujud berdasarkan PSAK 19 dengan mempertimbangkan ketentuan ISAK 16 mengenai perjanjian konsesi jasa.

Tahap berikutnya adalah mengaitkan landasan teori dan standar akuntansi tersebut dengan praktik akuntansi perusahaan. Analisis dilakukan berdasarkan dokumen yang diperoleh, antara lain laporan keuangan, perjanjian pengusahaan jalan tol, rincian biaya perolehan dan amortisasi, serta kebijakan akuntansi perusahaan. Seluruh data diolah dengan tetap mematuhi ketentuan *Non-Disclosure Agreement* (NDA). Praktik akuntansi perusahaan kemudian dibandingkan dengan ketentuan PSAK 19 untuk menilai kesesuaiannya dalam aspek pengakuan, pengukuran, amortisasi, dan pencatatan HPJT dalam laporan keuangan.



**Gambar 2. 1 Alur Analisis Penelitian**

*Sumber: Diolah penulis (2026).*

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Jenis dan Pendekatan Penelitian**

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif yang bersifat evaluatif. Pendekatan kualitatif dipilih karena penelitian berfokus pada analisis dan penilaian terhadap praktik akuntansi yang diterapkan perusahaan dalam perlakuan Hak Pengusahaan Jalan Tol (HPJT) sebagai aset tak berwujud berdasarkan PSAK 19 dan ISAK 16. Penelitian ini tidak bertujuan untuk menguji hipotesis secara kuantitatif atau melakukan pengolahan data statistik, melainkan untuk menelaah isi dokumen perusahaan dan membandingkannya dengan ketentuan standar akuntansi yang berlaku. Dengan demikian, penelitian ini menitikberatkan pada pemahaman substansi kebijakan akuntansi perusahaan serta kesesuaiannya dengan prinsip-prinsip yang diatur dalam standar.

Rumusan masalah dalam penelitian ini secara eksplisit menggunakan pertanyaan “apakah”, yang menunjukkan bahwa penelitian bertujuan untuk menilai kesesuaian praktik perusahaan terhadap PSAK 19. Oleh karena itu, karakter penelitian ini tidak hanya deskriptif, tetapi juga evaluatif. Analisis dilakukan dengan mengidentifikasi bagaimana perusahaan mengakui, mengukur, mengamortisasi, dan mencatat HPJT dalam laporan keuangan, kemudian membandingkannya secara sistematis dengan ketentuan dalam PSAK 19 dan ISAK 16. Hasil perbandingan tersebut menjadi dasar dalam menarik kesimpulan mengenai tingkat kesesuaian praktik perusahaan dengan standar akuntansi yang berlaku.

Menurut Sugiyono (2019), penelitian kualitatif digunakan untuk meneliti kondisi objek yang alamiah dengan peneliti sebagai instrumen kunci, serta menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis maupun lisan. Dalam penelitian ini, objek yang dianalisis berupa dokumen tertulis, khususnya laporan keuangan dan Catatan atas Laporan Keuangan (CaLK) perusahaan yang berkaitan dengan HPJT. Peneliti berperan sebagai instrumen utama dalam menelaah isi dokumen, mengidentifikasi kebijakan akuntansi yang diterapkan, serta menginterpretasikan kesesuaiannya dengan standar.

Dengan pendekatan ini, analisis dilakukan secara mendalam dan terstruktur berdasarkan kerangka normatif yang telah ditetapkan dalam PSAK 19.

Jenis penelitian deskriptif dipilih karena penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan secara faktual dan sistematis praktik akuntansi yang diterapkan perusahaan terhadap HPJT. Deskripsi tersebut mencakup proses pengakuan awal HPJT sebagai aset tak berwujud, dasar pengukuran yang digunakan, metode amortisasi yang diterapkan, serta pencatatan amortisasi dalam laporan keuangan. Setelah praktik tersebut dipaparkan secara sistematis, langkah berikutnya adalah melakukan evaluasi dengan membandingkannya terhadap paragraf-paragraf relevan dalam PSAK 19. Dengan demikian, penelitian ini tidak hanya berhenti pada pemaparan kondisi, tetapi juga memberikan penilaian normatif terhadap praktik yang berlangsung.

Pendekatan evaluatif dalam penelitian ini menjadikan PSAK 19 dan ISAK 16 sebagai tolok ukur utama dalam analisis. Standar tersebut berfungsi sebagai kriteria dalam menentukan apakah perlakuan akuntansi yang diterapkan perusahaan telah memenuhi ketentuan yang berlaku. Setiap aspek yang diteliti dianalisis berdasarkan elemen-elemen yang diatur dalam standar, seperti kriteria pengakuan aset tak berwujud, dasar pengukuran awal dan setelah pengakuan, metode amortisasi untuk aset dengan umur manfaat terbatas, serta penyajian dan pengungkapan dalam laporan keuangan. Dengan menjadikan standar sebagai kerangka analisis, penelitian ini memiliki dasar normatif yang jelas dan terstruktur.

Data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data sekunder yang diperoleh selama pelaksanaan program magang pada divisi keuangan perusahaan. Data tersebut meliputi laporan posisi keuangan, laporan laba rugi, Catatan atas Laporan Keuangan, serta dokumen Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) yang relevan dengan timbulnya HPJT. Seluruh data dianalisis untuk mengidentifikasi perlakuan akuntansi yang diterapkan perusahaan terhadap HPJT. Penggunaan data sekunder ini sesuai dengan karakter penelitian evaluatif yang berfokus pada analisis dokumen resmi sebagai sumber informasi utama.

Proses analisis dilakukan secara bertahap sesuai dengan urutan rumusan masalah. Tahap pertama adalah mengidentifikasi pengakuan HPJT dalam laporan keuangan perusahaan, kemudian mengevaluasi dasar pengukurannya. Selanjutnya, dilakukan analisis terhadap metode amortisasi yang diterapkan serta pencatatan amortisasi dalam laporan keuangan. Setiap tahap analisis dibandingkan dengan ketentuan dalam PSAK 19 untuk menentukan kesesuaiannya. Pendekatan sistematis ini memastikan bahwa setiap rumusan masalah dijawab secara komprehensif dan konsisten.

Seluruh proses penelitian dilaksanakan dengan tetap mematuhi ketentuan *Non-Disclosure Agreement* (NDA) yang berlaku di perusahaan. Oleh karena itu, identitas perusahaan dan informasi yang bersifat rahasia tidak dicantumkan secara rinci dalam laporan penelitian. Fokus analisis diarahkan pada substansi perlakuan akuntansi tanpa mengungkapkan informasi strategis perusahaan. Dengan demikian, penelitian ini tetap menjaga etika profesional sekaligus menghasilkan analisis yang objektif.

Berdasarkan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif yang bersifat evaluatif dengan standar akuntansi sebagai tolok ukur analisis. Pendekatan ini selaras dengan rumusan masalah yang menilai kesesuaian praktik perusahaan terhadap PSAK 19. Melalui metode ini, penelitian diharapkan mampu memberikan gambaran yang sistematis dan penilaian yang objektif terhadap perlakuan akuntansi HPJT dalam laporan keuangan perusahaan.

### **3.2 Sumber dan Data Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan pada perusahaan infrastruktur jalan tol tempat mahasiswa melaksanakan program magang. Perusahaan tersebut merupakan Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) yang menjalankan kegiatan operasional berdasarkan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) dengan pemerintah. Dalam perjanjian tersebut, perusahaan memperoleh hak untuk membangun, mengoperasikan, dan memelihara jalan tol selama masa konsesi yang telah ditentukan. Identitas perusahaan tidak dicantumkan secara rinci dalam laporan ini guna menjaga kerahasiaan informasi sesuai dengan ketentuan *Non-Disclosure Agreement* (NDA) yang berlaku. Meskipun demikian, karakteristik

perusahaan sebagai entitas pengelola jalan tol menjadi relevan dengan fokus penelitian, yaitu analisis perlakuan akuntansi Hak Pengusahaan Jalan Tol (HPJT).

Data yang digunakan dalam penelitian ini bersumber dari dokumen yang diperoleh selama pelaksanaan program magang pada divisi keuangan perusahaan. Pemilihan sumber data didasarkan pada relevansinya dengan rumusan masalah penelitian yang menilai apakah pengakuan, pengukuran, amortisasi, dan pencatatan HPJT telah sesuai dengan PSAK 19. Oleh karena itu, data yang dikumpulkan difokuskan pada dokumen yang secara langsung berkaitan dengan perlakuan akuntansi aset tak berwujud dalam laporan keuangan perusahaan. Berdasarkan sumbernya, data dalam penelitian ini terdiri atas data primer dan data sekunder.

Data primer dalam penelitian ini berupa dokumen internal perusahaan yang digunakan sebagai dasar analisis kesesuaian praktik akuntansi. Dokumen tersebut meliputi laporan keuangan perusahaan periode 2019–2024 yang terdiri atas laporan posisi keuangan, laporan laba rugi, laporan arus kas, serta Catatan atas Laporan Keuangan (CaLK). Catatan atas Laporan Keuangan menjadi bagian yang sangat penting karena memuat kebijakan akuntansi perusahaan terkait aset tak berwujud, termasuk HPJT. Selain itu, data primer juga mencakup dokumen Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) yang menjadi dasar timbulnya hak konsesi, data nilai perolehan awal HPJT, rincian biaya yang dikapitalisasi sebagai bagian dari aset tak berwujud, serta data amortisasi dan nilai buku HPJT pada setiap periode pelaporan. Informasi terkait perubahan masa konsesi, metode amortisasi yang digunakan, serta pengungkapan dalam laporan keuangan juga dianalisis sebagai bagian dari data primer penelitian.

