

APAKAH WHOOSH MERUPAKAN ASET PUBLIK? *LITERATUR REVIEW* PENCATATAN, PENGAKUAN, DAN PELAPORANNYA

Khaerul Umam¹, Lalu Andika Noviawan², Feryansyah³

Universitas Mataram

Email: khaerulumam20@staff.uram.ac.id

ABSTRAK

Proyek Kereta Cepat Whoosh merupakan salah satu infrastruktur strategis nasional dengan struktur pembiayaan kompleks yang melibatkan BUMN, Penyertaan Modal Negara (PMN), dan pinjaman luar negeri. Kompleksitas ini memunculkan perdebatan mengenai statusnya sebagai aset publik dalam perspektif akuntansi sektor publik. Penelitian ini bertujuan menelaah apakah Whoosh dapat dikategorikan sebagai aset publik dengan menggunakan pendekatan *systematic literature review* terhadap regulasi akuntansi pemerintahan, standar pelaporan BUMN, teori *publicness* (Bozeman), serta literatur mengenai *hybrid public assets*. Hasil kajian menunjukkan bahwa meskipun Whoosh menjalankan fungsi pelayanan publik dan berada dalam pengawasan regulatif pemerintah, proyek ini tidak memenuhi kriteria aset publik menurut Standar Akuntansi Pemerintahan (SAP) karena tidak dibiayai langsung oleh APBN, tidak tercatat sebagai BMN, dan dikelola oleh korporasi (PT KCIC) yang menerapkan PSAK. Selain itu, keterbatasan akses publik akibat struktur tarif dan ketiadaan skema *Public Service Obligation* (PSO) menunjukkan bahwa fungsi publiknya belum bersifat universal. Dengan demikian, posisi Whoosh lebih tepat diklasifikasikan sebagai *quasi-public asset* atau *public-oriented commercial asset*, yaitu aset komersial yang mengandung elemen layanan publik namun tidak memenuhi karakteristik aset publik tradisional. Temuan ini menegaskan perlunya penyempurnaan kebijakan pelaporan aset hibrida dan perumusan kerangka tarif yang lebih inklusif untuk memperkuat akuntabilitas fiskal dan fungsi publik proyek sejenis di Indonesia.

Kata kunci: Aset Publik, Whoosh, Akuntansi Pemerintahan, BUMN, Publicness Theory, Aset Hibrida

1. PENDAHULUAN

Infrastruktur transportasi modern merupakan salah satu indikator penting dalam mewujudkan pertumbuhan ekonomi dan mobilitas masyarakat. Pemerintah Indonesia melalui kolaborasi BUMN dan mitra internasional membangun Kereta Cepat Jakarta–Bandung (KCJB) atau Whoosh sebagai proyek strategis nasional dengan nilai investasi yang sangat besar. Mengacu pada penelitian Anguelov, infrastruktur perkotaan di Jakarta mencerminkan pertemuan antara model pembiayaan berbasis pasar dan model yang dipimpin negara, terutama setelah krisis finansial Asia 1997 (Anguelov, 2023). Namun sejak mulai beroperasi, muncul perdebatan akademik dan publik mengenai status

Whoosh: apakah proyek ini dapat dikategorikan sebagai aset publik, aset komersial milik BUMN, atau aset hibrida yang berada di antara keduanya. Terkait dengan karakteristik keuangan proyek infrastruktur seperti KCJB, Nainggolan dan Marviana menjelaskan pentingnya aplikasi sistem pencatatan aset untuk transparansi dan akuntabilitas dalam pengelolaan aset tetap oleh BUMN seperti PT Kereta Api Indonesia (Persero) (Wilson Nainggolan & Marviana, 2022).

