

JANUARY 2023

SWNIHAO

Catalyst for success

SCAN SW NIHAO

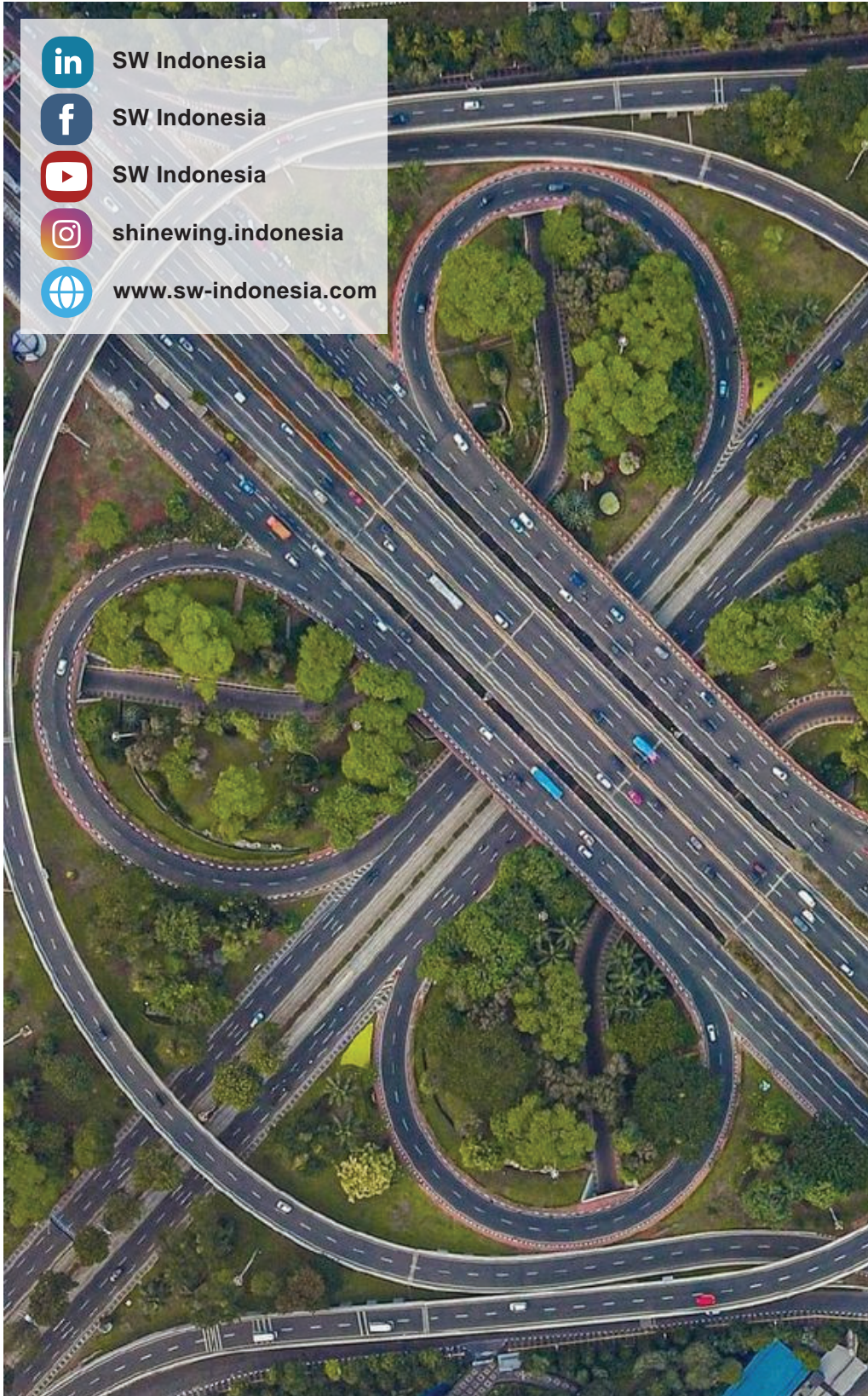


INFRASTRUCTURE

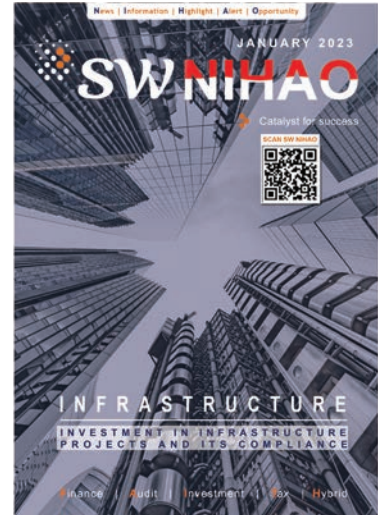
INVESTMENT IN INFRASTRUCTURE
PROJECTS AND ITS COMPLIANCE

Finance | Audit | Investment | Tax | Hybrid

PREVIEW



 SW Indonesia
 SW Indonesia
 SW Indonesia
 shinewing.indonesia
 www.sw-indonesia.com



01 INFRASTRUCTURE PROJECT AND ITS ACCOUNTING TREATMENT

Companies engage into infrastructure projects must comply with certain statutory requirement specifically on the applicable accounting standard. Infrastructure projects is covered under the new accounting standard "PSAK 72 Revenue from Contracts with Customers".

02 AUDIT DEVELOPMENT OF THE FINANCIAL STATEMENT OR INFRASTRUCTURE COMPANIES

The main priority of the auditor is to understand project risks, assess the infrastructure controls that the company has exercised when taking on complex infrastructure projects and ensure that project performance is reflected properly in the financial statements.