Penggunaan data primer tersebut bertujuan untuk memperoleh gambaran faktual mengenai bagaimana perusahaan memperlakukan HPJT dalam laporan keuangan. Data tersebut dianalisis untuk menjawab secara sistematis setiap rumusan masalah, yaitu apakah pengakuan HPJT telah sesuai dengan PSAK 19, apakah dasar pengukuran yang digunakan telah tepat, apakah metode amortisasi yang diterapkan telah mencerminkan ketentuan standar, serta apakah pencatatan amortisasi telah disajikan secara wajar dalam laporan keuangan. Dengan demikian, data primer menjadi sumber utama dalam proses evaluasi kesesuaian praktik perusahaan terhadap standar akuntansi yang berlaku.

Sementara itu, data sekunder dalam penelitian ini diperoleh dari standar akuntansi dan literatur ilmiah yang digunakan sebagai dasar teori dan kerangka evaluasi. Data sekunder meliputi Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) 19 tentang Aset Tak Berwujud dan ISAK 16 tentang Perjanjian Konsesi Jasa sebagai rujukan utama dalam analisis. Selain itu, PSAK 48 tentang Penurunan Nilai Aset juga digunakan untuk melengkapi pembahasan terkait kemungkinan penurunan nilai atas HPJT. Literatur pendukung lainnya mencakup penelitian terdahulu yang relevan, seperti penelitian Baskoro dan Firmansyah (2020) mengenai perlakuan akuntansi hak konsesi jalan tol, serta penelitian Dewi dkk. (2022) yang membahas implementasi ISAK 16 dalam klasifikasi aset konsesi. Referensi metodologi penelitian dari Sugiyono (2019) juga digunakan sebagai dasar dalam menjelaskan pendekatan penelitian yang diterapkan.

Data sekunder berfungsi sebagai tolok ukur normatif dalam penelitian ini. Standar akuntansi dan penelitian terdahulu digunakan untuk membandingkan dan menilai apakah praktik akuntansi perusahaan telah sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Dengan menggunakan data sekunder sebagai kerangka konseptual dan regulatif, analisis yang dilakukan menjadi lebih terarah dan memiliki dasar akademik yang kuat. Kombinasi antara data primer dan data sekunder memungkinkan penelitian ini tidak hanya mendeskripsikan praktik perusahaan, tetapi juga mengevaluasinya secara objektif berdasarkan standar akuntansi.

Seluruh data yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh dan diolah dengan tetap mematuhi ketentuan *Non-Disclosure Agreement* (NDA). Informasi yang bersifat rahasia, seperti nilai nominal tertentu atau rincian strategis perusahaan, tidak disajikan secara detail dalam laporan. Penyajian data difokuskan pada aspek yang relevan dengan tujuan penelitian, yaitu analisis kesesuaian perlakuan akuntansi HPJT dengan PSAK 19 dan ISAK 16. Dengan demikian, penelitian ini tetap menjaga etika profesional sekaligus mempertahankan kualitas analisis yang dilakukan.

Berdasarkan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa penelitian ini menggunakan kombinasi data primer berupa dokumen internal perusahaan dan data sekunder berupa standar akuntansi serta literatur ilmiah sebagai dasar evaluasi. Struktur sumber data ini selaras dengan tujuan penelitian yang bersifat evaluatif dan berbasis standar. Melalui

penggunaan kedua jenis data tersebut, penelitian diharapkan mampu memberikan penilaian yang sistematis, objektif, dan sesuai dengan kerangka akuntansi yang berlaku.

### **3.3 Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan melalui studi dokumen (*document study*). Teknik ini dipilih karena penelitian berfokus pada analisis perlakuan akuntansi Hak Pengusahaan Jalan Tol (HPJT) sebagai aset tak berwujud, sehingga data yang dibutuhkan bersumber dari dokumen tertulis yang resmi dan terdokumentasi. Mengingat tujuan penelitian adalah menilai kesesuaian praktik perusahaan dengan PSAK 19 dan ISAK 16, maka dokumen perusahaan menjadi sumber utama yang relevan untuk dianalisis. Studi dokumen memungkinkan peneliti memperoleh informasi yang sistematis mengenai kebijakan akuntansi, dasar pengukuran, metode amortisasi, serta penyajian dalam laporan keuangan. Dengan demikian, teknik ini dinilai paling sesuai dengan karakter penelitian yang bersifat deskriptif dan evaluatif.

Studi dokumen dilakukan dengan menelaah dokumen internal perusahaan yang diperoleh selama pelaksanaan program magang. Dokumen tersebut meliputi laporan posisi keuangan, laporan laba rugi, laporan arus kas, serta Catatan atas Laporan Keuangan (CaLK) periode 2019–2024. Catatan atas Laporan Keuangan menjadi bagian yang sangat penting dalam penelitian ini karena memuat kebijakan akuntansi perusahaan terkait pengakuan, pengukuran, dan amortisasi aset tak berwujud, termasuk HPJT. Selain itu, dokumen Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) juga dianalisis untuk memahami dasar hukum timbulnya hak konsesi dan jangka waktu masa konsesi. Dokumen pendukung lainnya, seperti rincian nilai perolehan awal HPJT, data amortisasi, dan perubahan masa konsesi, turut menjadi bagian dari bahan analisis penelitian.

Proses pengumpulan data dilakukan secara sistematis dengan mengidentifikasi bagian-bagian dokumen yang relevan dengan rumusan masalah. Peneliti terlebih dahulu mengklasifikasikan data berdasarkan empat aspek utama, yaitu pengakuan HPJT, dasar pengukuran, metode amortisasi, dan pencatatan amortisasi dalam laporan keuangan. Setiap dokumen kemudian ditelaah untuk menemukan informasi yang berkaitan dengan aspek tersebut. Informasi yang telah diidentifikasi selanjutnya dicatat dan disusun secara

terstruktur untuk memudahkan proses analisis dan perbandingan dengan ketentuan PSAK 19. Pendekatan ini memastikan bahwa data yang dikumpulkan benar-benar relevan dengan tujuan penelitian dan tidak menyimpang dari fokus analisis.

Selain dokumen internal perusahaan, pengumpulan data juga dilakukan terhadap dokumen eksternal berupa standar akuntansi dan literatur ilmiah yang digunakan sebagai dasar teori. PSAK 19 tentang Aset Tak Berwujud, ISAK 16 tentang Perjanjian Konsesi Jasa, serta PSAK 48 tentang Penurunan Nilai Aset menjadi acuan utama dalam penelitian ini. Literatur pendukung seperti penelitian terdahulu dan buku metodologi penelitian digunakan untuk memperkuat landasan konseptual dan metodologis. Dokumen-dokumen tersebut diperoleh melalui sumber resmi seperti publikasi Ikatan Akuntan Indonesia dan jurnal ilmiah yang relevan. Dengan demikian, proses pengumpulan data tidak hanya bersifat internal, tetapi juga dilengkapi dengan referensi normatif yang menjadi dasar evaluasi.

Penelitian ini tidak menggunakan teknik wawancara, observasi partisipatif, maupun survei sebagai metode pengumpulan data. Hal ini disebabkan karena fokus penelitian adalah analisis kesesuaian dokumen akuntansi dengan standar, sehingga informasi yang dibutuhkan telah tersedia dalam bentuk tertulis. Selain itu, penggunaan studi dokumen dinilai lebih objektif karena data yang dianalisis merupakan dokumen resmi yang telah disusun dan disajikan oleh perusahaan. Dengan tidak melibatkan wawancara, penelitian ini juga menghindari potensi bias persepsi atau interpretasi lisan yang dapat memengaruhi objektivitas analisis.

Seluruh data yang diperoleh dan digunakan dalam penelitian ini diolah dengan tetap mematuhi ketentuan *Non-Disclosure Agreement* (NDA) yang berlaku di perusahaan. Informasi yang bersifat sensitif, seperti nilai nominal tertentu atau rincian strategis perusahaan, tidak disajikan secara rinci dalam laporan penelitian. Penyajian data dibatasi pada aspek yang relevan dengan tujuan penelitian, yaitu analisis perlakuan akuntansi HPJT. Dengan demikian, penelitian ini tetap menjaga etika profesional sekaligus memastikan bahwa data yang digunakan sah dan dapat dipertanggungjawabkan secara akademik.

Berdasarkan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan melalui studi dokumen yang sistematis dan terstruktur. Teknik ini selaras dengan karakter penelitian yang bersifat deskriptif dan evaluatif berbasis standar akuntansi. Melalui penelaahan dokumen internal perusahaan dan standar akuntansi yang relevan, penelitian ini memperoleh data yang memadai untuk menjawab rumusan masalah secara komprehensif dan objektif.

### **3.4 Teknik Analisis Data**

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif. Analisis dilakukan untuk menggambarkan dan menjelaskan praktik akuntansi perusahaan dalam perlakuan Hak Pengusahaan Jalan Tol (HPJT) sebagai aset tak berwujud berdasarkan PSAK 19, dengan mempertimbangkan ISAK 16 sebagai ketentuan pendukung. Pendekatan ini digunakan karena penelitian bertujuan untuk menilai kesesuaian praktik perusahaan terhadap standar akuntansi yang berlaku, bukan untuk menguji hubungan antarvariabel atau melakukan analisis kuantitatif. Oleh karena itu, proses analisis difokuskan pada interpretasi isi dokumen serta perbandingan terhadap ketentuan normatif dalam standar akuntansi.

Data yang telah dikumpulkan dianalisis dengan cara membandingkan praktik akuntansi perusahaan dengan ketentuan standar akuntansi yang berlaku. Analisis difokuskan pada empat aspek utama sesuai dengan rumusan masalah penelitian, yaitu pengakuan HPJT sebagai aset tak berwujud, pengukuran awal dan setelah perolehan, metode serta penerapan amortisasi, dan pencatatan amortisasi HPJT dalam laporan keuangan. Setiap aspek dianalisis secara terpisah agar pembahasan lebih sistematis dan terstruktur. Pada tahap ini, peneliti mengidentifikasi kebijakan akuntansi yang diterapkan perusahaan melalui Catatan atas Laporan Keuangan, kemudian membandingkannya dengan paragraf-paragraf relevan dalam PSAK 19 dan ISAK 16. Hasil perbandingan tersebut menjadi dasar dalam menentukan apakah praktik perusahaan telah sesuai dengan standar akuntansi yang berlaku.