Dalam akuntansi sektor publik, status sebuah aset sangat bergantung pada sumber anggaran, pengendalian (control), manfaat layanan publik, dan batas pelaporan entitas. Beberapa pihak berargumentasi bahwa KCJB seharusnya dianggap sebagai aset publik karena

peran vitalnya dalam menyediakan layanan transportasi massal yang efisien, sehingga berkontribusi pada kepentingan masyarakat secara luas (Fatmadila et al., 2024). Proyek Whoosh melibatkan berbagai instrumen pendanaan, seperti PMN kepada PT KAI, pinjaman luar negeri dari CDB China, serta penyertaan modal BUMN melalui PT KCIC. Di sisi lain, ada argumen yang menyatakan bahwa KCJB lebih cocok dikategorikan sebagai aset komersial milik BUMN mengingat model pembiayaan dan manajemennya yang mirip dengan proyek investasi swasta, di mana BUMN berperan penting dalam pengoperasiannya (Nia Rifanda Putri et al., 2024). Hal ini menimbulkan pertanyaan mengenai bagaimana aset tersebut harus dicatat, diakui, dan dilaporkan sesuai dengan standar akuntansi sektor publik seperti PSAP 07 tentang Aset Tetap dan kerangka konseptual akuntansi pemerintah.

Selain itu, struktur kelembagaan Whoosh juga unik, karena operasionalnya berada di bawah PT KCIC, sementara beberapa elemen aset tetap seperti jalur, depo, dan sistem sarana-prasarana terkait dengan pengendalian negara melalui regulasi dan PMN. Lebih jauh lagi, ada hipotesis bahwa KCJB dapat dilihat sebagai aset hibrida, yang berarti proyek ini memiliki karakteristik sebagai aset publik karena dampak sosialnya yang positif, tetapi juga mempertimbangkan aspek komersial yang dilakukan oleh BUMN dalam mengelola dan memanfaatkan proyek tersebut untuk keuntungan finansial (Tetama et al., 2022). Kondisi ini relevan dengan konsep *boundary of reporting, ownership versus control*, dan *public accountability* yang menjadi kajian utama dalam literatur akuntansi sektor publik.

Dari perspektif publik, proyek Whoosh juga menimbulkan pertanyaan mengenai aksesibilitas masyarakat, terutama karena tarif yang relatif tinggi serta batasan wilayah layanan. Proyek ini menyiratkan adanya aspek komersialisasi melalui tarif yang cukup tinggi, yang menghasilkan persepsi beragam di kalangan masyarakat (Fatmadila et al., 2024). Dalam konsep aset publik, manfaat layanan (*service potential*) dan keterjangkauan menjadi penentu apakah suatu aset tergolong aset publik

yang melayani seluruh lapisan masyarakat atau bersifat komersial dengan segmentasi tertentu.

Dengan kompleksitas tersebut, kajian mengenai status Whoosh sebagai aset publik menjadi penting, baik bagi akuntan pemerintah, pembuat kebijakan, maupun akademisi yang meneliti akuntansi sektor publik dan manajemen aset. Penelitian ini mencoba menjawab pertanyaan fundamental: apakah Whoosh dapat dikategorikan sebagai aset publik dari perspektif akuntansi.

2. TINJAUAN LITERATUR

Menurut (Naczyk, 2014) Aset publik memiliki ciri-ciri yang menunjukkan bahwa mereka non-rival, diatur oleh kebijakan publik, memerlukan pendanaan publik, sulit dialihkan kepemilikannya, dan biasanya dikelola oleh entitas pemerintah. Selain itu menurut (Korir et al., 2025) Ciri aset publik meliputi non-rivalitas, diatur oleh kebijakan publik, membutuhkan pendanaan publik, sulit dialihkan kepemilikan, dan biasanya dikelola oleh entitas pemerintah atau badan hukum di bawah kontrol pemerintah. Aset publik memiliki ciri-ciri tersebut karena mereka tidak bergantung pada mekanisme pasar, memerlukan pendanaan publik, dan umumnya dikelola oleh entitas pemerintah (Anaf et al., 2024).

