

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Semarang dinyatakan oleh Badan Pusat Statistik sebagai kota metropolitan terbesar kelima di Indonesia dengan jumlah penduduk mencapai 2,5 juta jiwa. Kota Semarang yang merupakan ibukota Provinsi Jawa Tengah ini juga menjadi pusat perekonomian provinsi, sehingga tak heran apabila banyak pendatang yang bekerja atau hanya berwisata. Hal itu menyebabkan transportasi di Kota Semarang menjadi kebutuhan hidup yang penting dalam menunjang aktivitas.

Kereta api menjadi salah satu jenis moda transportasi favorit yang sering digunakan oleh masyarakat di Indonesia termasuk juga Kota Semarang. Ada banyak sekali jenis kereta api yang beroperasi di wilayah Kota Semarang. Berdasarkan aspek sumber tenaga penggerak, setidaknya terdapat ada 4 (empat) jenis tenaga penggerak mesin kereta api, yaitu kereta api tenaga uap, tenaga listrik, daya magnet, dan tenaga diesel. Seolah menyesuaikan dengan tenaga penggerak yang melekat, penamaan jenis kereta api pun didasarkan pada jenis tenaga penggeraknya tersebut.

Berkeaan dengan jenis kereta api jenis diesel, dalam pemenuhan kebutuhan akan bahan bakar berupa biodieselnnya, diperlukan suatu tempat pengisian bahan bakar khusus bagi kereta api. Tempat pengisian bahn bakar tersebut dikenal sebagai Depo Lokomotif. Depo lokomotif (ejaan lama: "dipo") merupakan tempat menyimpan, menyiapkan, melakukan pemeriksaan, memelihara, dan perbaikan ringan agar lokomotif siap untuk melakukan tugasnya menarik rangkaian kereta api (sumber). Untuk melakukan semua kegiatan itu, depo dilengkapi dengan bangunan, jalan rel khusus untuk pemeliharaan dan pencucian, gudang persediaan suku cadang atau komponen, fasilitas pendukung, dan pegawai pengelola depo¹. Salah satu bagian Depo Lokomotif adalah SPBU. Pada bagian tersebut, terdapat sebuah rangkaian pompa dan peralatan pengisian bahan bakar yang terdiri dari pompa pembongkaran dan penyaluran, filter, flowmeter, mainline, hose, nozzle, dan jaringan lain yang saling berkaitan.

Daerah Operasi Semarang 4 memiliki Depo Lokomotif Semarang Poncol yang secara kepemilikan dimiliki oleh PT Post Energy Indonesia. Atas aset berupa depo lokomotif tersebut, disewakan kepada PT Pertamina Patraniaga selaku pemasok bahan bakar bagi PT Kereta Api Indonesia.

Daerah Operasi Semarang 4 memiliki Depo Lokomotif Semarang Poncol yang secara kepemilikan dimiliki oleh PT Post Energy Indonesia. Aset berupa depo lokomotif tersebut telah disewakan kepada PT Pertamina Patraniaga selaku pemasok bahan bakar bagi PT Kereta Api Indonesia.

¹ "Depo Lokomotif", Wikipedia, 15 Agustus 2021, https://id.wikipedia.org/wiki/Depo_lokomotif.

Adanya unsur pendapatan dalam pemanfaatan aset ini dapat digunakan sebagai pendekatan dalam melakukan penilaian atas depo lokomotif yang bersangkutan. Selain itu, keberadaan komponen-komponen rangkaian mesin pompa penyaluran bahan bakar pada Depo Lokomotif Semarang Poncol juga merupakan indikasi bahwa penilaian atas aset dimaksud juga dapat dilakukan dengan pendekatan biaya.