03 TAX CASES FOR INFRASTRUCTURE PROJECTS

The government seeks further to increase the financial feasibility of infrastructure development projects and realize available public services through infrastructures at affordable tax rates.

04 INFRASTRUCTURE IKN BECOMES ATTRACTION OF INVESTMENT IN INDONESIA

The infrastructure development for the new capital city, Ibu Kota Nusantara (IKN) is expected to attract foreign investment in Indonesia.

Infrastructure Project and Its Accounting Treatment

Market Overview

The market is segmented by the infrastructure segment (Social Infrastructure, Transportation Infrastructure, Extraction Infrastructure, Manufacturing Infrastructure). The infrastructure sector in Indonesia is estimated to grow at a CAGR of approximately 3% during the forecast period.

Indonesia's government increased its infrastructure investment needs by USD 429.7 billion in 2020-2024, up 20% from USD 359.2 billion in 2015-2019. Currently, the financing of infrastructure through the Government and Private Cooperation Scheme has reached 83 projects with a total investment of USD 40 billion. Meanwhile, 30 projects with a total value of USD 50 billion were generated for the non-government budget expenditure financing scheme. Public-Private Partnership (PPP) scheme is set to build 11 projects with a potential project value of Rp19.7 trillion in 2020. Besides that, the government has four focuses on its budget, namely education, healthcare, social protection and infrastructure.

In 2020, the PUPR Ministry will continue its priority and strategic initiatives to improve national priority achievements, which are infrastructure and balanced regional growth, as well as the sustainability of food, energy and living climate, in the infrastructure sector. Those national priorities are implemented through a water resource management by improving quantity, quality and water accessibility, which is covered by on-going dam constructions (49 dams).

Based on our experience, many important infrastructure projects in Indonesia are built by involving foreign companies with Public and Private Cooperation Schemes. SW Indonesia supports construction companies from China, Korea and Japan that finance projects including high-speed railways, toll roads, airports, ports, bridges and power plants. To support their business activities, these companies chose SW Indonesia for the consulting, auditing, tax, compliance and accounting services need.

Applicable Accounting Standard

Companies engage into infrastructure projects must comply with certain statutory requirement specifically on the applicable accounting standard. The recognition of revenue in relation to infrastructure projects such as the construction projects is covered under the new accounting standard “PSAK 72 Revenue from Contracts with Customers” which was effective since January 1, 2020. This PSAK 72 is an adoption of IFRS 15 which creates a single standard of revenue recognition that applies to most contracts with customers and replaces most PSAK that relates to revenue recognition including the PSAK for Construction Contracts. Therefore, revenue recognition for construction contracts is currently covered under the new PSAK 72.

The PSAK 72 has introduced the 5-Step Model in revenue recognition as follows:

First, identify the contract with customer. This stage essentially identifies whether the contract performed meets the definition of revenue in accordance with PSAK 72.

Second, identify performance obligations. An execution obligation is a promise to deliver goods and services that can be distinguished based on two criteria, namely distinguishable (distinct) and distinguishable in the context of the contract. If the goods and services are not distinct, they can't be provided one without the other one (this is very simplified explanation) and thus they must be treated as one single performance obligation. Most construction contracts will contain just one performance obligation, because the contract would be to build or construct something for the customer and is negotiated as a whole package where a customer has no choice than to get the full package from the supplier.

Third, determine the transaction price. There are several things that must be emphasized as in reality there could be some variability involved, like progress or performance bonuses, significant funding components, and non-cash rewards. These estimates should be taken into account too based on their probability.

Fourth, allocate the transaction price to the individual performance obligations. There are several possibilities for the use of prices, namely by allocating based on a relative stand-alone selling price or by determining a stand-alone selling price.

Fifth, recognize revenue when (or as) the entity satisfies a performance obligation. The entity recognizes revenue when or during which the entity fulfills its performance obligations by transferring the promised services.

PSAK 72 contain specific, and more precise guidance to be applied in determining whether revenue is recognized over time (often referred to as “percentage of completion” method) or at a point in time. The general principle is that revenue is recognized at a point in time. However, if any of the criteria (over time recognition criteria) enumerated in PSAK 72 is met, then revenue should be recognized over time.

Government Infrastructural Development Plans

Although heavily impacted by the disruption caused by the COVID-19 pandemic, national infrastructure construction output still expanded in 2020, as governments sought to stimulate economic activity through investments in transport infrastructure and clean energy.

Ultimately, the national shift to sustainable infrastructure will require interventions and collaborative action from multiple participants. These include not just public – private cooperation and consolidated effort, but also new ways of measuring impacts and the development of innovative instruments geared to financing green infrastructure projects. Also important at a national and regional level will be factors such as regulatory frameworks, subsidies and tax regimes. These overlapping considerations mean the task of funding and building sustainable infrastructure is arguably one of the biggest and most complex challenges that the global financial and political system has ever faced. But it's a challenge that must be overcome.

Infrastructure is relatively underinvested in advanced technologies compared to other capital-intensive industries. In the current environment, pressure from reductions in capacity and rising costs may encourage asset owners and project managers to accelerate the adoption of technologies such as artificial intelligence and robotics. There is also an opportunity to reduce maintenance capital expenses using technologies such as intelligent drones. These drones reduce the need for onsite workers, thus increasing safety, and they can dramatically improve preventative maintenance inspecting and scoping work faster than existing methods and providing more detailed information about required repairs.