Hasil analisis kemudian disajikan dalam bentuk uraian deskriptif tanpa menggunakan pengujian statistik. Penyajian dilakukan secara sistematis sesuai dengan

urutan rumusan masalah, sehingga setiap pertanyaan penelitian dijawab secara eksplisit. Uraian analisis menekankan pada kesesuaian atau ketidaksesuaian praktik perusahaan terhadap ketentuan standar, disertai dengan penjelasan berdasarkan paragraf yang relevan dalam PSAK 19. Dengan pendekatan ini, pembahasan tidak hanya menggambarkan kondisi yang ada, tetapi juga memberikan evaluasi normatif yang didasarkan pada kerangka standar akuntansi yang berlaku.

Selain itu, proses analisis dilakukan secara bertahap dengan mengintegrasikan data primer dan data sekunder yang telah diperoleh. Data primer berupa laporan keuangan dan dokumen perusahaan digunakan untuk menggambarkan praktik aktual yang diterapkan, sedangkan data sekunder berupa PSAK 19, ISAK 16, dan literatur pendukung digunakan sebagai tolok ukur dalam penilaian. Setiap temuan dianalisis secara objektif dan dikaitkan langsung dengan ketentuan standar yang relevan agar kesimpulan yang dihasilkan memiliki dasar yang jelas. Dengan demikian, teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini mampu menjawab rumusan masalah secara komprehensif serta memberikan penilaian yang sistematis terhadap perlakuan akuntansi HPJT di perusahaan.

## **BAB IV**

### **PELAKSANAAN PROGRAM MAGANG**

#### **4.1 Profil Instansi Magang**

Perusahaan tempat pelaksanaan magang merupakan Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) yang bergerak di bidang pengelolaan dan pengusahaan infrastruktur jalan tol berdasarkan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT). Perjanjian tersebut ditetapkan oleh pemerintah melalui Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) sebagai bentuk kerja sama antara pemerintah dan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur publik. Dalam skema ini, perusahaan memperoleh hak untuk membangun, mengoperasikan, dan memelihara jalan tol serta memungut pendapatan dari pengguna jalan selama masa konsesi yang telah ditentukan.

Sebagai perusahaan yang beroperasi dalam sektor infrastruktur strategis, kegiatan usaha perusahaan berada dalam kerangka regulasi yang ketat serta pengawasan dari pemerintah dan regulator terkait. Infrastruktur jalan tol yang dikelola pada dasarnya merupakan fasilitas publik yang harus memenuhi standar pelayanan minimal, baik dari sisi keamanan, kenyamanan, maupun kelancaran lalu lintas. Oleh karena itu, perusahaan tidak hanya berfokus pada aspek komersial, tetapi juga pada tanggung jawab pelayanan kepada masyarakat sebagai pengguna jalan tol.

Untuk menjaga kerahasiaan informasi perusahaan sesuai dengan ketentuan *Non-Disclosure Agreement* (NDA), identitas perusahaan tidak dicantumkan secara rinci dalam laporan ini. Informasi yang disajikan difokuskan pada gambaran umum struktur organisasi dan fungsi kerja yang relevan dengan pelaksanaan magang, tanpa mengungkapkan data internal yang bersifat sensitif.

Secara struktural, perusahaan memiliki Dewan Komisaris dan Dewan Direksi sebagai organ utama dalam tata kelola perusahaan. Dewan Komisaris berperan dalam melakukan pengawasan terhadap kebijakan dan jalannya pengelolaan perusahaan, sedangkan Direksi bertanggung jawab atas pelaksanaan kegiatan operasional dan pengambilan keputusan strategis. Struktur tata kelola tersebut mendukung penerapan prinsip akuntabilitas dan transparansi dalam pengelolaan perusahaan.

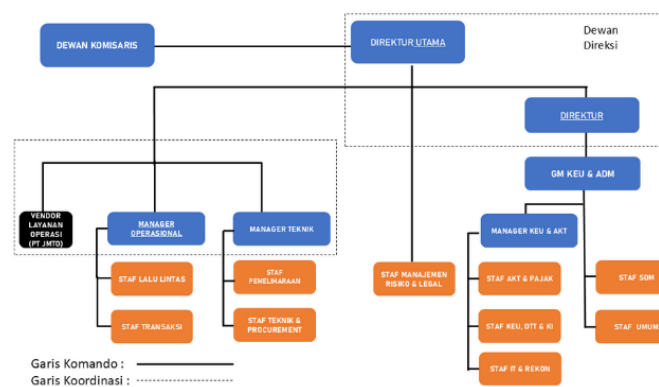
Dalam menjalankan kegiatan operasional sehari-hari, perusahaan didukung oleh beberapa unit kerja yang saling terintegrasi. Divisi operasional bertanggung jawab atas

pengelolaan lalu lintas, pengoperasian gerbang tol, serta pemantauan sistem transaksi di lapangan. Divisi teknik menangani perencanaan, pengawasan, dan pemeliharaan infrastruktur jalan tol agar tetap memenuhi standar kelayakan. Selain itu, terdapat unit pendukung seperti manajemen risiko, sumber daya manusia, serta administrasi umum yang memastikan kelancaran aktivitas perusahaan secara menyeluruh.

Salah satu divisi yang memiliki peran penting dalam keberlangsungan perusahaan adalah Divisi Keuangan dan Akuntansi. Divisi ini bertanggung jawab atas pengelolaan transaksi keuangan, pencatatan akuntansi, pengendalian internal, serta penyusunan laporan keuangan secara periodik. Fungsi tersebut mencakup pengelolaan kas dan bank, pengendalian biaya operasional, pengelolaan kewajiban perpajakan, serta penyajian informasi keuangan yang digunakan sebagai dasar pengambilan keputusan manajemen.

Penulis melaksanakan kegiatan magang pada unit kerja di bawah Divisi Keuangan dan Akuntansi. Lingkup kerja divisi ini mencakup proses pencatatan transaksi harian, pengelolaan dokumen keuangan, serta penggunaan sistem akuntansi terintegrasi dalam mendukung kegiatan operasional perusahaan. Divisi ini juga berperan dalam memastikan bahwa seluruh transaksi dicatat secara sistematis dan terdokumentasi dengan baik sesuai dengan kebijakan perusahaan.

Struktur organisasi perusahaan yang menggambarkan hubungan koordinasi antara Dewan Komisaris, Direksi, serta unit-unit kerja operasional dan pendukung, termasuk Divisi Keuangan dan Akuntansi, disajikan pada Gambar 4.1.



**Gambar 4. 1 Struktur Organisasi Perusahaan**

*Sumber: Website resmi perusahaan (2026)*

## 4.2 Aktivitas Magang

Pelaksanaan magang dilaksanakan pada Divisi Keuangan dan Administrasi Perusahaan Infrastruktur selama periode 1 Oktober 2025 sampai dengan 1 April 2026. Selama kurang lebih enam bulan tersebut, penulis terlibat secara langsung dalam berbagai aktivitas operasional yang berkaitan dengan pencatatan transaksi keuangan, pengolahan data akuntansi, pengarsipan dokumen, serta kegiatan administrasi yang mendukung proses penyusunan dan pelaporan keuangan perusahaan. Keterlibatan ini memberikan gambaran nyata mengenai alur kerja fungsi keuangan dalam perusahaan infrastruktur berbasis konsesi.

Pada tahap awal pelaksanaan magang, penulis melakukan proses adaptasi terhadap lingkungan kerja, struktur organisasi, serta sistem administrasi yang diterapkan perusahaan. Penulis diperkenalkan pada alur dokumen keuangan, mulai dari penerimaan dokumen sumber, proses verifikasi internal, hingga pencatatan dalam sistem akuntansi. Selain itu, penulis juga mempelajari penggunaan sistem SAP yang menjadi sistem utama dalam pencatatan transaksi perusahaan. Proses adaptasi ini tidak hanya mencakup pemahaman teknis penggunaan sistem, tetapi juga pemahaman mengenai pentingnya ketelitian, pengendalian internal, serta pembagian tugas dalam divisi keuangan.

Untuk memperdalam pemahaman terhadap karakteristik perusahaan, penulis mengikuti pengarahan internal mengenai skema proyek jalan tol berbasis konsesi, termasuk perbedaan antara tahap konstruksi dan tahap operasional. Penulis juga berkesempatan mengikuti kegiatan site visit ke lokasi proyek jalan tol, yang memberikan pemahaman kontekstual mengenai bagaimana aktivitas operasional di lapangan berhubungan dengan pencatatan keuangan di kantor pusat. Pengalaman tersebut membantu penulis memahami bahwa setiap transaksi yang dicatat dalam sistem akuntansi memiliki keterkaitan langsung dengan aktivitas fisik dan operasional proyek.

Dalam kegiatan operasional sehari-hari, penulis membantu proses pengelolaan dokumen Bukti Memorial (BM) dan Bukti Bank (BB). Kegiatan ini meliputi penerimaan dokumen, pengecekan kelengkapan lampiran, pengelompokan berdasarkan jenis transaksi, serta pengarsipan sesuai periode akuntansi. Penulis juga melakukan input data

transaksi ke dalam Microsoft Excel sebagai bagian dari proses rekapitulasi sebelum dilakukan posting dalam sistem SAP. Proses ini mengharuskan penulis memahami klasifikasi akun yang digunakan perusahaan serta memastikan kesesuaian antara dokumen sumber dan data yang diinput.