Berdasarkan literatur di atas, aset publik diartikan sebagai aset yang:

1. Didanai dari APBN/APBD,
2. Digunakan untuk melayani masyarakat luas,
3. Dikelola oleh entitas pemerintahan,
4. Dilaporkan dalam laporan keuangan pemerintah.

Menurut Mardiasmo (2018), aset publik bersifat *non-rival* dan *non-excludable*, seperti jalan umum, taman kota, jembatan, serta layanan kesehatan dan pendidikan yang disediakan pemerintah. Aset publik juga identik dengan *public goods*.

Standar Akuntansi Pemerintahan (PP 71/2010) (BPK, 2010) mengatur bahwa aset tetap pemerintah dicatat jika:

- a. Pemerintah mengendalikan aset,
- b. Aset memiliki manfaat ekonomi atau sosial di masa depan,
- c. Nilai aset dapat diukur secara andal.

Dalam kajian tata kelola aset publik, kontrol merupakan elemen utama yang menentukan bagaimana suatu aset diklasifikasikan dalam spektrum kepemilikan dan pengelolaan. Skelcher dan Sullivan (2008) menjelaskan bahwa aset dapat dipahami melalui dikotomi antara *public assets* dan *private assets* berdasarkan siapa yang memegang otoritas kepemilikan dan kendali strategis atas aset tersebut (Grout, 2003). Berdasarkan literatur tata kelola aset publik dibedakan menjadi dua kutub:

1. Public Assets: dimiliki dan dikendalikan pemerintah.
2. Private Assets: dimiliki korporasi.

Namun, infrastruktur modern sering berada di antara dua kutub tersebut, sehingga muncul kategori ketiga yaitu *Hybrid Assets*, yaitu

| Bagi pemerintah | Bagi BUMN |
|---|---|
| Aset investasi jangka panjang, bukan aset tetap. Pencatatannya terpisah dari aset tetap tanah atau bangunan. biasanya aset lainnya (aset kemitraan dengan pihak ketiga) | Penambahan ekuitas, bukan hibah aset. Akan menambah aktiva yaitu aktiva tetap (tanah atau bangunan) |

Dalam literatur pengelolaan aset publik, status suatu aset tidak hanya ditentukan oleh sumber investasinya, tetapi terutama oleh kepemilikan legal dan struktur pengendalian. Oleh karena itu, meskipun suatu proyek memperoleh dukungan atau investasi pemerintah, aset yang dihasilkan tidak otomatis menjadi Barang Milik Negara (BMN) apabila kepemilikannya tidak dicatat dalam neraca pemerintah. Perspektif ini sejalan dengan prinsip dalam akuntansi sektor publik yang membedakan antara pendanaan, penguasaan, dan kepemilikan formal atas aset.

(Milward & Provan, 2000) menyatakan bahwa peningkatan ketergantungan negara pada BUMN untuk menyediakan layanan publik menciptakan fenomena “*governance by network*”, di mana terjadi pemisahan antara fungsi layanan public dan kepemilikan aset. Layanan tetap bersifat public untuk kepentingan masyarakat, tetapi aset dimiliki atau dioperasikan oleh entitas privat atau semi-privat.

Kerangka jaringan ini menggambarkan pergeseran dari tata kelola hierarkis menuju tata kelola kolaboratif, di mana pemerintah berperan

aset yang pendanaannya kombinasi APBN + swasta, dikelola BUMN namun tetap berfungsi untuk publik.