More broadly, the shift to remote working arrangements across many industries has underlined the growing need for secure, resilient, cloud-based technologies and connective infrastructure. Growing usage of cloud technology will boost demand for data transmission and storage assets including fiber networks, data and edge data centers and telecommunication towers that are already popular among infrastructure investors.

The Impact of COVID-19 Pandemic

The negative impacts of COVID-19 had on national economies and the economic livelihood of governments, businesses and individuals. But significantly lower usage rates in infrastructure during the pandemic and the resulting shortfall in financing and maintenance have gotten the attention of local and national governments, which have been focusing on allocating financial resources to the immediate needs of health care and supply chains over the past 2 years. COVID-19 constitutes a demand and a supply shock that has resulted in construction interruptions or delays due to a lack of personnel, supply chain disruptions, or delays in government approvals throughout the world. In many sectors, assets dependent on user fees have faced a dramatic decrease in demand that has resulted in substantial revenue losses for project sponsors. This has increased project risks, such as default events, termination, insolvency or governments breaching contracts.

With post pandemic everything is getting back to normal, further trend in the development of infrastructure will be increased geographical diversity. Although construction activity in prior years has been concentrated in Jakarta and the surrounding provinces of Banten and West Java, the Jokowi administration has decentralized business activity away from Java. Many projects have been materialized in recent years between China and Indonesian constructors such as hydropower plants in North Kalimantan, as well as coal-fired power plants, industrial parks, ports, and other facilities in Central Kalimantan, North Sumatra, North Sulawesi and on the Bali resort island.



Catalyst for success

sw-indonesia.com



AUDIT DEVELOPMENT OF THE FINANCIAL STATEMENTS OF INFRASTRUCTURE COMPANIES

Infrastructure is defined as the basic facilities, whether physical or social, of a particular community or area needed for community or organizational activities. In this article, infrastructure includes roads and railroads, airports, wharves, ports and irrigation canals; as well as infrastructure related to public utility functions, such as the availability of clean water along with water treatment plants and distribution pipelines, electricity supply, telecommunication networks (telephone and internet), energy supplies ranging from petroleum, biodiesel and gas along with distribution pipelines. Projects related to infrastructure can be funded by public, private entities or through public-private partnerships.

Infrastructure project funding systems by the private sector or public-private partnerships attract foreign investors to do business in Indonesia. Investment by the private sector can take the form of a Joint Operation (JO) with other private parties or a JO with an Indonesian-Owned Enterprise (BUMN) or a private entity. Like other business entities in Indonesia, companies in the form of Limited Liability Companies (PT) must comply with relevant laws and regulations, as well as Joint Operations.

Infrastructure development is a long-term development that requires careful planning and requires a relatively high cost. The government allocates the state budget (APBN) for infrastructure development to improve the welfare of the general public. Infrastructure development funded by APBN will be subject to a financial audit by Financial Audit Board (BPK).

A financial audit by the BPK is a process of examining the financial reports of the central government or local government to provide an opinion statement about the level of fairness of the information presented in the government's financial reports. This financial audit aims to provide reasonable assurance that the government's financial statements have been presented fairly in all material respects and in accordance with applicable accounting standards. In addition to financial audits, the BPK also conducts performance audits and audits with specific objectives.

Meanwhile, private companies or BUMN or Joint Operations are audited by public accountants, as are companies or business entities in general. The audit stage for entities that build infrastructure uses a risk-based audit approach. Based on this approach, the auditor must determine the risks that exist during the inspection process, both inherent risks and internal control risks.

Meanwhile, private companies or BUMN or Joint Operations are audited by public accountants, as are companies or business entities in general. The audit stage for entities that build infrastructure uses a risk-based audit approach. Based on this approach, the auditor must determine the risks that exist during the inspection process, both inherent risks and internal control risks.

The innate risks that may exist in the audit process for companies that build infrastructure are inappropriate revenue recognition, fraud in financial reports and management override. While the risks related to internal control that may be identified are related to the ineffectiveness of the development process between plans and physical development, improper budgeting or authorization of the use of inappropriate budgets.

The main priority of the auditor is to understand project risks, assess the infrastructure controls that the company has exercised when taking on complex infrastructure projects and ensure that project performance is reflected properly in the financial statements. At the start of assessing a large infrastructure project, auditors generally do not have enough information, which means there is an estimate of risk that needs to be considered from the start of the project.

Many projects that start out having problems tend to deteriorate continuously until there is intervention, problem identification and correction. It's all about getting projects back on track – and quickly given the sheer volume of investment in infrastructure projects. The issues of wastage and sustainability are key aspects of all projects. The construction sector is subject to increased scrutiny in the prevailing business environment. In addition, there are climate risks and social risks that need to be understood.

It should be understood that investors are increasingly interested in seeing what companies are actually doing regarding climate change and behaving appropriately in a sustainable effort. The next step may be a global standard for environmental reporting, in the same way, that accountants have accounting standards. Investors are already interested in looking at the sustainability aspect and it is becoming increasingly important in the transition to zero carbon.

In general, the infrastructure audit process consists of 3 stages, namely the pre-engagement, planning, implementation and reporting stages. At the planning stage, the inspection implementation of the selected samples will be tested and examined in depth, especially for infrastructure work projects, both those that have material value on a contractual basis, the degree of difficulty in carrying out the work, as well as project locations in remote areas. In addition, the auditor can coordinate with independent experts regarding the implementation of inspections that require certain technical qualifications, especially if the inspection requires testing of the quality of work. Documents that are usually collected at the beginning of the inspection are such as initial planning design drawings for work, Terms of Reference (KAK) for work implementation, bill of quantity and self-estimated price Self-estimated Price (HPS) for infrastructure development projects.