Untuk berbagai keperluan, seperti pengalihan aset, penentuan harga sewa, revaluasi aktiva tetap, dan keperluan lainnya, penentuan nilai wajar atas suatu depo lokomotif penting untuk dilakukan. Penentuan nilai wajar suatu aset dilakukan oleh penilai dengan menggunakan standar penilaian yang berlaku. Penilaian sendiri merupakan proses untuk menghasilkan estimasi dan opini atas nilai ekonomis dari sebuah objek penilaian pada saat tertentu berdasarkan SPI dan peraturan perundang-undangan yang berlaku (*SPI, 2013*). Adapun hasil akhir atau output dari suatu penilaian adalah sebuah opini mengenai nilai atas objek penilaian.

Untuk menilai objek yang berbeda, diperlukan teknik dan standar penilaian yang berbeda pula. Dalam konteks mesin, penilaian yang dilakukan lebih kepada perkiraan atas manfaat ekonomi dari mesin pada suatu waktu tertentu. Mesin dan peralatan merupakan aset yang termasuk dalam kategori aset berwujud dalam persyaratan penilaian untuk pelaporan keuangan yang diatur dalam Standar Penilaian Indonesia (SPI) 201.

Aset, secara umum, adalah seluruh kekayaan yang dimiliki oleh orang pribadi maupun kelompok baik berwujud maupun tidak berwujud (*PSAK 16, 2011*), sedangkan aset berwujud (aset tetap) merupakan aset yang secara visual dapat dilihat bentuk fisiknya. Dalam Kode Etik Penilaian Indonesia dan Standart Penilaian Indonesia (KEPI dan SPI) 2018, mesin dan peralatan didefinisikan sebagai aset berwujud selain dari “*realty*”, dimana aset kepemilikan tersebut digunakan untuk kegiatan produksi berkelanjutan dan lebih dari 1 (satu) periode.

Mesin dan peralatan dapat didefinisikan seperangkat peralatan yang dilengkapi dengan instalasi serta perlengkapan pendukungnya yang diperlukan untuk dapat beroperasi dalam kegiatan industri sesuai dengan fungsi yang direncanakan. Seperangkat peralatan tersebut dapat berupa unit yang beroperasi sendiri atau terintegrasi dengan mesin/unit lain dan membentuk sebuah kesatuan sarana dengan peralatan pendukungnya yang sering disebut sebagai rangkaian.

Mesin dan Peralatan sendiri dikategorikan menjadi 3 (tiga) jenis yakni:

- 1) Pabrik (*Plant*) berupa aset yang terintegrasi atau dengan kata lain melekat tak terpisah dengan aset lain berupa bangunan khusus, mesin lain, dan peralatan yang mendukung.
- 2) Mesin (*Machine*) merupakan perangkat yang digunakan dalam sebuah proses yang berkaitan dengan operasi perusahaan, dapat berupa mesin individual yang berdiri sendiri atau sekumpulan mesin yang berupa rangkaian.
- 3) Peralatan (*Equipment*) adalah aset-aset lain yang berfungsi sebagai pendukung dan membantu kinerja operasi perusahaan.

Berdasarkan KEPI dan SPI 2018, bagian dari mesin dan peralatan yang digunakan untuk produksi dapat diklasifikasikan sebagai properti khusus, dikarenakan keunikan yang berasal dari sifat dan *design* khusus, konfigurasinya atau hal lainnya, serta jarang dijual di pasar, kecuali sebagai bagian dari satu kesatuan unit operasi atau kegiatan usaha/ badan usaha dimana properti tersebut merupakan bagiannya.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas, yang menjadi rumusan masalah dalam penulisan KTTA ini adalah sebagai berikut:

1. Dengan menggunakan pendekatan biaya dan pendapatan, berapa nilai wajar dari Rangkaian Mesin Pengisian Bahan Bakar di Depo Lokomotif Semarang Poncol tahun 2022?
2. Dengan menggunakan pendekatan biaya dan pendapatan, berapa nilai wajar dari Rangkaian Mesin Pengisian Bahan Bakar di Depo Lokomotif Jatinegara tahun 2022?
3. Bagaimana analisis perbandingan nilai wajar rangkaian pengisian bahan bakar di Depo Semarang Poncol terhadap Depo Jatinegara tahun 2022?