(Mardiasmo, 2002) membagi Akuntansi sektor publik menjadi 3 entitas, yaitu Pemerintah, Nirlaba Pemerintah dan Nirlaba Swasta. Nirlaba Pemerintah termasuk di dalamnya adalah BUMN atau BUMD, sedangkan nirlaba swasta adalah Yayasan. Untuk standar akuntansinya juga berbeda, yaitu SAP untuk Pemerintah sedangkan Nirlaba Pemerintah menggunakan PSAK dan aturan internal. PSAK mengatur bahwa aset BUMN dicatat sebagai aset entitas bisnis, bukan aset publik, meski BUMN dimiliki negara. Karena itu, aset yang digunakan sebagai PMN (penyertaan modal negara) dicatat secara berbeda sesuai entitas sebagaimana tabel berikut:

sebagai pengatur dan pengarah, sementara penyedia layanan berada pada struktur yang lebih otonom secara korporatif.

(Bozeman, 2007) mengembangkan *Publicness Theory* sebagai kerangka analitis untuk menilai sejauh mana suatu organisasi, layanan, atau aset dapat dikategorikan sebagai “publik”. Alih-alih menggunakan dikotomi publik–privat secara kaku, Bozeman menekankan bahwa *publicness* bersifat kontinum, ditentukan oleh tingkat campur tangan negara dan orientasi pelayanan publik. *Publicness* dievaluasi melalui empat variabel utama.

Pertama, *public ownership*, yaitu siapa pemilik formal atas aset tersebut—apakah pemerintah, BUMN, atau entitas swasta. Kedua, *public funding*, yang menilai sumber pembiayaan aset, termasuk apakah berasal dari APBN/APBD, pinjaman negara, atau pendanaan komersial. Ketiga, *public control*, yang mengukur sejauh mana pemerintah mengatur kebijakan layanan, tarif, atau standar operasional melalui regulasi. Keempat, *public access*, yang memeriksa apakah layanan dapat diakses

masyarakat secara luas tanpa hambatan signifikan seperti tarif yang tinggi.

Literatur internasional mengenai pengelolaan infrastruktur menyoroti bahwa konsep aset publik tidak selalu identik dengan layanan gratis. Aset publik tidak semata-mata berarti gratis, pendekatan berbasis komersial menunjukkan pentingnya tarif yang bermanfaat dan berkelanjutan, yang diatur dengan baik oleh kebijakan publik (Liang & Wang, 2019). Dalam berbagai negara, fasilitas seperti jalan tol, bandara, dan kereta cepat tetap dikategorikan sebagai aset publik berbayar sepanjang memenuhi kriteria tertentu. Tiga unsur yang biasanya menjadi penentu adalah:

1. Dimiliki pemerintah,
2. Dikelola dengan mandat layanan publik,
3. Tarif dikendalikan negara.

Di sisi lain, literatur juga memperkenalkan konsep *commercialized public asset*, yaitu aset yang secara formal dimiliki pemerintah atau BUMN, tetapi dioperasikan menggunakan prinsip komersial untuk mencapai keberlanjutan finansial. Model ini umum diterapkan pada sektor transportasi berkecepatan tinggi di berbagai negara. Misalnya, *Japan Shinkansen* dikelola oleh JR Company sebagai korporasi yang berorientasi profit namun tetap berada di bawah pengawasan tarif oleh pemerintah. *China High Speed Rail* dimiliki negara tetapi dioperasikan oleh perusahaan negara dengan struktur bisnis komersial. Sementara itu, *UK High Speed 1* menerapkan model konsesi, di mana aset publik dikelola oleh perusahaan swasta dalam kerangka kontrak jangka panjang.

Perbandingan di atas menunjukkan bahwa berbagai negara mengadopsi model hibrida antara kepemilikan publik dan operasional komersial. Dalam konteks tersebut, posisi Kereta Cepat Whoosh memiliki kemiripan dengan model China dan Inggris, di mana kepemilikan publik bersifat tidak langsung, dan pengoperasian dilakukan oleh entitas korporasi yang menerapkan prinsip komersial dengan tingkat kontrol regulatif tertentu dari pemerintah. Kerangka ini menjadi landasan penting untuk memahami karakter hibrida

Whoosh sebelum masuk ke pembahasan lebih lanjut.

3. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam studi ini adalah *literature review* sistematis yang dirancang untuk mengkaji status aset Kereta Cepat Whoosh dari perspektif konseptual, normatif, dan analitis. Proses kajian dimulai dengan identifikasi dokumen regulasi yang relevan, termasuk Standar Akuntansi Pemerintahan (SAP), Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK), regulasi terkait Badan Usaha Milik Negara (BUMN), serta ketentuan mengenai Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU). Tahap berikutnya adalah penelusuran artikel akademik yang membahas aset publik, *hybrid infrastructure*, dan teori *publicness* sebagai landasan ilmiah untuk memahami karakteristik aset yang berada di ruang antara domain publik dan komersial. Seluruh dokumen dan artikel yang terkumpul kemudian dianalisis menggunakan analisis tematik, yang berfokus pada tiga aspek utama: implikasi anggaran, struktur dan kewenangan kelembagaan pengelola aset, serta tingkat aksesibilitas publik terhadap layanan yang dihasilkan. Berdasarkan hasil analisis tersebut, dilakukan sintesis komprehensif untuk menarik kesimpulan mengenai status aset Kereta Cepat Whoosh, apakah lebih tepat dikategorikan sebagai aset publik, aset komersial, atau berbentuk hibrida. Pendekatan sistematis ini dipilih karena mampu memberikan pemahaman mendalam atas isu yang bersifat regulatif dan konseptual serta memungkinkan evaluasi argumentatif yang kuat sesuai tujuan penelitian.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan beberapa literatur, sumber pendanaan Whoosh terdiri atas:

1. Penyertaan modal BUMN (KAI dan konsorsium)

2. Pinjaman dari China Development Bank (CDB)
3. PMN dari APBN
4. Jaminan pemerintah terhadap *cost overrun*
Pendanaan tersebut menimbulkan pertanyaan mengenai pencatatan aset tanah dan bangunannya. Apakah investasi pemerintah melalui PMN menyebabkan aset menjadi BMN? Jawabannya adalah tidak. Hal tersebut didasarkan karena PMN adalah aset investasi pemerintah, bukan aset fisik. Pemerintah akan menerima manfaat ekonomi di masa yang akan datang berupa aliran kas masuk dari keuntungan pengelolaan aset tersebut. Kemudian, pertanyaan

selanjutnya adalah apakah jaminan pemerintah menjadikan aset sebagai aset publik? Jawabannya, tidak. Jaminan adalah kewajiban kontinjensi, bukan akuisisi aset.

Menurut SAP, aset dapat diakui sebagai BMN hanya jika:

1. Atau menerima hibah;
2. Atau membangun langsung menggunakan APBN.

Karena Whoosh dibangun oleh BUMN/ PT KCIC – bukan bagian dari pemerintah, maka aset tersebut tidak dicatat sebagai BMN, namun dicatat sebagai aset PT KCIC.

Tabel 1 Analisis Aspek Kelembagaan

| KONSORSIUM | PERSENTASE | PERUSAHAAN | KOMPOSISI |
|---|------------|-----------------------------------|-----------|
| INDONESIA – PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI) | 60% | PT Kereta Api Indonesia (Persero) | 58,53% |
| | | PT Wijaya Karya (Persero) Tbk | 33,36% |
| | | PT Jasa Marga (Persero) Tbk | 7,08% |
| | | PT Perkebunan Nusantara VIII | 1,03% |
| CHINA – Beijing Yawan HSR Co. Ltd. | 40% | CREC | 42,88% |
| | | Sinohydro | 30% |
| | | CRRC | 12% |
| | | CRSC | 10,12% |
| | | CRIC | 5% |

Sumber : www.kcic.co.id (data diolah)

Berdasarkan tabel di atas, dapat dijelaskan bahwa karakteristik entitas pengelola (Perusahaan) adalah sebagai berikut:

- a. Berbentuk badan usaha,
- b. Berorientasi profit,
- c. Tunduk pada PSAK, bukan SAP.