At the implementation stage, the audit process begins with communicating and coordinating with the audited entity regarding the initial discussion plan and carrying out a field physical inspection of the inspection sample. The auditor will carry out an analysis of technical planning documents related to the appropriateness of the calculation of the quantity and price in the project, as well as changes in the volume of work carried out during the execution of the work. Then, the auditor will analyze the suitability of the job description in the contract with the general conditions, special conditions and technical specifications of the contract that regulate the implementation procedures and methods of measurement and payment to service providers. Field physical inspections also need to be carried out to test the suitability of the method of work implementation, volume and specifications of work carried out by the party being inspected by comparing it with contracts or work implementation documents which are used as a reference in implementing the project.

At the reporting stage, the independent auditor will prepare a report on the results of the inspection after the audit has been completed. In the financial statements for the 2022 financial year in Indonesia, an independent auditor's report on examining the financial statements of companies listed on the capital market is required to include Key Audit Matters (KAM). The presence or absence of KAM is following the results of the auditor's professional judgment which is the most significant thing in the financial statement audit that has been carried out.

Auditors need to educate clients that the profit of an infrastructure project is important, so they need to be more efficient and financially careful. Furthermore, the auditor leads the decision makers of business infrastructures to care about climate change. Their project impact may lead to increased costs, future hurdles that must be accommodated, sustainability issues, and ultimately there may be questions about expected returns. It comes down to looking at the overall business model and the strategic risks that will affect that business model and how the company will manage risks and report on them in the future.

With the infrastructure audit process that continues to experience development, it is hoped that the auditor will be able to provide significant findings and recommendations to make infrastructure developments carried out by the government better, more effective and more efficient. If infrastructure developments improve and budget planning becomes more effective, economic growth, both at the national and regional levels, will increase, reduce unemployment, overcome poverty and improve people's welfare.



sw-indonesia.com

 Catalyst for success

Tax Cases for Infrastructure Projects

Infrastructure development is the government's capital sector to achieve more equitable economic growth. Infrastructure is used as one of the benchmarks of a country's development. From time to time, the infrastructure built by the government is increasing. Taxes have an essential role because taxes are a source of state revenue to finance state spending, including financing of infrastructure developments such as roads, bridges, public schools and public hospitals.

The government seeks further to increase the financial feasibility of infrastructure development projects and realize available public services through infrastructures at affordable rates, so the government provides the following facilities:

- a. The feasibility support for infrastructure provision activities under the Public-Private Partnership (PPP) scheme. This effort is supported by the issuance of Director General of Taxes Regulation Number PER-29/PJ/2018 concerning the Treatment of Income Tax on Feasibility Support in Government Cooperation Projects with Business Entities in Infrastructure Provision.

The feasibility support can be provided during the construction period or after the commercial operation date is reached as agreed in the Cooperation Agreement. Eligibility support received applies the following conditions:

1. The business entity records the feasibility support as deferred income during the construction period and is capitalized as Intangible Assets – Feasibility Support when the commercial operation date is reached.
2. If feasibility support is received during the construction period, deferred income is recognized as income when the commercial operation date is reached. If feasibility support is received after the commercial operation date has been reached, income is recognized when the feasibility support is received.
3. Each time income is recognized, at the same time, the business entity also records the amortization expense of intangible assets following the provisions of the tax laws and regulations in the same amount.

Thus, the business entity does not pay income tax on feasibility support when feasibility support is received, instead, the tax payment occurs gradually over the concession period which can reach a maximum of 20 years so as to ease the flow of business entities' money. Through the provision of this special treatment, the Director General of Taxes hopes that the interest of the private sector will increase in infrastructure development projects through the PPP scheme.

- b. Incentives in the form of a reduction in corporate income tax (CIT) are given to corporate taxpayers who make new investments in Pioneer Industries (one of which is economic infrastructure) with a new investment value of at least IDR 100,000,000,000 (one hundred billion rupiahs).

Income tax deduction for entities that make new investments in Pioneer Industries is given as follows:

- 100% of the amount of corporate income tax payable for new investment with a minimum value of IDR 500,000,000,000 (five hundred billion rupiahs)
- 50% of the amount of corporate income tax payable for new investment with a minimum value of IDR 100,000,000,000 (one hundred billion rupiahs) and a maximum of less than IDR 500,000,000,000 (five hundred billion rupiahs)

To be able to obtain the deduction, corporate taxpayers must meet the following criteria:

- corporate taxpayer is a Pioneer Industry;
- status as an Indonesian legal business entity;
- make new investments that have never been issued;
- has a planned new investment value of at least IDR 100,000,000,000 (one hundred billion rupiahs);
- comply with the provisions on the ratio between debt and equity;
- commit to starting the realization of the investment plan no later than 1 (one) year after the issuance of the CIT reduction decision

To carry out development, the government cooperates with construction service business entities. The construction service business entities are divided into Small (K1 and K2), Medium (M1 and M2), Large (B1 and B2) and Do not Have Qualifications. Construction service entities are required to have a Construction Service Business Entity Certificate or commonly abbreviated as SBUJK, which is issued based on qualifications above. SBUJK can be used as evidence that the business entity has qualifications in its business field.

On October 29, 2021, the government of the Republic of Indonesia enacted the Law on the Harmonization of Tax Regulations (UU HPP). This Law was formed to increase sustainable economic growth and support the acceleration of economic recovery, create a more just and legal certainty taxation system and increase voluntary taxpayer compliance in Indonesia by alleviating the burden on taxpayers, one of which is through lowering the income tax rate on construction service.