Selain pengelolaan dokumen, penulis mendampingi staf keuangan dalam proses pencatatan dan posting transaksi melalui sistem SAP. Meskipun tidak memiliki kewenangan penuh dalam melakukan otorisasi, penulis mempelajari tahapan pencatatan mulai dari pemilihan kode transaksi, pengisian kode akun, hingga proses posting akhir. Dari kegiatan ini, penulis memperoleh pemahaman mengenai bagaimana sistem akuntansi terintegrasi digunakan untuk memastikan konsistensi pencatatan dan meminimalkan kesalahan.

Penulis juga terlibat dalam proses mapping pendapatan tol dengan mencocokkan data sistem tapping kendaraan dengan mutasi rekening bank perusahaan. Proses ini dilakukan untuk memastikan bahwa jumlah pendapatan operasional yang tercatat sesuai dengan penerimaan kas yang masuk ke rekening perusahaan. Kegiatan tersebut memberikan pengalaman dalam melakukan rekonsiliasi sederhana serta memahami pentingnya kesesuaian antara data operasional dan data keuangan.

Dalam aspek administrasi dan pengolahan data, penulis membantu penyusunan lembar jurnal transaksi, pengolahan data vendor, serta pengarsipan dokumen pendukung pembayaran. Penulis mempelajari bagaimana data vendor dikelola, termasuk verifikasi identitas, kelengkapan dokumen perpajakan, serta pencocokan antara invoice dan kontrak kerja. Proses ini memperlihatkan pentingnya dokumentasi yang tertib sebagai dasar pencatatan akuntansi yang andal.

Pada bidang perpajakan, penulis membantu dalam penginputan data Pajak Penghasilan (PPh) Pasal 23 dan PPh Final Pasal 4 ayat (2). Kegiatan tersebut meliputi klasifikasi masa pajak, pengecekan bukti potong, serta penyusunan data awal untuk keperluan pelaporan. Melalui keterlibatan ini, penulis memahami keterkaitan antara transaksi operasional, klasifikasi akun, dan implikasinya terhadap kewajiban perpajakan

perusahaan. Penulis juga menyadari bahwa ketepatan dalam pencatatan pajak memiliki dampak langsung terhadap kepatuhan perusahaan terhadap peraturan perpajakan.

Selain kegiatan rutin, penulis juga membantu dalam proses pengolahan data ekualisasi awal antara laporan keuangan dan laporan pajak. Kegiatan ini memberikan gambaran mengenai perbedaan perlakuan akuntansi komersial dan fiskal serta pentingnya rekonsiliasi data untuk menghindari kesalahan pelaporan. Meskipun keterlibatan penulis bersifat pendampingan, proses tersebut memberikan pemahaman konseptual mengenai hubungan antara laporan keuangan dan kewajiban perpajakan.

Selama pelaksanaan magang, penulis tidak terlibat secara langsung dalam penyusunan laporan keuangan akhir perusahaan. Namun, keterlibatan dalam proses pencatatan transaksi, pengelolaan dokumen akuntansi, penggunaan sistem SAP, serta pemahaman atas kebijakan akuntansi perusahaan memberikan gambaran menyeluruh mengenai struktur akun dan mekanisme pelaporan keuangan yang diterapkan. Pengalaman tersebut menjadi landasan dalam mengidentifikasi topik penelitian yang relevan dengan aktivitas perusahaan, khususnya terkait perlakuan akuntansi atas Hak Pengusahaan Jalan Tol (HPJT) sebagai aset takberwujud.

Secara keseluruhan, pelaksanaan magang memberikan pengalaman praktis yang melengkapi pemahaman teoritis yang diperoleh selama perkuliahan. Penulis memperoleh pemahaman mengenai pentingnya akurasi data, ketepatan klasifikasi akun, serta peran sistem akuntansi terintegrasi dalam menjaga keandalan laporan keuangan. Pengalaman tersebut tidak hanya meningkatkan kompetensi teknis, tetapi juga membentuk pemahaman mengenai tanggung jawab profesional dalam bidang akuntansi dan keuangan.

Rincian kegiatan magang disajikan dalam tabel pelaksanaan magang yang memuat tanggal kegiatan, uraian aktivitas, serta output yang diperoleh selama periode magang.

<b>Tanggal</b>	<b>Aktivitas / Kegiatan</b>	<b>Output / Hasil</b>
1 s.d. 3 Oktober 2025	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mengikuti pengarahan awal magang yang mencakup pengenalan profil perusahaan, struktur organisasi, pembagian tugas setiap divisi, serta tata tertib kerja.</li> <li>2. Mengikuti penjelasan umum mengenai proyek jalan tol dengan skema konsesi Build, Operate, Transfer (BOT).</li> <li>3. Mengikuti site visit ke Seksi 1 (konstruksi) dan Seksi 2 (operasi) untuk mengamati progres pekerjaan, kondisi lalu lintas, serta aktivitas operasional di gerbang tol.</li> <li>4. Membantu pemindaian dokumen keuangan untuk keperluan arsip digital divisi keuangan.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Memahami gambaran umum perusahaan, sistem kerja, serta ruang lingkup kegiatan divisi keuangan.</li> <li>2. Memahami karakteristik proyek jalan tol dari tahap konstruksi hingga operasional.</li> <li>3. Dokumen keuangan tersimpan dalam bentuk arsip digital yang lebih rapi dan mudah diakses.</li> </ol>
6 s.d. 10 Oktober 2025	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Membantu proses pencarian, pemilahan, dan pengarsipan dokumen Bukti Memorial (BM) dan Bukti Bank (BB) dari arsip fisik perusahaan.</li> <li>2. Mencatat transaksi keuangan dari Bukti Memorial ke dalam Microsoft Excel, meliputi nomor dokumen, tanggal, uraian transaksi, dan nilai.</li> <li>3. Membantu proses posting transaksi ke sistem SAP dengan pendampingan staf akuntansi.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dokumen transaksi keuangan tersusun rapi dan sistematis.</li> <li>2. Data transaksi tercatat dengan lengkap dan terposting ke dalam sistem SAP.</li> <li>3. Memahami alur pencatatan transaksi keuangan perusahaan.</li> </ol>
13 s.d. 17 Oktober 2025	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melakukan mapping pendapatan tol dengan mencocokkan data pendapatan pada sistem tapping dengan</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pendapatan tol tercatat dan diposting ke dalam sistem SAP.</li> <li>2. Arsip keuangan tersusun lebih rapi, terstruktur, dan mudah ditelusuri.</li> </ol>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>mutasi kas pada rekening bank perusahaan.</li> <li>2. Menyusun folder arsip transaksi berdasarkan bulan, tahun, dan jenis dokumen (BB, BM, serta dokumen pendukung).</li> <li>3. Mengikuti kegiatan pemeriksaan kondisi jalan tol Seksi 2 serta membantu dokumentasi hasil pengecekan.</li> <li>4. Membantu pemindaian dokumen keuangan untuk arsip digital divisi keuangan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3. Memahami keterkaitan kegiatan operasional jalan tol dengan pencatatan keuangan.</li> <li>4. Dokumen keuangan terdokumentasi secara digital.</li> </ul>
20 s.d. 24 Oktober 2025	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. Mengelola laporan jurnal transaksi tahun 2023–2024 dengan memisahkan dokumen berkode Bukti Bank (BB) dan Bukti Memorial (BM) beserta keterangannya dalam Microsoft Excel.</li> <li>2. Membantu proses pemindaian dokumen keuangan untuk arsip digital divisi keuangan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. Data jurnal transaksi terklasifikasi dengan baik dan mudah ditelusuri.</li> <li>2. Arsip keuangan tersimpan dalam bentuk digital secara sistematis.</li> </ul>
27 s.d. 31 Oktober 2025	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. Mengikuti kegiatan akademik eksternal yang berkaitan dengan sektor infrastruktur.</li> <li>2. Melakukan observasi kegiatan administrasi kantor, khususnya proses pengelolaan surat masuk, surat keluar, dan pengarsipan dokumen.</li> <li>3. Menghadiri kegiatan Bank Mandiri Prioritas yang membahas kondisi ekonomi nasional dan implikasinya terhadap sektor infrastruktur.</li> <li>4. Membantu pekerjaan administrasi divisi keuangan, meliputi penataan dokumen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. Memperoleh pemahaman mengenai perkembangan sektor infrastruktur dan kondisi ekonomi nasional.</li> <li>2. Memahami alur administrasi dan pengarsipan dokumen perusahaan.</li> <li>3. Dokumen keuangan tersusun lebih rapi, lengkap, dan mudah ditelusuri.</li> <li>4. Memahami proses penjurnalan transaksi serta keterkaitan dokumen pendukung dengan pencatatan keuangan.</li> <li>5. Dokumen keuangan terdokumentasi secara digital dengan baik.</li> </ul>