BUMN merupakan entitas terpisah dari Pemerintah, sebagaimana yang telah dijelaskan diatas bahwa organisasi sektor public membedakan pemerintah dan BUMN selaku nirlaba pemerintah.

Tabel 2 Publicness Score (berdasarkan Bozeman)

| Kriteria | Penilaian | Alasan |
|-------------------------|---------------|---|
| <i>Public Ownership</i> | Sedang | dimiliki BUMN tetapi tidak langsung oleh pemerintah |
| <i>Public Funding</i> | Sedang | sebagian PMN, sebagian pinjaman luar negeri |
| <i>Public Control</i> | Sedang | tarif diatur pemerintah |
| <i>Public Access</i> | Rendah–Sedang | layanan publik tetapi berbayar |

Berdasarkan tabel di atas dapat disimpulkan bahwa dair aspek kelembagaan Whoosh adalah aset komersial negara (*commercial state asset*), bukan aset publik tradisional.

Aset publik ideal pada dasarnya menyediakan akses *universal*, yaitu seluruh lapisan masyarakat dapat menikmati manfaatnya tanpa hambatan finansial yang signifikan. Dalam model ini, layanan publik diposisikan sebagai *public right*, bukan *market good*.

Aset komersial publik (*public commercial asset*) tetap dimiliki negara tetapi dioperasikan dengan mekanisme pembiayaan berbasis tarif. Akses masyarakat bergantung pada kemampuan bayar (*ability to pay*), bukan jaminan layanan universal. Aset jenis ini biasanya digunakan untuk menutup biaya operasi, mencapai *cost recovery*, atau mengurangi beban fiskal negara.

Penentuan status aset bergantung pada aksesibilitas, bukan hanya siapa pemiliknya. Jika penggunaan aset dibatasi oleh harga, maka secara fungsional aset tersebut lebih mendekati karakter komersial dibandingkan publik murni.

Dalam kasus Kereta Cepat Whoosh, tarif yang diberlakukan dinilai mahal oleh sebagian besar masyarakat berpenghasilan rendah. Kondisi ini menyebabkan tidak terpenuhinya prinsip akses universal. Dengan demikian, aset tersebut tidak berfungsi sebagai aset publik ideal, melainkan lebih mencerminkan karakter *public commercial asset*.

Aset publik komersial dapat tetap melayani kepentingan umum, tetapi hanya jika diatur melalui mekanisme kebijakan tertentu yang menjaga keseimbangan antara orientasi komersial dan kewajiban pelayanan publik.

Ada tiga prasyarat utama agar aset komersial tetap memenuhi kepentingan publik:

1. *Public interest pricing*, yaitu penetapan tarif yang mempertimbangkan kepentingan dan kemampuan masyarakat, bukan semata-mata logika bisnis.
2. Subsidi, untuk menurunkan harga akhir bagi pengguna dan memastikan kelompok

berpendapatan rendah tetap dapat mengakses layanan.

3. Regulasi layanan minimum melalui *Public Service Obligation* (PSO) untuk menjamin bahwa layanan dasar tetap diberikan meskipun secara komersial tidak menguntungkan.

Jika prasyarat tersebut tidak dipenuhi, maka aset cenderung hanya berfungsi sebagai aset komersial, bukan sebagai aset publik yang inklusif.

Pada kasus Kereta Cepat Whoosh, belum adanya skema PSO dan tidak adanya subsidi tarif menunjukkan bahwa aset ini belum berada dalam kerangka kebijakan pelayanan publik. Hal ini memperkuat argumen bahwa Whoosh lebih beroperasi sebagai aset komersial yang berorientasi pada pemulihan biaya, bukan sebagai aset publik yang inklusif.