There is a reduction in the tax rate on construction services income under the HPP Law. Types of construction services are divided into three, namely Construction Consulting, Construction Work, and Integrated Construction Work. Following are the changes in tax rates on construction services income based on the HPP Law:

No	Type of Work	Carried Out by	Pervious Rates	New Rates
1.	Construction work	Service providers who have a small qualification business entity certificate or a certificate of business competence of an individual business	2%	1.75%
2.	Construction work	Service providers who do not have a business entity certificate or a certificate of business competence of an individual	4%	4%
3.	Construction work	Other service providers as referred to in letter a and letter b (medium and large Certified Construction Works)	3%	2.65%
4.	Integrated construction work	Service providers who have a business entity certificate	-	2.65%
5.	Integrated construction work	Service providers who do not have a business entity certificate	-	4%
6.	Construction consultancy services	Service providers who have a business entity certificate or work competency certificate for an individual business	4%	3.5%
7.	Construction consultancy services	Service providers who do not have a business entity or work competency certificate for an individual's business	6%	6%

The rate adjustments above were carried out in order to make the business climate in the construction services sector more conducive and also continue to grow because the construction services industry is seen as an important sector in creating economic growth and supporting domestic development.



 Catalyst for success

Infrastructure IKN Becomes Attraction of Investment in Indonesia

Infrastructure of Ibu Kota Nusantara (IKN) becomes attraction of investment in Indonesia. IKN is known as Nusantara. The Indonesian government is presenting Nusantara designs to people in the country and abroad to invite them to invest in IKN Nusantara. Before the G20 Summit (KTT) took place, member countries had planned to invest in IKN Nusantara, for example, the United Arab Emirates (UAE) for USD 20 billion and Hong Kong investors, after meeting with the President of the Republic of Indonesia, Joko Widodo at the leaders' meeting the Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC) economy.

During the G20 Summit, IKN Nusantara was also discussed by member countries, one of which was in the High-Level Experts and Leaders Panel on Water and Disasters (HELP) Special Event forum. South Korea plans to participate in building a clean water system at IKN Nusantara with initial construction plans to start in 2024. Investments from various countries are expected to support the development of various sectors, such as infrastructure, transportation, housing, office buildings, public facilities and other sectors.

The government is open and very supportive of the role of the private sector in the transfer and construction of the new IKN Nusantara according to plan. The plans are as follows:

Phase		Period
I	:	2022 – 2024
II	:	2025 – 2029
III	:	2030 – 2034
IV	:	2035 – 2039
V	:	2040 – 2045

The Minister of Investment said that there would be a minimum investment of IDR 200 trillion for the construction of IKN phase I. The government allocated IKN investment funds from the Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) of around IDR 88.54 trillion to IDR 92.34 trillion (+19%) and it is expected there is a collaboration from the private sector of IDR 377.46 trillion to IDR 393.66 trillion, bringing the total to IDR 466 – 486 trillion.

This investment plan is expected to materialize due to the attractiveness of the prospective IKN Nusantara investment. IKN Nusantara has a concept in the form of 70% of the forest area with a digitalized system and 80% of public transport moving unmanned. This makes Nusantara a green city, a digital city, a modern city and a city of the future. The concept of IKN Nusantara is considered by various countries to be in line with the global vision in the global energy transition, from the use of new, renewable energy from fossils to renewable energy. In addition, good relations between Indonesia and various countries are also a factor driving investment. Success in obtaining investment will support Indonesia's commitment to become a developed country by reducing greenhouse gas emissions by 29%, especially in the main sectors, namely forestry, energy, industry and oil and gas.

The realization of the transfer and acceleration of the development of the IKN Nusantara is the focus of the government because it will bring various positive impacts to Indonesia. The relocation of the IKN Nusantara is not just a transfer of the center of government but it is as a form of equitable distribution of development and the national economy. The public's perception that national growth is only concentrated on the island of Java will change due to the development of the IKN Nusantara in Kalimantan. The shifting of business activities by various business actors will also have an impact on social life, which requires supporting facilities and competent resources in achieving business goals. This will encourage the development of public services and the quality of Human Resources (HR) in the surrounding area.

Realizing this hope, the government plans to develop a friendlier and easier investment ecosystem. Expert Staff for Institutional Relations of Bappenas as well as the Chair of the Legal and Institutional Working Group (Pokja) on the Transfer of IKN Nusantara at the Minister of National/Bappenas Development Planning, Diani Sadiawati said that the government currently has been conducting discussions and preparations regarding the draft government regulation regarding ease of doing business and licensing and investment facilities. Business consultants also always support the realization of the government's expectations by assisting local and foreign investors as investment gateways and can enter the Indonesian market.

SCAN BARCODE



THE AZTERIX

E V E N T M A N A G E M E N T

We Care 'Cause Every Detail Matters

Event Management

   @eventbyazterix

TANGERANG

Unity building 2nd floor,
Jl. Boulevard Gading Serpong
Tangerang, Banten 15810
Telf: (+62 21) 5999 9737

BALI

Benoa Square 2nd floor,
Jl. Bypass Ngurah Rai no.21A,
Kedonganan, Kuta Bali 80361
Telf: (+62 361) 200 3298

CONTACT US

Whatsapp: (+62) 813 8099 8051
Email: info@azterix.id
Social Media: @eventbyazterix

Proyek Infrastruktur dan Perlakuan Akuntansi

Peninjauan Pasar

Pasar tersegmentasi berdasarkan segmen infrastruktur (Infrastruktur Sosial, Infrastruktur Transportasi, Infrastruktur Ekstraksi dan Infrastruktur Manufaktur). Sektor Infrastruktur di Indonesia diperkirakan akan tumbuh pada Gabungan Tingkat Pertumbuhan Tahunan (CAGR) sekitar 3% selama periode ke depan.

