

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang Masalah**

Dalam menjalankan pemerintahan dan pembangunan, pemerintah membutuhkan dana yang tidak sedikit. Penerimaan devisa yang berasal dari ekspor dan adanya berbagai jenis bantuan dana dari luar negeri tidak mencukupi kebutuhan besarnya keperluan dana untuk pembangunan tersebut. Oleh karena itu, pemerintah menggalakkan sumber penerimaan pemerintah lainnya yaitu pajak, salah satunya berasal dari infrastruktur pelabuhan. Pajak merupakan iuran wajib yang diberlakukan pada setiap pajak atas objek pajak yang dimilikinya dan hasilnya diserahkan kepada pemerintah. Jenis pajak yang diberlakukan di Indonesia diantaranya adalah Pajak Penghasilan, Pajak Pertambahan Nilai, Pajak Bumi dan Bangunan, Pajak Hiburan, Pajak Hadiah, dan lain-lain.

Mustikasari (2007) menyatakan bahwa langkah pemerintah untuk meningkatkan penerimaan dari sektor perpajakan dimulai dengan melakukan reformasi perpajakan secara menyeluruh pada tahun 1983. Reformasi pajak diarahkan pada upaya untuk meningkatkan kepatuhan Wajib Pajak, terutama dalam hal pembayaran pajak. Wajib Pajak patuh berarti Wajib Pajak yang mengerti dan mematuhi hak dan kewajibannya dalam bidang perpajakan serta telah memenuhi kriteria-kriteria tertentu. Purnawan (2004) menyatakan bahwa tindakan penagihan pajak diatur dalam

UU No. 28 Tahun 2008 Pasal 18 tentang Ketentuan Umum dan Tata Cara Perpajakan yang menyebutkan bahwa surat tagihan pajak, surat ketetapan pajak kurang bayar, surat ketetapan pajak kurang bayar tambahan, dan surat keputusan pembetulan, surat keputusan keberatan, putusan banding, yang menyebabkan jumlah pajak yang harus dibayar bertambah, merupakan dasar penagihan pajak. Salah satu upaya dalam meningkatkan kepatuhan Wajib Pajak adalah memberikan pelayanan yang baik kepada Wajib Pajak dengan cara peningkatan kualitas dan kemampuan teknis pegawai dalam bidang perpajakan, perbaikan infrastruktur seperti perluasan Tempat Pelayanan Terpadu (TPT), penggunaan sistem informasi dan teknologi untuk dapat memberikan kemudahan kepada Wajib Pajak dalam memenuhi kewajiban perpajakannya. Purnawan (2004) juga menyatakan bahwa terhadap mereka yang tidak mematuhi kewajiban perpajakannya, maka akan diberikan Surat Ketetapan Pajak (SKP), yang dapat berupa: Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar (SKPKB), Surat Tagihan Pajak (STP), Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar Tambahan (SKPKBT). Dengan adanya Surat Ketetapan Pajak (SKP), Wajib Pajak atau Penanggung Pajak harus segera melunasi tunggakan pajaknya sesuai dengan batas waktu yang ditentukan, yaitu satu bulan setelah tanggal SKP. Apabila Wajib Pajak tidak memperhatikannya, kepadanya perlu diberikan penegakan hukum yang bersifat memaksa, yaitu dengan menegur atau memperingatkan, melaksanakan penagihan seketika dan sekaligus, memberitahukan

surat paksa, mengusulkan pencegahan, melaksanakan penyitaan, melaksanakan penyanderaan, dan menjual barang yang telah disita.

Pengembangan infrastruktur pelabuhan merupakan salah satu faktor yang diperlukan untuk meningkatkan daya saing investasi di Indonesia. Peningkatan daya saing investasi dapat dilakukan dengan cara menyediakan sarana dan prasarana, jasa terminal petikemas, serta solusi atas berbagai masalah logistik yang diperlukan dalam aktifitas ekspor dan impor serta aktifitas distribusi logistik domestik. Sebagai negara kepulauan, peranan logistik dalam pergerakan aliran barang di dalam negeri memegang peranan penting tidak hanya untuk memenuhi kebutuhan pokok masyarakat, tetapi juga sebagai wahana untuk mengantarkan hasil produksi pertanian, pertambangan, dan industri agar dapat digunakan dan dipasarkan, baik di dalam negeri maupun luar negeri (BKPM, 2012:3). Menurut Badan Pusat Statistik, hal ini dapat dilihat dari tingkat ekspor Indonesia pada semester I tahun 2011 yang meningkat sebesar 36,0% dibandingkan dengan tahun 2010 dalam periode yang sama. Dalam era globalisasi ini, aktifitas *supply chain* menjadi menarik bagi jasa pengiriman barang untuk *mengoutsorce* jasa yang memiliki nilai tambah, seperti *customasi*, pengepakan maupun pengaturan jasa logistik ke tempat yang strategis. Salah satu cara yang digunakan adalah dengan menggunakan jasa terminal petikemas yang membantu pelabuhan dalam hal bongkar muat. Pengangkutan dengan menggunakan petikemas memungkinkan barang-barang digabungkan menjadi satu dalam petikemas sehingga aktivitas bongkar muat dapat