	<p>transaksi dan pengecekan kelengkapan dokumen pendukung.</p> <p>5. Membantu proses penjurnalan transaksi keuangan serta pengecekan kesesuaian data dengan dokumen pendukung.</p> <p>6. Membantu pemindaian dokumen keuangan untuk keperluan arsip digital divisi keuangan.</p>	
3 s.d. 7 November 2025	<p>1. Mengajukan permintaan data kepada Manajer Keuangan untuk keperluan penelitian tugas akhir.</p> <p>2. Melakukan konsultasi awal terkait judul dan ruang lingkup tugas akhir.</p> <p>3. Mengikuti staf lalu lintas ke jalan tol untuk melakukan pengecekan kondisi jalan pasca hujan dan badai.</p> <p>4. Membantu staf akuntansi melakukan input buku besar ke dalam Microsoft Excel serta menginput data vendor.</p>	<p>1. Data awal penelitian tugas akhir mulai teridentifikasi.</p> <p>2. Memperoleh arahan awal terkait fokus dan ruang lingkup tugas akhir.</p> <p>3. Memahami dampak kondisi cuaca terhadap operasional jalan tol.</p> <p>4. Data buku besar dan vendor tercatat dalam format Excel.</p>
10 s.d. 14 November 2025	<p>1. Membantu proses penomoran dokumen keuangan pada Microsoft Excel.</p> <p>2. Membantu input data tanah yang terdampak proyek jalan tol.</p> <p>3. Mengikuti kegiatan Kementerian Keuangan dengan tema <i>Optimalisasi Peran KPBU dalam Mendorong Pertumbuhan Ekonomi Daerah</i>.</p> <p>4. Mengikuti site visit ke Seksi 1 bersama PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia untuk</p>	<p>1. Dokumen keuangan tersusun dan teridentifikasi dengan nomor yang jelas.</p> <p>2. Data tanah terdampak proyek terdokumentasi dengan rapi.</p> <p>3. Memperoleh pemahaman mengenai peran skema KPBU dalam pembangunan infrastruktur.</p> <p>4. Memahami kondisi lapangan proyek jalan tol Seksi 1.</p>

	mengamati kondisi proyek di lapangan.	
17 s.d. 21 November 2025	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mengurus kelengkapan dokumen <i>Non-Disclosure Agreement</i> (NDA) terkait penggunaan data perusahaan untuk analisis tugas akhir.</li> <li>2. Mengikuti staf lalu lintas ke Seksi 1B untuk melakukan observasi kondisi operasional jalan tol.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dokumen NDA diproses sebagai dasar penggunaan data penelitian.</li> <li>2. Memahami keterkaitan kegiatan operasional jalan tol dengan aspek pengelolaan dan pencatatan keuangan.</li> </ol>
24 s.d. 28 November 2025	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Membantu penataan dan pengecekan dokumen administrasi yang berkaitan dengan kegiatan divisi keuangan.</li> <li>2. Membantu pemindaian dokumen keuangan untuk keperluan arsip digital divisi keuangan.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dokumen keuangan tersusun lebih rapi dan terdokumentasi secara digital.</li> <li>2. Memahami pentingnya kerapian dan kelengkapan dokumen dalam administrasi keuangan.</li> </ol>
1 s.d. 5 Desember 2025	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mengikuti kegiatan pengenalan Direksi Utama yang baru untuk memahami arah kebijakan dan struktur pimpinan perusahaan.</li> <li>2. Membantu staf akuntansi dalam pengerjaan tugas administrasi keuangan, khususnya pengumpulan dan pengolahan data awal.</li> <li>3. Memulai penyusunan proposal tugas akhir dengan melakukan pengolahan dan analisis awal data yang diperoleh dari perusahaan.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Memahami struktur pimpinan perusahaan dan arah pengelolaan organisasi.</li> <li>2. Tugas administrasi keuangan terselesaikan sesuai arahan.</li> <li>3. Data awal proposal tugas akhir mulai tersusun dan siap dikembangkan.</li> </ol>
8 s.d. 12 Desember 2025	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Membantu persiapan kegiatan serah terima jabatan Direksi dan Komisaris, meliputi penyiapan kebutuhan acara serta koordinasi teknis pelaksanaan.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kegiatan serah terima jabatan disiapkan dengan baik dari sisi administrasi dan teknis.</li> <li>2. Dokumen perjalanan dan pendukung kegiatan terdokumentasi dengan rapi.</li> </ol>

	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Membantu sekretaris dalam proses pemesanan tiket perjalanan dan akomodasi bagi Direksi dan Komisaris yang baru.</li> <li>3. Membantu pemindaian dan penataan dokumen keuangan untuk keperluan arsip digital divisi keuangan.</li> <li>4. Melakukan diskusi dengan staf akuntansi terkait pengolahan data serta kebutuhan data tambahan untuk analisis tugas akhir.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Arsip dokumen keuangan tersimpan secara digital.</li> <li>4. Kebutuhan data untuk tugas akhir semakin teridentifikasi dengan jelas.</li> </ol>
15 s.d. 19 Desember 2025	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mengirimkan proposal tugas akhir melalui sistem SIKOTAMA sesuai dengan pedoman yang berlaku.</li> <li>2. Membantu staf SDM dalam pengolahan data biaya yang berkaitan dengan Pajak Penghasilan (PPh).</li> <li>3. Membantu staf akuntansi dalam penyusunan dan perhitungan beban pokok pendapatan operasi.</li> <li>4. Membantu pengecekan serta pencatatan transaksi pada general ledger.</li> <li>5. Membantu pemindaian dokumen keuangan untuk arsip digital divisi keuangan.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Proposal tugas akhir berhasil dikirim.</li> <li>2. Data biaya PPh tersusun dan terdokumentasi dengan baik.</li> <li>3. Data beban pokok pendapatan operasi dan general ledger tersusun.</li> <li>4. Dokumen keuangan terdokumentasi secara digital.</li> </ol>
22 s.d. 26 Desember 2025	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melakukan observasi dan analisis laporan keuangan perusahaan.</li> <li>2. Menggunakan data dan dokumen keuangan perusahaan sebagai bahan pendukung analisis tugas akhir.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pemahaman terhadap data dan laporan keuangan yang digunakan dalam tugas akhir meningkat.</li> <li>2. Dokumen keuangan terdokumentasi secara digital dan tersusun rapi.</li> </ol>

	3. Membantu pemindaian dokumen keuangan untuk arsip digital divisi keuangan.	
5 – 9 Januari 2026	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mempelajari proses pembuatan lembar disposisi surat masuk dan surat keluar yang digunakan dalam administrasi internal perusahaan dengan pendampingan sekretaris dan staf keuangan.</li> <li>2. Mempelajari penyusunan surat balasan kepada bank yang bekerja sama dengan perusahaan sesuai dengan format dan ketentuan yang berlaku.</li> <li>3. Mulai melakukan revisi proposal tugas akhir berdasarkan masukan yang diterima.</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Memahami alur disposisi surat masuk dan surat keluar perusahaan.</li> <li>• Memahami format dan isi surat balasan kepada pihak bank.</li> <li>• Revisi awal proposal tugas akhir mulai tersusun.</li> </ul>
12 – 16 Januari 2026	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mempelajari penyusunan rincian Pajak Penghasilan (PPh) Pasal 23 dan PPh Final Pasal 4 ayat (2), termasuk penginputan bukti potong, perhitungan pajak, dan klasifikasi masa pajak dengan pendampingan staf akuntansi.</li> <li>2. Mempelajari pencatatan transaksi dari Bukti Memorial ke dalam Microsoft Excel serta proses posting ke sistem SAP.</li> <li>3. Melanjutkan revisi proposal tugas akhir dengan kajian penelitian.</li> <li>4. Mempelajari keterkaitan data keuangan yang digunakan dalam proposal dengan</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Memahami proses perhitungan dan klasifikasi PPh.</li> <li>2. Memahami alur pencatatan transaksi keuangan dan posting ke sistem SAP.</li> <li>3. Revisi proposal tugas akhir semakin terstruktur.</li> </ol>

	laporan keuangan Perusahaan dan PSAK yang diteliti.	
19 – 23 Januari 2026	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mempelajari pencatatan transaksi keuangan dari Bukti Memorial ke dalam Microsoft Excel serta proses posting ke sistem SAP dengan pendampingan staf akuntansi.</li> <li>2. Mempelajari pencatatan transaksi keuangan dari Bukti Memorial ke dalam Microsoft Excel serta proses posting ke sistem SAP dengan pendampingan staf akuntansi.</li> <li>3. Mempelajari alur surat masuk dan pembuatan disposisi terkait surat masuk dari bank dan Kantor Akuntan Publik (KAP).</li> <li>4. Mengirimkan hasil revisi proposal melalui SIKOTAMA sesuai dengan arahan.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Memahami alur pencatatan dan posting transaksi ke sistem SAP.</li> <li>2. Memahami proses penyusunan surat dan disposisi keuangan.</li> <li>3. Revisi proposal tugas akhir selesai.</li> </ol>
26 – 30 Januari 2026	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mempelajari pencatatan transaksi keuangan dari Bukti Memorial ke dalam Microsoft Excel serta proses posting ke sistem SAP dengan pendampingan staf akuntansi.</li> <li>2. Menyusun surat kepada beberapa bank yang bekerja sama dengan perusahaan terkait konfirmasi saldo utang.</li> <li>3. Melakukan sinkronisasi file akuntansi yang tersimpan pada drive dengan file yang ada pada hard disk untuk memastikan kesesuaian data.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Transaksi keuangan tercatat dan terposting ke sistem SAP.</li> <li>2. Surat konfirmasi saldo utang kepada pihak bank tersusun sesuai kebutuhan administrasi.</li> <li>3. File akuntansi tersinkronisasi dan data tersimpan secara konsisten.</li> </ol>

**Tabel 4. 1 Pelaksanaan Kegiatan Magang**

*Sumber: Disusun oleh penulis berdasarkan dokumentasi kegiatan magang (2025–2026).*

### 4.3 Pengakuan Hak Pengusahaan Jalan Tol (HPJT) sebagai Aset Takberwujud

Berdasarkan Catatan atas Laporan Keuangan (CaLK) dan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT), perusahaan mengakui Hak Pengusahaan Jalan Tol (HPJT) sebagai aset tak berwujud. HPJT merupakan hak konsesi yang diberikan oleh pemerintah kepada perusahaan untuk mengoperasikan jalan tol dan memungut pendapatan selama jangka waktu konsesi yang telah ditetapkan. Hak tersebut menjadi dasar pengakuan HPJT sebagai aset dalam laporan keuangan perusahaan.