Pemerintah Indonesia meningkatkan kebutuhan investasi infrastruktur sebesar USD 429,7 miliar pada 2020-2024. Meningkat 20% dari USD 359,2 miliar pada 2015-2019. Saat ini, pembiayaan infrastruktur melalui skema kerjasama pemerintah dan swasta telah mencapai 83 proyek dengan total investasi USD 40 miliar. Sedangkan terdapat 30 proyek dengan total nilai USD 50 miliar untuk skema pembiayaan anggaran non-pemerintah. Skema Public-Private Partnership (PPP) dirancang untuk membangun 11 proyek dengan potensi nilai proyek sebesar Rp19,7 triliun pada 2020. Di samping itu, pemerintah memiliki 4 fokus anggaran, yaitu pendidikan, kesehatan, perlindungan sosial dan infrastruktur.

Pada tahun 2020 Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) akan melanjutkan prioritas dan inisiatif strategisnya untuk meningkatkan capaian prioritas nasional, yaitu infrastruktur dan pertumbuhan wilayah yang seimbang, serta keberlanjutan pangan, energi dan iklim kehidupan, khususnya di bidang infrastruktur. Prioritas nasional itu diimplementasikan melalui pengelolaan sumber air dengan meningkatkan kuantitas, kualitas dan aksesibilitas air, yang tercakup oleh pembangunan bendungan yang masih dalam proses pembangunan (49 bendungan).

Berdasarkan pengalaman kami, banyak proyek infrastruktur penting di Indonesia dibangun dengan melibatkan perusahaan asing dengan Skema Kerjasama Pemerintah dan Swasta. SW Indonesia mendukung perusahaan konstruksi dari China, Korea dan Jepang yang membiayai proyek antara lain kereta api cepat, jalan tol, bandara, pelabuhan, jembatan dan pembangkit listrik. Untuk mendukung kegiatan usahanya, perusahaan memilih SW Indonesia di bidang konsultasi, audit, pajak, kepatuhan dan jasa akuntansi.

Standar Akuntansi yang Berlaku

Perusahaan yang terlibat dalam proyek infrastruktur harus memenuhi persyaratan perundang-undangan tertentu, khususnya tentang standar akuntansi yang berlaku. Pengakuan pendapatan sehubungan dengan proyek infrastruktur seperti proyek konstruksi tercakup dalam standar akuntansi baru "PSAK 72 Pendapatan dari Kontrak dengan Pelanggan" yang berlaku efektif sejak 1 Januari 2020. PSAK 72 ini merupakan adopsi dari IFRS 15 yang membuat standar sendiri atas pengakuan pendapatan yang berlaku untuk sebagian besar kontrak dengan pelanggan dan menggantikan sebagian besar PSAK terkait pengakuan pendapatan termasuk PSAK Kontrak Konstruksi. Oleh karena itu, pengakuan pendapatan untuk kontrak konstruksi saat ini tercakup dalam PSAK 72 yang baru.

PSAK 72 memperkenalkan model 5 langkah dalam pengakuan pendapatan, sebagai berikut: Pertama, identifikasi kontrak dengan pelanggan. Dalam tahap ini pada dasarnya mengidentifikasi apakah kontrak yang dilakukan memenuhi definisi pendapatan yang sesuai dengan PSAK 72.

Kedua, identifikasi kewajiban kinerja. Kewajiban eksekusi adalah janji untuk menyerahkan barang dan jasa yang dapat dibedakan berdasarkan dua kriteria yaitu, dapat dibedakan (secara jelas) dan dapat dibedakan dalam konteks kontrak. Jika barang atau jasa tidak berbeda, mereka tidak dapat diberikan satu atau tanpa satu yang lain (ini adalah penjelasan yang sangat di sederhanakan) dan oleh karena itu harus diperlakukan sebagai satu kewajiban kinerja tunggal. Sebagian besar kontrak konstruksi hanya berisi satu kewajiban kinerja. Karena kontraknya adalah membangun sesuatu untuk pelanggan dan dinegosiasikan sebagai satu paket utuh di mana pelanggan tidak punya pilihan selain mendapatkan paket lengkap dari pemasok.

Ketiga, menentukan harga transaksi. Ada beberapa hal yang harus ditekankan karena pada kenyataannya mungkin ada beberapa variabilitas yang terlibat, seperti bonus kemajuan atau kinerja, komponen pendanaan yang signifikan, dan penghargaan non tunai. Perkiraan ini harus diperhitungkan juga berdasarkan probabilitas.

Keempat, alokasikan harga transaksi untuk kewajiban kinerja individu. Ada beberapa kemungkinan penggunaan harga, seperti mengalokasikan berdasarkan harga jual berdiri sendiri relatif atau dengan menentukan harga jual berdiri sendiri.

Kelima, mengakui pendapatan ketika (atau sebagai) entitas memenuhi kewajiban kinerja. Entitas mengakui pendapatan ketika atau selama entitas memenuhi kewajiban pelaksanaan dengan mengalihkan jasa yang dijanjikan.