dimekanismekan. Hal ini dapat meningkatkan jumlah muatan yang bisa ditangani sehingga waktu bongkar muat menjadi lebih cepat (BKPM, 2012:3).

Menurut Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2012 Tanggal 5 Maret 2012 tentang Dokumen Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional, ditinjau dari biaya logistik dalam negeri, posisi Indonesia berada pada peringkat ke-92 dari 150 negara. Kajian LPEM UI pada tahun 2005 menyatakan bahwa presentase biaya logistik di Indonesia dibandingkan dengan biaya produksi adalah 14,0% dimana *inbound* 7,2% , *industry* 2,9%, dan *outbound* 4,0%. Biaya logistik per Produk Domestik Bruto (PDB) yang terendah adalah Amerika Serikat dan Jepang, yang masing-masingnya adalah 9,9% dan 10,6%. Walaupun biaya logistik Amerika Serikat relatif lebih rendah dibandingkan dengan Jepang, namun Jepang terlihat masih lebih efisien. Tingkat efisiensi ini diukur melalui indikator proporsi biaya logistik per penjualan, dimana Jepang hanya 5,9%, sedangkan Amerika Serikat 9,4%. Sementara itu, Korea Selatan mampu menekan biaya logistik per PDB sebesar 16,3% dengan biaya logistik per penjualan 12,5%. Sedangkan untuk Indonesia belum ada angka yang pasti, namun biaya logistik nasional yang diperkirakan mencapai 27% dari PDB. Sementara itu, berdasarkan perhitungan yang dilakukan oleh Kementerian Perindustrian dengan menggunakan analisis Input-Output tahun 2005, rasio biaya logistik terhadap Nilai Tambah Bruto di sektor industri untuk 24 sektor industri adalah sebesar 61,1%,

sedangkan rasio biaya logistik industri terhadap Output sektor industri adalah sebesar 16,3%. Mahalnya biaya logistik dalam negeri di Indonesia tidak hanya disebabkan oleh tingginya biaya transportasi darat dan laut, tetapi juga disebabkan oleh faktor-faktor lain yang terkait dengan regulasi, SDM, proses dan manajemen logistik yang belum efisien, dan kurangnya profesionalisme pelaku dan penyedia jasa logistik nasional sehingga menyebabkan belum efisiennya perusahaan jasa pengiriman barang dalam negeri.

Menurut Direktorat Jenderal Pajak dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2008 tentang Pajak Penghasilan, Pajak Penghasilan Pasal 22 (PPH Pasal 22) adalah pajak yang dipungut oleh bendaharawan Pemerintah, baik Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah, instansi atau lembaga pemerintah dan lembaga-lembaga negara lainnya berkenaan dengan pembayaran atas penyerahan barang, dan badan-badan tertentu, baik Badan Pemerintah maupun swasta berkenaan dengan kegiatan di bidang impor atau kegiatan usaha di bidang lain (Waluyo, 2010:265).

Menurut Direktorat Jenderal Pajak dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2008 tentang Pajak Penghasilan, Pajak Penghasilan Pasal 23 (PPH Pasal 23) adalah pajak penghasilan yang dipotong atas penghasilan yang diterima atau diperoleh Wajib Pajak dalam negeri dan Bentuk Usaha Tetap yang berasal dari modal, penyerahan jasa atau penyelenggaraan kegiatan selain yang telah dipotong Pajak Penghasilan Pasal 21, yang dibayarkan atau terutang oleh Badan Pemerintah atau Subjek Pajak

dalam negeri, penyelenggara kegiatan, Bentuk Usaha Tetap atau perwakilan perusahaan luar negeri lainnya. Subjek Pajak atau penerima penghasilan yang dipotong Pajak Penghasilan Pasal 23 adalah Wajib Pajak dalam negeri dan Bentuk Usaha Tetap (Waluyo, 2010:273).