1.3 Tujuan Penulisan

Tujuan penulisan yang akan dicapai dalam penulisan karya tulis tugas akhir meliputi:

1. Mengetahui komponen pada Depo Lokomotif Semarang Poncol.
2. Mengetahui alur pengisian bahan bakar pada kereta api diesel pada Depo Lokomotif Semarang Poncol.
3. Mengetahui prosedur penilaian atas Depo Lokomotif Semarang Poncol.

4. Mengetahui nilai wajar dari Depo Lokomotif Semarang Poncol.
5. Memahami perbandingan nilai wajar rangkaian pengisian bahan bakar di Depo Lokomotif Semarang Poncol terhadap Depo Lokomotif Jatinegara.

1.4 Ruang Lingkup Pembahasan

Dalam karya tulis tugas akhir ini, pembahasan terbatas kepada nilai dari rangkaian pompa penyaluran bahan bakar kereta api di Depo Lokomotif Semarang Poncol dan Jatinegara. Rangkaian pompa penyaluran yang pipa timbun disebabkan aset tersebut bukan merupakan aset milik PT Post Energy Indonesia (PEI).

Penilaian dilakukan dengan menggunakan pendekatan biaya dan pendekatan pendapatan dikarenakan untuk menemukan data pembanding yang tepat di pasar akan sangat sulit mengingat objek penilaian merupakan *personal properti* dan aset khusus.

1.5 Metode Pengumpulan Data

Metode penelitian yang digunakan dalam penyusunan karya tulis tugas akhir ini adalah metode studi lapangan dan kepustakaan. Metode studi lapangan dilakukan dengan melakukan wawancara terhadap beberapa pegawai bidang sarana, aset, dan prasarana Patra Logistik di Depo Lokomotif Semarang Poncol untuk mendapatkan data primer. Sedangkan untuk mendapatkan data sekunder dilakukan metode kepustakaan terhadap beberapa literatur seperti KEPI dan SPI 2018 sebagai pedoman penilaian, layout dari rangkaian mesin yang akan diteliti, website Damodaran sebagai penunjang perhitungan, dan beberapa referensi jurnal terkait

1.6 Sistematika Pembahasan

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini akan disajikan beberapa hal, sebagai berikut:

1. Latar belakang dari karya tulis tugas akhir ini terkait dengan penilaian mesin dan peralatan dan rangkaian pompa pengisian bahan bakar di Depo Lokomotif Semarang Poncol.
2. Rumusan masalah yang akan diselesaikan dalam penulisan karya tulis tugas akhir ini.
3. Tujuan dari penulisan karya tulis tugas akhir ini.
4. Ruang lingkup yang membatasi penulisan karya tulis tugas akhir ini agar hasil penulisan lebih berfokus pada apa tujuan penulisannya.
5. Metode yang digunakan dalam pengumpulan data untuk penulisan karya tulis tugas akhir ini.
6. Sistematika pembahasan dalam karya tulis tugas akhir.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini akan membahas mengenai istilah dan definisi serta hal lain yang mendasari penulisan karya tulis dan diharapkan dapat membantu penulis dalam menulis dan memudahkan pembaca untuk memahami isi dari karya tulis tugas akhir ini.

BAB III PEMBAHASAN

Pada bab ini akan membahas mengenai profil dari perusahaan yang terkait dengan rangkaian pompa penyaluran bahan bakar di Depo Lokomotif Semarang Poncol, kemudian metode penilaian beserta prosesnya untuk mengestimasi nilai dari rangkaian pompa penyaluran bahan bakar. Metode yang digunakan yakni pendekatan biaya dan pendekatan pendapatan. Selain itu, dalam bab ini akan membahas mengenai rumusan masalah yang tertulis dalam Bab I.

BAB IV SIMPULAN

Bab ini menyajikan kesimpulan permasalahan yang dibahas dalam karya tulis tugas akhir berupa pembahasan dan hasil dari penilaian terhadap objek.