PSAK 72 berisi spesifik dan pedoman yang lebih tepat untuk diterapkan dalam menentukan apakah pendapatan diakui sepanjang waktu (sering disebut sebagai metode "persentase penyelesaian") atau pada titik waktu tertentu. Prinsip secara umum pendapatan diakui pada titik waktu tertentu. Namun, jika ada kriteria (kriteria pengakuan sepanjang waktu) yang disebutkan dalam PSAK 72 terpenuhi, maka pendapatan harus diakui sepanjang waktu.

Rencana Pembangunan Infrastruktur Pemerintah

Meskipun sangat terdampak dari gangguan yang disebabkan oleh pandemi Covid-19, pembangunan infrastruktur nasional tetap diperluas pada 2020, karena pemerintah berusaha menstimulus aktivitas ekonomi melalui investasi pada transportasi dan energi bersih.

Pada akhirnya, pergeseran nasional ke infrastruktur berkelanjutan akan membutuhkan intervensi dan tindakan kolaboratif dari berbagai pihak. Ini termasuk tidak hanya kerja sama publik-swasta dan upaya konsolidasi, tetapi juga cara-cara baru untuk mengukur dampak dan pengembangan instrumen inovatif yang diarahkan untuk membiayai proyek infrastruktur hijau. Hal terpenting juga pada tingkat nasional dan regional yang akan menjadi faktor seperti kerangka peraturan, subsidi dan rezim pajak. Pertimbangan yang tumpang tindih ini berarti tugas mendanai dan membangun infrastruktur yang berkelanjutan merupakan salah satu tantangan terbesar dan rumit yang pernah dihadapi oleh sistem keuangan dan politik global. Tapi tantangan itu harus mampu diatasi.

Infrastruktur relatif kurang diinvestasikan dalam teknologi maju dibandingkan dengan industri padat modal lain. Pada lingkungan saat ini, tekanan dari pengurangan kapasitas dan kenaikan biaya dapat mendorong pemilik aset dan manajer proyek untuk mempercepat penerapan teknologi seperti kecerdasan buatan dan robotika. Terdapat juga peluang untuk mengurangi biaya modal pemeliharaan dengan menggunakan teknologi seperti drone cerdas. Drone ini mengurangi kebutuhan akan pekerja di lokasi, sehingga meningkatkan keselamatan, dan mereka dapat secara dramatis meningkatkan pemeliharaan preventif, pemeriksaan dan pelingkupan pekerjaan lebih cepat daripada metode yang ada dan memberikan informasi yang lebih mendetail tentang perbaikan yang diperlukan.

Secara lebih luas, pergeseran ke pengaturan kerja jarak jauh di banyak industri telah menekankan pada peningkatan kebutuhan akan teknologi berbasis cloud yang aman, tangguh dan infrastruktur penghubung. Peningkatan penggunaan teknologi cloud akan meningkatkan permintaan transmisi data dan aset penyimpanan termasuk jaringan fiber, data dan edge data center serta menara telekomunikasi yang sudah populer di kalangan investor infrastruktur.

Dampak dari Pandemi Covid-19

Covid-19 berdampak negatif terhadap ekonomi nasional dan sumber mata pencaharian ekonomi pemerintah, bisnis dan individu. Tetapi penurunan tingkat penggunaan infrastruktur selama pandemik, serta pembiayaan dan pemeliharaan yang menurun signifikan menjadi perhatian pemerintah daerah dan pusat, yang telah berfokus pada alokasi sumber keuangan untuk kebutuhan mendesak akan pelayanan kesehatan dan rantai pasokan selama 2 tahun terakhir. Covid-19 merupakan guncangan bagi permintaan dan penawaran yang mengakibatkan gangguan atau penundaan konstruksi karena personel kurang, rantai pasokan terganggu, atau keterlambatan persetujuan pemerintah di seluruh dunia. Dalam banyak sektor, aset bergantung pada biaya pengguna dalam menghadapi penurunan permintaan secara dramatis, yang mengakibatkan penurunan pendapatan dalam jumlah besar bagi sponsor proyek. Hal ini akan meningkatkan risiko proyek, seperti peristiwa bawaan, penghentian, kebangkrutan atau pemerintah melanggar kontrak.

Setelah pandemik situasi kembali normal, tren masa depan dalam pembangunan infrastruktur akan meningkatkan keragaman geografis. Meskipun aktivitas pembangunan pada tahun-tahun sebelumnya terkonsentrasi di Jakarta, provinsi Banten, Jawa Barat dan sekitarnya, pemerintahan Joko Widodo telah mendesentralisasi aktivitas bisnis jauh dari Jawa. Banyak proyek telah terwujud dalam beberapa tahun terakhir antara China dan konstruktor Indonesia seperti pembangkit listrik tenaga air di Kalimantan Utara, serta pembangkit listrik tenaga batu bara, kawasan industri, pelabuhan dan fasilitas lainnya di Kalimantan Tengah, Sumatera Utara, Sulawesi Utara dan Pulau resor Bali.



Catalyst for success

sw-indonesia.com



Perkembangan Audit Atas Laporan Keuangan Perusahaan Infrastruktur

Infrastruktur diartikan sebagai fasilitas dasar, baik fisik atau sosial, dari sebuah komunitas atau wilayah tertentu yang dibutuhkan untuk aktivitas masyarakat atau organisasi. Dalam artikel ini, infrastruktur meliputi jalan dan rel kereta api, bandara, dermaga, pelabuhan dan saluran irigasi; serta infrastruktur berkaitan dengan fungsi utilitas publik, seperti ketersediaan air bersih beserta instalasi pengolahan air dan jaringan pipa distribusi, penyediaan listrik, jaringan telekomunikasi (telepon dan internet), pasokan energi mulai dari minyak bumi, biodiesel dan gas beserta jaringan pipa distribusinya. Proyek yang berkaitan dengan infrastruktur dapat didanai oleh entitas publik, swasta, atau melalui kemitraan publik-swasta.