Menurut Direktorat Jenderal Pajak dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 42 Tahun 2009 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah, Pajak Pertambahan Nilai (PPN) adalah pajak yang dikenakan atas konsumsi di dalam negeri (di dalam Daerah Pabean), baik konsumsi barang maupun konsumsi jasa. Oleh karena itu, barang yang tidak dikonsumsi di dalam Daerah Pabean (diekspor) dikenakan pajak dengan tarif 0%. Sebaliknya, atas impor barang dikenakan pajak yang sama dengan produksi barang dalam negeri (Waluyo, 2009:2).

Semua sarana dan prasarana pelabuhan, termasuk terminal petikemas tidak luput dari aspek perpajakan. Terminal petikemas ini memiliki beberapa jenis layanan, yaitu layanan bongkar petikemas, layanan pemuatan petikemas, layanan penerimaan petikemas, layanan pengeluaran petikemas, dan layanan *container freight station*. Aktivitas terminal petikemas ini terkait dengan PPh Pasal 22, PPh Pasal 23, dan PPN. Kepatuhan Wajib Pajak terhadap peraturan perpajakan merupakan hal yang penting, untuk itu diperlukan analisa akuntansi PPh Pasal 22, PPh Pasal 23, dan PPN untuk mengetahui sejauh mana PT. Terminal Petikemas Surabaya telah menerapkan

akuntansi PPh Pasal 22, PPh Pasal 23, dan PPN sesuai dengan peraturan perpajakan yang berlaku di Indonesia. Alasan peneliti memilih PT. Terminal Petikemas Surabaya sebagai objek penelitian karena PT. Terminal Petikemas Surabaya memiliki aktivitas yang mengandung aspek perpajakan lebih kompleks dibandingkan dengan jenis perusahaan manufaktur.

## **1.2. Perumusan Masalah**

Berdasarkan uraian di atas, dapat dirumuskan permasalahannya, yaitu bagaimana penerapan akuntansi PPh Pasal 22, PPh Pasal 23, dan PPN di PT. Terminal Petikemas Surabaya?

## **1.3. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah menganalisis penerapan akuntansi PPh Pasal 22, PPh Pasal 23, dan PPN di PT. Terminal Petikemas Surabaya.

## **1.4. Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi beberapa pihak, yakni sebagai berikut:

### **1. Bagi peneliti**

Untuk menambah wawasan dan pengetahuan mengenai bagaimana penerapan akuntansi PPh Pasal 22, PPh Pasal 23, dan PPN.

## 2. Bagi perusahaan

Diharapkan penelitian ini dapat memberikan saran-saran yang dapat membantu perusahaan untuk tetap dapat mematuhi peraturan perpajakan yang berlaku di Indonesia.

## 3. Bagi pendidikan dan akademik

Untuk menambah wawasan mengenai analisis akuntansi PPh Pasal 22, PPh pasal 23, dan PPN khususnya pada perusahaan terminal petikemas.

### **1.5. Sistematika Penulisan**

Sistematika pembahasan hasil penelitian ini adalah sebagai berikut:

#### **BAB 1: PENDAHULUAN**

Bab ini berisi dasar pemikiran yang melatarbelakangi penelitian ini. Selain itu, berisi juga tujuan dan kontribusi yang diharapkan dari penelitian ini serta sistematika pembahasan yang memberikan gambaran umum laporan penelitian ini.

#### **BAB 2: TINJAUAN PUSTAKA**

Bab ini berisi telaah literatur yang berhubungan dengan topik penelitian yang didasari teori dan bukti empiris dari penelitian sebelumnya yang digunakan untuk mendukung penelitian.

#### **BAB 3: METODE PENELITIAN**

Bab ini berisi metode penelitian yang meliputi informasi tentang tempat penelitian dan kurun waktu penelitian transaksi, jenis dan sumber data, alat dan metode pengumpulan data, dan



teknik analisis data untuk analisis akuntansi PPh Pasal 22, PPh Pasal 23, dan PPN.

#### **BAB 4: ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Bab ini menguraikan deskripsi dan analisis data, serta pembahasan.

#### **BAB 5: SIMPULAN, KETERBATASAN DAN SARAN**

Bab ini berisi tentang simpulan, keterbatasan, dan saran untuk penelitian selanjutnya.