Pengakuan HPJT sebagai aset tak berwujud sesuai dengan definisi aset tak berwujud sebagaimana diatur dalam PSAK 19 paragraf 8, yang menyatakan bahwa *“aset tak berwujud adalah aset nonmoneter teridentifikasi tanpa wujud fisik.”* HPJT tidak memiliki bentuk fisik dan tidak dapat dipisahkan dari perjanjian konsesi, namun dapat diidentifikasi secara jelas karena timbul dari hak kontraktual yang diberikan kepada perusahaan. Dengan demikian, secara karakteristik HPJT memenuhi definisi aset tak berwujud menurut PSAK 19.

Selain memenuhi definisi, HPJT juga memenuhi kriteria pengakuan aset tak berwujud sebagaimana diatur dalam PSAK 19 paragraf 21, yang menyatakan bahwa aset tak berwujud diakui jika *“kemungkinan besar entitas akan memperoleh manfaat ekonomik masa depan dari asset tersebut ; dan biaya perolehan asset tersebut dapat diukur secara andal.”* Manfaat ekonomi masa depan dari HPJT diperoleh melalui hak pemungutan pendapatan tol selama masa konsesi, sedangkan biaya perolehan HPJT dapat diukur secara andal berdasarkan ketentuan dalam perjanjian konsesi dan kebijakan akuntansi perusahaan.

Dari aspek pengendalian, HPJT berada dalam pengendalian perusahaan sebagaimana dimaksud dalam PSAK 19 paragraf 13, yang menyatakan bahwa *“entitas mengendalikan suatu aset jika entitas memiliki kemampuan untuk memperoleh manfaat ekonomi masa depan yang timbul dari asset dan dapat membatasi akses pihak lain dalam memperoleh manfaat ekonomik tersebut.”* Melalui PPJT, perusahaan memiliki kewenangan eksklusif untuk mengoperasikan jalan tol dan memungut pendapatan selama masa konsesi, sehingga perusahaan dapat memperoleh manfaat ekonomi dan membatasi pihak lain dalam memanfaatkan hak tersebut.

Dalam praktik akuntansinya, perusahaan tidak mengakui infrastruktur fisik jalan tol sebagai aset tetap. Hal ini disebabkan kepemilikan atas tanah, bangunan, dan perlengkapan jalan tol berada pada pemerintah, sedangkan perusahaan hanya memperoleh hak pengelolaan selama masa konsesi. Dengan kondisi tersebut, jalan tol tidak memenuhi kriteria sebagai aset tetap milik perusahaan, sehingga yang diakui sebagai aset adalah hak konsesinya dalam bentuk HPJT sebagai aset tak berwujud.

HPJT disajikan dalam laporan posisi keuangan sebagai bagian dari aset tidak lancar pada pos aset tak berwujud. Penyajian ini mencerminkan bahwa HPJT memberikan manfaat ekonomi jangka panjang dan tidak dimaksudkan untuk direalisasi dalam satu periode akuntansi. Selain itu, perusahaan mengungkapkan bahwa HPJT dapat dikeluarkan dari laporan posisi keuangan apabila masa konsesi berakhir, status jalan tol berubah, atau tidak terdapat lagi manfaat ekonomi yang dapat diperoleh dari hak tersebut. Ketentuan ini menunjukkan bahwa HPJT merupakan aset tak berwujud dengan umur manfaat terbatas yang keberadaannya bergantung pada masa konsesi.

Berdasarkan hasil analisis tersebut, dapat disimpulkan bahwa pengakuan Hak Pengusahaan Jalan Tol (HPJT) sebagai aset tak berwujud telah sesuai dengan ketentuan PSAK 19. HPJT memenuhi definisi aset tak berwujud sebagaimana diatur dalam PSAK 19 paragraf 8, memenuhi kriteria pengakuan pada paragraf 21, serta berada dalam pengendalian perusahaan sebagaimana dijelaskan dalam paragraf 13. Oleh karena itu, perlakuan akuntansi yang diterapkan perusahaan dalam mengakui HPJT sebagai aset tak berwujud telah mencerminkan penerapan standar akuntansi yang berlaku.

#### **4.4 Pengukuran Hak Pengusahaan Jalan Tol (HPJT) Berdasarkan PSAK 19**

Pengukuran Hak Pengusahaan Jalan Tol (HPJT) dalam laporan keuangan perusahaan dilakukan sesuai dengan kebijakan akuntansi atas aset tak berwujud yang berasal dari perjanjian konsesi jasa. Berdasarkan Catatan atas Laporan Keuangan (CaLK), perusahaan mengakui aset tak berwujud yang berasal dari perjanjian konsesi sejauh perusahaan menerima hak untuk membebaskan pengguna sarana konsesi. Aset tak berwujud tersebut pada saat pengakuan awal diukur pada nilai wajarnya.

Ketentuan tersebut sejalan dengan prinsip pengukuran awal aset tak berwujud sebagaimana diatur dalam PSAK 19 paragraf 24, yang menyatakan bahwa *“aset tak berwujud pada awalnya diakui sebesar biaya perolehan.”* Dalam konteks perjanjian konsesi jasa, nilai wajar atas jasa konstruksi atau peningkatan kapasitas yang dilakukan menjadi dasar pengakuan awal HPJT sebagai aset tak berwujud.

Setelah pengakuan awal, perusahaan menerapkan model biaya dalam pengukuran HPJT. Hal ini tercermin dalam kebijakan akuntansi perusahaan yang menyatakan bahwa *“pengakuan setelah pengakuan awal, aset tak berwujud diukur pada nilai perolehannya, termasuk kapitalisasi biaya pinjaman, dikurangi akumulasi amortisasi dan akumulasi penurunan nilai.”*

Kebijakan tersebut sesuai dengan ketentuan PSAK 19 paragraf 74, yang menyatakan bahwa *“setelah pengakuan awal, aset tak berwujud dicatat pada biaya perolehan dikurangi akumulasi amortisasi dan akumulasi rugi penurunan nilai.”*

Dalam kaitannya dengan penentuan nilai perolehan, perusahaan tidak mengungkapkan secara rinci komponen biaya perolehan HPJT dalam laporan keuangan. Namun demikian, dasar pengukuran yang digunakan telah dinyatakan secara jelas, termasuk adanya kapitalisasi biaya pinjaman yang terkait langsung dengan perolehan HPJT.

Praktik ini sejalan dengan PSAK 19 paragraf 27, yang menyatakan bahwa *“biaya perolehan aset tak berwujud terdiri dari : harga beli, termasuk bea masuk dan pajak pembelian yang tidak dapat direstitusi, setelah dikurangi diskon dan rabat; dan seluruh biaya yang dapat diatribusikan secara langsung dalam mempersiapkan asset untuk digunakan sesuai dengan intensinya.”*

Selain itu, estimasi umur manfaat HPJT ditentukan berdasarkan jangka waktu konsesi. Dalam CaLK dinyatakan bahwa *“estimasi umur manfaat dari aset tak berwujud pada perjanjian jasa konsesi adalah periode ketika perusahaan mampu membebaskan kepada pengguna jasa publik atas pemanfaatan sarananya hingga berakhirnya masa konsesi.”*

Penentuan umur manfaat tersebut konsisten dengan PSAK 19 paragraf 88, yang mengatur bahwa entitas menilai apakah aset tak berwujud memiliki umur manfaat terbatas serta menentukan jangka waktu atau ukuran lain yang mencerminkan periode aset tersebut diharapkan menghasilkan manfaat ekonomi.

Berdasarkan hasil analisis tersebut, dapat disimpulkan bahwa pengukuran HPJT yang diterapkan perusahaan telah sesuai dengan ketentuan PSAK 19. HPJT diukur pada saat pengakuan awal berdasarkan nilai wajar atas jasa yang diberikan, dan setelah pengakuan awal dicatat menggunakan model biaya, yaitu nilai perolehan termasuk kapitalisasi biaya pinjaman, dikurangi akumulasi amortisasi dan akumulasi penurunan nilai. Dengan demikian, kebijakan dan praktik pengukuran HPJT yang diterapkan perusahaan telah mencerminkan penerapan standar akuntansi yang berlaku.

#### **4.5 Metode Amortisasi Hak Pengusahaan jalan Tol (HPJT)**

Penentuan dan penerapan metode amortisasi Hak Pengusahaan Jalan Tol (HPJT) oleh perusahaan didasarkan pada karakteristik aset konsesi serta pola perolehan manfaat ekonomi selama masa konsesi. Berdasarkan Catatan atas Laporan Keuangan (CaLK) dan ketentuan dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT), masa konsesi yang diberikan kepada perusahaan pada awalnya adalah selama 35 tahun, termasuk masa pembangunan, dan kemudian mengalami perubahan menjadi 50 tahun berdasarkan kesepakatan dengan Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) pada tahun 2023. Masa konsesi tersebut menjadi dasar utama dalam menentukan umur manfaat HPJT.

Penentuan umur manfaat HPJT tersebut sejalan dengan ketentuan PSAK 19 mengenai aset tak berwujud dengan umur manfaat terbatas. PSAK 19 paragraf 88 mengatur bahwa entitas menilai apakah aset tak berwujud memiliki umur manfaat terbatas serta menentukan periode aset tersebut diharapkan menghasilkan manfaat ekonomi. Dalam konteks HPJT, umur manfaat ditentukan berdasarkan periode ketika perusahaan memiliki hak untuk mengoperasikan jalan tol dan memungut pendapatan dari pengguna jasa hingga berakhirnya masa konsesi.