Berdasarkan kajian literatur mengenai aset publik, hybrid infrastructure, dan publicness, karakteristik Kereta Cepat Whoosh menunjukkan bahwa aset ini berada pada ruang hibrida antara sektor publik dan sektor komersial. Dari sisi fungsi, Whoosh menyediakan layanan transportasi massal yang berorientasi pada kepentingan umum, sehingga mengandung elemen *public service*. Pemerintah juga menjaga kontrol melalui regulasi tarif, standar keselamatan, dan izin operasi, yang menandakan adanya dimensi *public control*.

Namun, dari sisi akuntansi dan tata kelola aset, Whoosh tidak memenuhi kriteria aset publik sebagaimana dimaknai dalam SAP dan PSAK sektor publik. Proyek ini tidak dibiayai oleh APBN, tidak tercatat dalam neraca pemerintah, dan tidak dikelola oleh entitas pemerintah. Selain itu, tarif layanan yang relatif tinggi serta ketiadaan skema *Public Service Obligation* (PSO) menunjukkan bahwa akses publik tidak bersifat universal. Hal ini menjadikan Whoosh lebih dekat dengan kategori aset komersial, meskipun tetap menjalankan fungsi publik tertentu. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut :

| Aspek Penilaian | Status Whoosh | Implikasi Teoretis |
|-------------------------|------------------|--------------------------------|
| Layanan publik | ✓ Ya | Memiliki fungsi public service |
| Dikendalikan pemerintah | ✓ Ya (regulatif) | Ada elemen public control |

| | | |
|-------------------------------------|---------|---|
| Pendanaan APBN | ✗ Tidak | Tidak memenuhi kriteria aset pemerintah menurut SAP |
| Pengelolaan oleh entitas pemerintah | ✗ Tidak | Termasuk aset korporasi, bukan aset publik |
| Akses universal | ✗ Tidak | Lebih dekat ke aset komersial daripada public good |

Dengan kombinasi karakteristik sebagaimana tabel di atas, posisi Whoosh paling tepat diklasifikasikan sebagai *quasi-public asset*, yaitu aset komersial yang memiliki fungsi publik dan berada dalam pengawasan pemerintah tetapi tidak memenuhi syarat sebagai aset publik dalam perspektif akuntansi pemerintah. Kategori ini menegaskan bahwa Whoosh bukanlah *public asset*, melainkan bentuk *public-oriented commercial asset* yang berada dalam domain infrastruktur hibrida.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Kajian menunjukkan bahwa Kereta Cepat Whoosh tidak memenuhi kriteria aset publik dalam perspektif akuntansi pemerintah. Dari sisi anggaran, proyek ini tidak dibiayai APBN sehingga tidak dapat diklasifikasikan sebagai BMN. Dari sisi kelembagaan, pengelolaannya berada pada badan usaha (PT KCIC) yang menggunakan PSAK, bukan SAP. Dari sisi akses masyarakat, layanan yang bersifat komersial tidak menjamin akses universal.

Dengan karakteristik tersebut, Whoosh lebih tepat dipahami sebagai aset komersial yang menjalankan fungsi publik, bukan aset publik murni. Posisi ini sejalan dengan konsep hybrid public asset, yaitu aset yang beroperasi dengan logika bisnis namun tetap memberikan manfaat bagi masyarakat.

Sejalan dengan temuan penelitian, berikut disampaikan sejumlah saran yang relevan untuk meningkatkan kejelasan regulatif dan efektivitas fungsi publik aset hibrida. Pertama, diperlukan penyempurnaan regulasi pelaporan aset hibrida agar tidak terjadi tumpang tindih antara SAP dan PSAK, sekaligus meningkatkan kejelasan dan akuntabilitas pelaporan.

Kedua, pemerintah perlu merancang kerangka tarif yang lebih inklusif—melalui *public interest pricing*, subsidi, atau PSO—agar fungsi publik dari layanan semakin kuat dan akses masyarakat lebih merata.

