

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pada zaman sekarang semakin tingginya tingkat mobilitas warga DKI Jakarta berpengaruh juga kepada peningkatan kendaraan pribadi di Jakarta. Kendaraan pribadi yang meningkat juga berimbas pada maraknya kemacetan di jalan-jalan ibukota menurut Kementerian Pekerjaan Umum Kemacetan dicirikan, secara teoritik, oleh arus yang tidak stabil, kecepatan tempuh kendaraan yang lambat, serta antrian kendaraan yang panjang, yang biasanya terjadi pada konsentrasi kegiatan sosial-ekonomi atau pada persimpangan lalu-lintas di pusat-pusat perkotaan. Kemacetan yang parah sebagaimana terjadi di Jakarta dapat ditinjau dari 2 (dua) sisi, yakni sisi *supply* (penyediaan) dan sisi *demand* (kebutuhan).

Saat ini Pemerintah sedang berfokus memperbaiki kualitas layanan umum terutama dalam hal layanan transportasi. Transportasi merupakan salah satu hal penting yang harus dibenahi karena hal itu sangat berhubungan dengan aktivitas ekonomi yang dilakukakan oleh warga Jakarta. Fasilitas umum seperti metromini, kopaja, dan mikrolet banyak yang dalam kondisi buruk dan tidak layak jalan. Pada tahun 2004 salah satu solusi dibuat demi mengatasi masalah ketidak layakan angkutan umum di Jakarta. Solusi tersebut adalah bus transjakarta yang saat itu dikelola oleh Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta (saat ini menjadi PT. Transjakarta).

Transjakarta dioperasikan oleh PT Transportasi Jakarta. Jumlah tenaga kerja yang terlibat dalam operasional Transjakarta (Pramudi, petugas bus, petugas halte, dan petugas kebersihan) sekitar 6.000 orang. Jumlah rata-rata harian pengguna Transjakarta diprediksikan sekitar 350.000 orang. Sedangkan pada tahun 2012, Jumlah pengguna Transjakarta mencapai 109.983.609 orang.

Transjakarta hingga saat ini memiliki 12 koridor yang tersebar di Jakarta dan melayani berbagai rute tujuan. Ke-duabelas koridor tersebut dioperasikan oleh perusahaan yang berbeda-beda seperti BMP, JMT, JTM, TJ, dan DAMRI.

Damri merupakan salah satu perusahaan yang bergerak di bidang transportasi yang juga berkerjasama dengan PT. Transjakarta sebagai penyedia layanan bagi koridor 1 & 8. Setiap perusahaan pasti melakukan kegiatan operasional demi mendapatkan keuntungan. Dilansir dari Damri.co.id sebagai salah satu operator bus Transjakarta untuk koridor 1&8 mengatakan bahwa penghasilan pramudinya 3,5 kali lipat di atas Upah Minimum Provinsi DKI dan menurut informasi dari Antarane.ws.com Perum Damri mengalami kerugian pada segmen bus kota namun sejak tahun 2013 Perum DAMRI mengalami laba karena pengelolaan bus Transjakarta koridor 1 & 8. Melihat penghasilan pramudi yang cukup besar maka perlu diteliti bagaimana mengukur dan mengakui laba yang diperoleh oleh Perum DAMRI *Strategic Business Unit 1 & 8*.

Pendapatan di Indonesia bagi sebuah perusahaan sudah diatur di dalam sebuah standar akuntansi keuangan. Pengakuan dan pengukurannya sudah diatur oleh Peraturan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) no. 23 yang disusun oleh

Ikatan Akuntan Indonesia (IAI). PSAK no 23 yang mengatur tentang Pendapatan memiliki tujuan untuk mengatur perlakuan akuntansi atas pendapatan yang timbul, mengidentifikasi keadaan ketika kriteria pengakuan pendapatan terpenuhi, dan memberikan panduan dalam penerapan kriteria pengakuan pendapatan. Standar ini berlaku di Indonesia dan merupakan pedoman yang resmi yang digunakan di Indonesia, dengan adanya standar ini maka laporan laba rugi di Indonesia dapat dipercaya kebenarannya.

Berdasarkan uraian diatas maka penulis tertarik untuk meneliti bagaimana pendapatan diakui, diukur, dan apakah sesuai dengan PSAK No. 23 untuk itu penulis ingin mengangkat penelitian dengan judul **“Evaluasi Pengukuran dan Pengakuan Pendapatan SBU Transjakarta koridor 1 & 8 menurut PSAK no. 23”**

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, dapat diambil rumusan masalah sebagai berikut:

1. Metode apa yang digunakan dalam pengakuan pendapatan menurut PSAK no. 23?
2. Bagaimana pengukuran pendapatan yang dilakukan operator bus koridor 1&8 (DAMRI) ?
3. Bagaimana penerapan PSAK No.23 dalam pengakuan dan pengukuran pendapatan operator bus koridor 1&8 (DAMRI) ?

C. Tujuan dan Manfaat Penulisan

1. Tujuan

Tujuan yang ingin dicapai penelitian ini adalah:

1. Mengetahui bagaimana cara perhitungan pendapatan yang di dapat oleh operator bus
2. Mengetuhi bagaimana metode pendapatan yang diakui menurut PSAK no. 23 dan bagaimana penerapannya.

2. Manfaat

Bagi Peneliti:

1. Mendapatkan pengalaman serta mendapatkan ilmu pengetahuan hal-hal yang berkaitan dengan masalah yang diteliti.
2. Mengimplementasikan teori yang dipelajari kedalam penelitian.

Bagi Perusahaan:

1. Sebagai sumber informasi kepada pihak manajemen.
2. Sebagai dasar pengambilan keputusan.

Bagi Pihak Lain:

1. Sebagai sumber informasi mengenai permasalahan.
2. Sebagai sumber informasi dan ilmu pengetahuan untuk penelitian yang relevan.