Selanjutnya, PSAK 19 paragraf 97 menyatakan bahwa *“jumlah terdepresiasi aset takberwujud dengan umur manfaat terbatas dialokasikan secara sistematis selama umur manfaatnya. Amortisasi dimulai ketika aset tersedia untuk digunakan, yaitu Ketika asset*

*berada pada Lokasi dan dalam kondisi untuk beroperasi sesuai dengan cara yang diintensikan oleh manajemen. Metode amortisasi yang digunakan mencerminkan pola manfaat ekonomi masa depan yang diperkirakan dikonsumsi oleh entitas.*” Sejalan dengan ketentuan tersebut, perusahaan menerapkan metode amortisasi yang berbeda untuk masing-masing komponen aset konsesi. Berdasarkan CaLK, aset hak perusahaan jalan tol untuk jalan dan jembatan tol diamortisasi menggunakan metode unit pemakaian berdasarkan volume lalu lintas, sedangkan aset hak perusahaan jalan tol selain jalan dan jembatan tol diamortisasi menggunakan metode garis lurus.

Penerapan metode unit pemakaian untuk jalan dan jembatan tol didasarkan pada proyeksi volume lalu lintas selama sisa masa konsesi. Manajemen memproyeksikan volume lalu lintas berdasarkan jumlah kendaraan dan melakukan penyesuaian secara periodik dengan membandingkan proyeksi terhadap realisasi volume lalu lintas aktual. Selain itu, perusahaan dapat menunjuk konsultan lalu lintas independen untuk melakukan studi lalu lintas apabila terdapat perbedaan material antara proyeksi dan realisasi. Praktik ini menunjukkan bahwa amortisasi HPJT mempertimbangkan estimasi yang bersifat dinamis dan bergantung pada kondisi aktual operasional jalan tol.

Pendekatan tersebut sejalan dengan PSAK 19 paragraf 97, yang menyatakan bahwa *“metode amortisasi yang digunakan mencerminkan pola manfaat ekonomi masa depan yang diperkirakan dikonsumsi oleh entitas.”* Dengan menggunakan metode unit pemakaian untuk aset yang manfaat ekonominya dipengaruhi langsung oleh volume lalu lintas, perusahaan telah menyesuaikan metode amortisasi dengan pola pemanfaatan aset yang bersangkutan.

Berdasarkan hasil analisis tersebut, dapat disimpulkan bahwa penentuan umur manfaat dan penerapan metode amortisasi HPJT oleh perusahaan telah sesuai dengan ketentuan PSAK 19. Umur manfaat HPJT ditetapkan berdasarkan masa konsesi, sementara metode amortisasi disesuaikan dengan pola konsumsi manfaat ekonomi masing-masing komponen aset konsesi. Dengan demikian, kebijakan amortisasi yang diterapkan perusahaan telah mencerminkan prinsip kehati-hatian dan kesesuaian dengan standar akuntansi yang berlaku.

#### **4.6 Pencatatan Amortisasi Hak Pengusahaan Jalan Tol (HPJT) dalam Laporan Keuangan**

Pencatatan amortisasi Hak Pengusahaan Jalan Tol (HPJT) dilakukan oleh perusahaan secara periodik selama masa manfaat aset konsesi. Berdasarkan Catatan atas Laporan Keuangan (CaLK), beban amortisasi HPJT dicatat sebagai bagian dari beban pokok pendapatan dalam laporan laba rugi. Pencatatan ini menunjukkan bahwa amortisasi HPJT diperlakukan sebagai biaya yang berkaitan langsung dengan kegiatan utama perusahaan dalam mengoperasikan jalan tol.

Dalam CaLK juga diungkapkan besaran beban amortisasi HPJT yang diakui untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023, masing-masing sebesar Rp26.592.408.045 dan Rp22.169.985.234. Seluruh beban amortisasi tersebut dibebankan pada periode berjalan dan tidak dikapitalisasi kembali. Praktik ini mencerminkan konsistensi perusahaan dalam mengakui amortisasi sebagai pengurang laba periode berjalan sesuai dengan manfaat ekonomi yang telah dikonsumsi.

Selain pencatatan beban amortisasi, perusahaan juga menyajikan nilai buku HPJT dalam laporan posisi keuangan sebagai bagian dari aset tidak lancar pada pos aset tak berwujud. Nilai buku tersebut merupakan hasil pengukuran nilai perolehan HPJT setelah dikurangi dengan akumulasi amortisasi. Penyajian nilai buku ini memberikan gambaran mengenai sisa manfaat ekonomi HPJT yang masih dapat diperoleh perusahaan hingga akhir masa konsesi.

Dalam pengungkapan CaLK, perusahaan menyatakan bahwa pada tanggal pelaporan manajemen berkeyakinan tidak terdapat penurunan nilai atas HPJT. Pernyataan ini menunjukkan bahwa, selain amortisasi rutin, perusahaan juga melakukan evaluasi atas kemungkinan adanya penurunan nilai aset tak berwujud sesuai dengan kebijakan akuntansi yang berlaku. Dengan demikian, nilai tercatat HPJT pada akhir periode pelaporan diyakini masih mencerminkan manfaat ekonomi yang dapat diperoleh di masa mendatang.

Pencatatan amortisasi HPJT tersebut sejalan dengan ketentuan PSAK 19 yang mengatur bahwa aset tak berwujud dengan umur manfaat terbatas harus diamortisasi secara sistematis selama umur manfaatnya, serta beban amortisasi diakui dalam laba rugi

periode berjalan. Dengan mengakui beban amortisasi HPJT sebagai bagian dari beban pokok pendapatan dan menyajikan nilai buku HPJT dalam laporan posisi keuangan, perusahaan telah menerapkan pencatatan yang konsisten antara laporan keuangan utama dan pengungkapan dalam CaLK.

Berdasarkan hasil analisis tersebut, dapat disimpulkan bahwa pencatatan amortisasi HPJT yang diterapkan perusahaan telah sesuai dengan ketentuan PSAK 19. Beban amortisasi diakui secara periodik dalam laporan laba rugi, nilai buku HPJT disajikan dalam laporan posisi keuangan, serta informasi pendukung diungkapkan secara memadai dalam Catatan atas Laporan Keuangan.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **5.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil analisis terhadap perlakuan akuntansi Hak Pengusahaan Jalan Tol (HPJT) pada Perusahaan Infrastruktur serta perbandingannya dengan ketentuan PSAK 19 dan ISAK 16, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Hak Pengusahaan Jalan Tol (HPJT) pada Perusahaan Infrastruktur diakui sebagai aset takberwujud karena perusahaan tidak memiliki kepemilikan fisik atas jalan tol, melainkan hak kontraktual untuk mengoperasikan dan memungut pendapatan selama masa konsesi. Hak tersebut memenuhi kriteria aset takberwujud sesuai PSAK 19, yaitu dapat diidentifikasi, dikendalikan oleh entitas, serta memberikan manfaat ekonomi masa depan. Dengan demikian, pengakuan HPJT sebagai aset takberwujud telah sesuai dengan ketentuan standar akuntansi yang berlaku.
2. HPJT diukur pada saat pengakuan awal sebesar nilai wajar jasa konstruksi yang diberikan dalam perjanjian konsesi. Setelah pengakuan awal, perusahaan menerapkan model biaya, yaitu sebesar biaya perolehan dikurangi akumulasi amortisasi dan akumulasi penurunan nilai, apabila ada. Kebijakan pengukuran tersebut telah sejalan dengan ketentuan PSAK 19 mengenai aset takberwujud dengan umur manfaat terbatas.
3. Umur manfaat HPJT ditentukan berdasarkan masa konsesi yang tercantum dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT). Perubahan masa konsesi dari 35 tahun menjadi 50 tahun mempengaruhi estimasi umur manfaat dan menjadi dasar dalam perhitungan amortisasi selanjutnya. Perusahaan menerapkan metode amortisasi unit pemakaian untuk aset jalan dan jembatan tol serta metode garis lurus untuk komponen aset lainnya. Metode tersebut mencerminkan pola konsumsi manfaat ekonomi masa depan sebagaimana diatur dalam PSAK 19.
4. Beban amortisasi HPJT diakui dalam laporan laba rugi sesuai periode terjadinya dan nilai tercatat HPJT setelah dikurangi akumulasi amortisasi disajikan dalam laporan posisi keuangan sebagai aset takberwujud. Selain itu, kebijakan akuntansi serta informasi terkait HPJT diungkapkan dalam Catatan atas Laporan Keuangan. Dengan demikian, pencatatan dan penyajian amortisasi HPJT telah

mencerminkan prinsip penyajian yang wajar dan sesuai dengan standar akuntansi yang berlaku.

Secara keseluruhan, hasil analisis menunjukkan bahwa perlakuan akuntansi HPJT pada Perusahaan Infrastruktur telah dilaksanakan sesuai dengan ketentuan PSAK 19 dan ISAK 16, baik dari aspek pengakuan, pengukuran, amortisasi, maupun penyajian dalam laporan keuangan.

## **5.2 Saran**

1. Perusahaan sebaiknya melakukan peninjauan secara berkala terhadap estimasi umur manfaat HPJT, terutama ketika terjadi perubahan masa konsesi atau perbedaan signifikan antara proyeksi dan realisasi volume lalu lintas. Peninjauan tersebut dapat membantu memastikan bahwa perhitungan amortisasi tetap mencerminkan kondisi operasional yang sebenarnya dan tidak hanya bersifat administratif.
2. Pengungkapan mengenai kebijakan akuntansi atas HPJT dalam Catatan atas Laporan Keuangan perlu disajikan secara konsisten dan jelas, khususnya terkait dasar penentuan umur manfaat serta metode amortisasi yang digunakan. Dengan pengungkapan yang memadai, pengguna laporan keuangan dapat memahami implikasi perubahan masa konsesi terhadap beban amortisasi dan kinerja perusahaan.
3. Untuk penelitian selanjutnya, topik ini masih dapat dikembangkan dengan membandingkan perlakuan akuntansi HPJT pada beberapa perusahaan infrastruktur lainnya sehingga diperoleh gambaran yang lebih luas mengenai penerapan PSAK 19 dan ISAK 16 dalam praktik.