Ketiga, penelitian selanjutnya dapat memperdalam isu ini melalui studi kasus tata kelola, analisis nilai publik, atau analisis biaya–manfaat sosial untuk memperoleh gambaran yang lebih komprehensif tentang dampak aset hibrida seperti Whoosh.

DAFTAR PUSTAKA

- Anaf, J., Freeman, T., & Baum, F. (2024). Privatisation Of Government Services In Australia: What Is Known About Health And Equity Impacts. *Globalization And Health*, 20(1), 32. <https://doi.org/10.1186/S12992-024-01036-W>
- Angelov, D. (2023). Financializing Urban Infrastructure? The Speculative State-Spaces Of ‘Public-Public Partnerships’ In Jakarta. *Environment And Planning A: Economy And Space*, 55(2), 445–470. <https://doi.org/10.1177/0308518X221135823>
- Bozeman, B. (2007). *Public Value And Public Interest: Counterbalancing Economic Individualism*. Georgetown University Press.
- BPK. (2010). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 71 Tahun 2010 Tentang Standar Akuntansi Pemerintah (SAP). <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415>

324.004

Fatmadila, A. A., Alfadhil, F. A., Juliana, N. P., Pratama, N. A. P., Adiwijaya, R. T. R., Al Akbar, I. A., Dharma, M., & Rahmawati, R. (2024). Persepsi Masyarakat Terhadap Transportasi Kereta Cepat Jakarta-Bandung Melalui Platform Quora. *CRANE: Civil Engineering Research Journal*, 5(2), 48–55. <https://doi.org/10.34010/Crane.V5i2.14209>

Grout, P. A. (2003). Public And Private Sector Discount Rates In Public–Private Partnerships. *The Economic Journal*, 113(486), C62–C68. <https://doi.org/10.1111/1468-0297.00109>

Korir, J., Gichohi-Wainaina, W. N., Park, O.-H., Kwon, S.-W., Colwell, M. J., & Oldewage-Theron, W. (2025). Mapping The Drivers Of Multisectoral Nutrition Governance And Its Link To Nutrition Outcomes In Kenya: A Qualitative Inquiry. *Nutrients*, 17(2), 209. <https://doi.org/10.3390/Nu17020209>

Liang, Y., & Wang, H. (2019). Sustainable Performance Measurements For Public–Private Partnership Projects: Empirical Evidence From China. *Sustainability*, 11(13), 3653. <https://doi.org/10.3390/Su11133653>

Mardiasmo. (2002). Akuntansi Sektor Publik. Andi.

Naczyk, M. (2014). Creating French-Style

Pension Funds: Business, Labour And The Battle Over Patient Capital. *SSRN Electronic Journal*. <https://doi.org/10.2139/ssrn.2549333>

Nia Rifanda Putri, Teguh Lesmana, Eva Yuniarti Utami, Musran Munizu, & Nersiwad. (2024). Peran Kualitas Pelayanan Dalam Meningkatkan Kepuasan Konsumen Pemesanan Tiket Kereta Api Jarak Jauh Melalui Aplikasi KAI Access Ditinjau Dari Perspektif Marketing Syariah. *El-Mal: Jurnal Kajian Ekonomi & Bisnis Islam*, 5(6). <https://doi.org/10.47467/Elmal.V5i6.4181>

Tetama, A. R., Suharno, S., & Tyola, Y. N. (2022). Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung: Memaknai Konsultasi Publik Dan Partisipasi Masyarakat Dalam Pengadaan Tanah. *Widya Bhumi*, 2(2), 136–151. <https://doi.org/10.31292/Wb.V2i2.41>

Wilson Nainggolan, S. H., & Marviana, R. D. (2022). ANALISIS IMPLEMENTASI APLIKASI SAP TERHADAP PENCATATAN ASET TETAP PADA PT. KAI (PERSERO) MEDAN. *PROSIDING FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS UNIVERSITAS DHARMAWANGSA*, 1(1), 15–22. <https://doi.org/10.46576/prosfeb.v1i1.32>