## DAFTAR PUSTAKA

- 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*, 3(2), 233-264.
- Dewi, S., Permana, M. D. C., Iqbal, M., & Firmansyah, A. (2022). Implementasi ISAK 16: Aset Keuangan Atau Aset Tak Berwujud?. *Juara: Jurnal Riset Akuntansi*, 12(2), 173-189.
- Hidayat, A. H. (2019). *Penerapan PSAK 19 dalam perlakuan akuntansi aset tak berwujud pada perusahaan startup Inagata Technosmith Malang* (Doctoral dissertation, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim).
- Ikatan Akuntan Indonesia. (2014). *ISAK 16: Perjanjian konsesi jasa*. Dewan Standar Akuntansi Keuangan.
- Ikatan Akuntan Indonesia. (2021). *PSAK 19: Aset tak berwujud*. Dewan Standar Akuntansi Keuangan.
- Ikatan Akuntan Indonesia. (2021). *PSAK 48: Penurunan nilai aset*. Dewan Standar Akuntansi Keuangan.
- Mustapa, F. D., Widianingrum, H., Astika, N. A., Raihana, S. A., Deaprila, Z. Z., & Murti, G. T. (2022). Aset Tidak Berwujud Berdasarkan PSAK 19 dan IAS 38. *Nova*, 1(8).
- PT Infrastruktur Jalan Tol (disamarkan). (2019). *Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT)* [Dokumen internal tidak dipublikasikan].
- PT Infrastruktur Jalan Tol (disamarkan). (2020–2024). *Laporan keuangan dan laporan audit independen* [Dokumen internal tidak dipublikasikan].
- PT Infrastruktur Jalan Tol (disamarkan). (2023). *Amandemen perjanjian pengusahaan jalan tol* [Dokumen internal tidak dipublikasikan].
- PT Infrastruktur Jalan Tol (disamarkan). (2024). *Kebijakan akuntansi terkait PSAK 19 dan ISAK 16* [Dokumen internal tidak dipublikasikan].

PT Infrastruktur Jalan Tol (disamarkan). (2024). *Rincian amortisasi aset tak berwujud*  
[Dokumen internal tidak dipublikasikan].

Sugiyono. (2019). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.

Warren, C. S., Reeve, J. M., & Duchac, J. E. (2018). *Accounting* (28th ed.). Cengage Learning.

## LAMPIRAN



**Gambar 1 Kegiatan Site Visit Proyek Jalan Tol Seksi 1 (Tahap Konstruksi)**

Dokumentasi kegiatan lapangan di Seksi 1 yang masih berada pada tahap konstruksi. Melalui kegiatan lapangan ini, penulis memperoleh gambaran langsung mengenai kondisi fisik proyek jalan tol serta pemahaman mengenai keterkaitan antara progres konstruksi dan perencanaan pembiayaan proyek infrastruktur.



**Gambar 2 Kegiatan Site Visit Proyek Jalan Tol Seksi 2 (Tahap Operasional)**

Dokumentasi kegiatan lapangan di Seksi 2 yang telah memasuki tahap operasional. Melalui kegiatan ini, penulis memperoleh pemahaman mengenai kondisi operasional jalan tol yang telah berfungsi, serta perbedaan karakteristik pengelolaan proyek pada tahap operasional dan implikasinya terhadap pengelolaan serta pencatatan keuangan perusahaan.



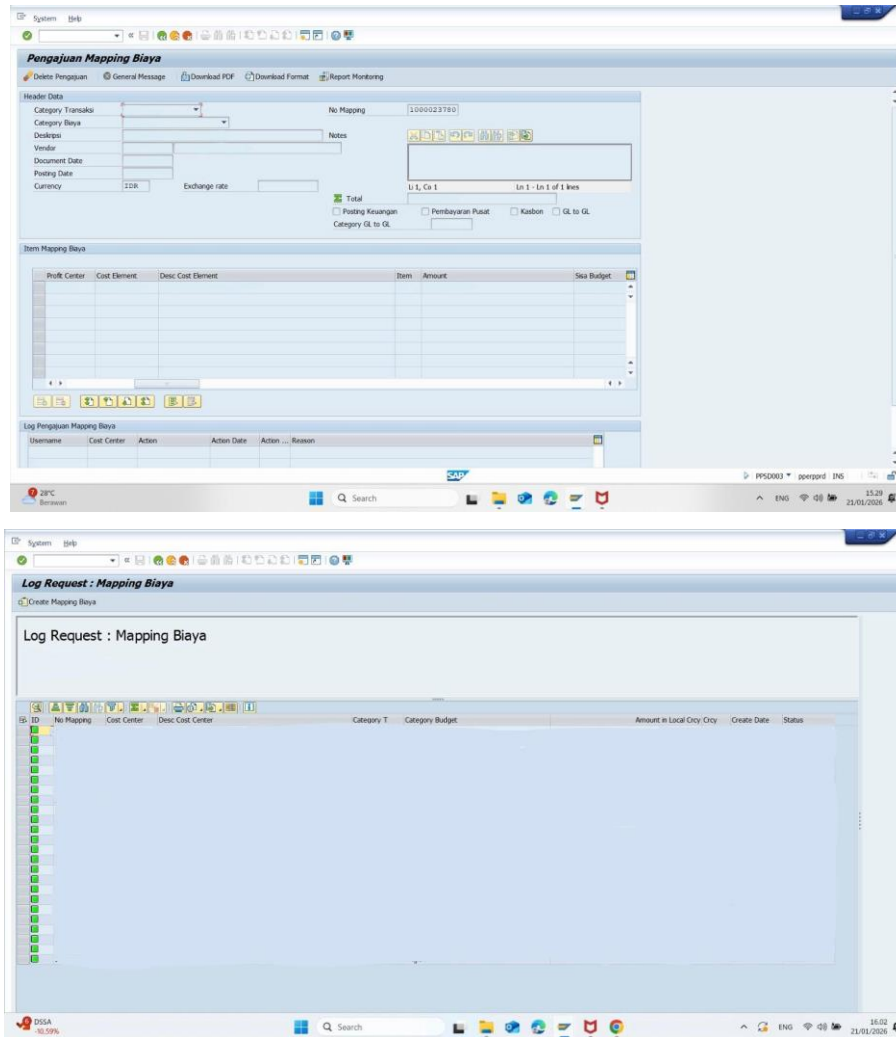
**Gambar 3 Kegiatan Penulis dalam Pengolahan Data Bukti Memorial di Lingkungan Kantor**

Dokumentasi kegiatan penulis saat membantu staf akuntansi dalam pengolahan data Bukti Memorial menggunakan Microsoft Excel. Kegiatan ini dilakukan sebagai bagian dari proses pembelajaran pencatatan dan pengelompokan transaksi keuangan sebelum dilakukan pencatatan lebih lanjut ke dalam sistem akuntansi perusahaan.



**Gambar 4 Konten Media Sosial Perusahaan dalam Rangka Peringatan Hari Batik Nasional**

Dokumentasi konten media sosial perusahaan yang disusun untuk memperingati Hari Batik Nasional. Kegiatan ini merupakan bagian dari dukungan penulis terhadap aktivitas komunikasi perusahaan melalui media sosial.



**Gambar 5 Kegiatan Penulis dalam Proses Mapping Biaya pada Sistem SAP**

Dokumentasi kegiatan penulis saat terlibat dalam proses mapping biaya pada sistem SAP dengan pendampingan staf akuntansi. Informasi yang ditampilkan pada layar kerja telah disamarkan untuk menjaga kerahasiaan data perusahaan sesuai dengan ketentuan *Non-Disclosure Agreement* (NDA). Kegiatan ini merupakan bagian dari proses pembelajaran penulis dalam memahami pengelompokan dan pencatatan biaya ke dalam sistem akuntansi perusahaan.



**Gambar 6 Kegiatan Penulis dalam Persiapan Surat Disposisi Bersama Sekretaris**

Dokumentasi kegiatan penulis saat mempelajari dan mempersiapkan surat disposisi bersama sekretaris perusahaan. Kegiatan ini dilakukan sebagai bagian dari proses pembelajaran administrasi surat masuk dan surat keluar, serta pemahaman alur disposisi dokumen dalam mendukung kegiatan operasional perusahaan.



**Gambar 7 Kegiatan Rapat Bersama Direktur Utama yang Baru**

Dokumentasi kegiatan rapat bersama Direktur Utama yang baru sebagai bagian dari proses pengenalan arah kebijakan dan koordinasi internal perusahaan. Melalui kegiatan ini, penulis memperoleh pemahaman mengenai mekanisme koordinasi pimpinan dan alur komunikasi dalam pengambilan keputusan di lingkungan perusahaan.

Kode Kas/Bank	Uraian Deskripsi	VENDOR	DEBIT	KREDIT	CASHFLOW

**Gambar 8 Kegiatan Penyusunan Lembar Jurnal Transaksi Keuangan Menggunakan Microsoft Excel**

Dokumentasi kegiatan penulis saat mengerjakan tugas dari staf akuntansi dan keuangan untuk menyusun lembar jurnal transaksi keuangan periode 2021–2024 menggunakan Microsoft Excel. Lembar jurnal tersebut disusun dengan format yang mencakup kode kas/bank, uraian transaksi, vendor, nilai debit dan kredit, serta klasifikasi arus kas. Informasi yang ditampilkan telah disamarkan untuk menjaga kerahasiaan data perusahaan sesuai dengan ketentuan *Non-Disclosure Agreement* (NDA).



**Gambar 9 Contoh Lembar Disposisi Surat Masuk dari Bank (Disamarkan)**

Dokumentasi kegiatan penulis dalam penyusunan dan disposisi surat yang berkaitan dengan koordinasi perusahaan dengan bank rekanan. Kegiatan ini dilakukan sebagai bagian dari proses administrasi keuangan serta pembelajaran alur komunikasi formal antara perusahaan dan pihak eksternal.