Sistem pendanaan proyek infrastruktur oleh swasta atau kemitraan publik-swasta menarik investor asing untuk berbisnis di Indonesia. Investasi oleh swasta dapat berbentuk Joint Operation (JO) dengan pihak swasta lain, atau JO dengan Badan Usaha Milik Nusantara (BUMN) atau entitas privat. Sebagaimana badan usaha lain di Indonesia, perusahaan yang berbentuk Perseoran Terbatas (PT) harus patuh pada peraturan perundangan terkait, begitupula Joint Operation.

Pembangunan infrastruktur merupakan pembangunan jangka panjang yang membutuhkan perencanaan yang matang dan membutuhkan biaya yang relatif tinggi. Pemerintah melakukan alokasi Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN) untuk pembangunan infrastruktur untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat umum. Pembangunan infrastruktur yang didanai oleh APBN akan dilakukan pemeriksaan keuangan oleh Badan Pemeriksa Keuangan (BPK).

Pemeriksaan keuangan oleh BPK merupakan proses pemeriksaan laporan keuangan pemerintah pusat atau pemerintah daerah dalam rangka memberikan pernyataan opini tentang tingkat kewajaran informasi yang disajikan dalam laporan keuangan pemerintah. Pemeriksaan keuangan ini bertujuan untuk memberikan keyakinan memadai bahwa laporan keuangan pemerintahan telah disajikan secara wajar dalam semua hal yang material, sesuai dengan standar akuntansi yang berlaku. Selain pemeriksaan keuangan, BPK juga melakukan pemeriksaan kinerja dan pemeriksaan dengan tujuan tertentu.

Sementara itu perusahaan swasta atau BUMN atau Joint Operation dilakukan audit laporan keuangan oleh akuntan publik, sebagaimana perusahaan atau entitas bisnis pada umumnya. Tahapan audit atas entitas yang membangun infrastruktur menggunakan pendekatan audit berbasis risiko (risk-based audit approach). Berdasarkan pendekatan ini, auditor harus menentukan risiko-risiko yang ada selama proses pemeriksaan baik risiko bawaan dan risiko pengendalian internal.

Risiko bawaan yang mungkin ada dalam proses audit atas perusahaan yang membangun infrastruktur adalah pengakuan pendapatan yang tidak tepat, kecurangan dalam laporan keuangan dan management override. Sedangkan risiko yang berhubungan dengan pengendalian internal yang mungkin diidentifikasi terkait dengan ketidak-efektifan proses pembangunan antara rencana dan pembangunan fisik, penganggaran biaya yang tidak seharusnya atau otorisasi penggunaan anggaran yang tidak tepat.

Prioritas utama auditor adalah untuk memahami risiko proyek, menilai kontrol infrastruktur yang telah dilakukan perusahaan ketika mengambil proyek infrastruktur yang kompleks dan memastikan bahwa kinerja proyek tercermin dengan tepat dalam laporan keuangan. Pada awal kita menilai infrastruktur proyek dalam jumlah besar, umumnya auditor tidak memiliki cukup informasi, yang berarti ada perkiraan risiko yang perlu dipertimbangkan dari awal proyek.

Banyak proyek yang mulai bermasalah cenderung terus memburuk hingga ada intervensi, identifikasi masalah dan koreksi. Ini semua tentang mengembalikan proyek ke jalurnya dengan cepat mengingat besarnya investasi dalam proyek infrastruktur. Masalah pemborosan dan keberlanjutan menjadi aspek kunci dari semua proyek. Sektor konstruksi tunduk pada pengawasan yang lebih ketat di lingkungan bisnis yang berlaku. Selain itu ada risiko iklim dan risiko sosial yang perlu dipahami.

Perlu dipahami bahwa investor semakin tertarik untuk melihat apa yang sebenarnya dilakukan perusahaan terkait perubahan iklim dan berperilaku secara tepat dalam upaya berkelanjutan. Langkah selanjutnya mungkin adalah standar global untuk pelaporan lingkungan, dengan cara yang sama seperti para akuntan memiliki standar akuntansi. Investor sudah tertarik untuk melihat aspek keberlanjutan dan menjadi semakin penting dalam peralihan menuju nol karbon.

Proses audit infrastruktur secara umum terdiri dari 3 tahap yaitu tahap pra-perikatan, perencanaan, pelaksanaan dan pelaporan. Pada tahap perencanaan, pelaksanaan pemeriksaan atas sampel yang terpilih akan diuji dan diperiksa secara mendalam terutama terhadap proyek pekerjaan infrastruktur baik yang memiliki nilai material secara kontrak, tingkat kesulitan pelaksanaan pekerjaan, maupun lokasi-lokasi proyek yang ada pada daerah terpencil. Selain itu, auditor dapat berkoordinasi dengan tenaga ahli independen terkait pelaksanaan pemeriksaan yang membutuhkan kualifikasi teknis tertentu khususnya jika dalam pemeriksaan dibutuhkan adanya pengujian terhadap kualitas pekerjaan. Dokumen yang biasanya dikumpulkan pada awal pemeriksaan yaitu seperti gambar desain perencanaan awal pekerjaan, Kerangka Acuan Kerja (KAK) pelaksanaan pekerjaan, bill of quantity, serta harga perkiraan sendiri (HPS) atas proyek pembangunan infrastruktur.

Pada tahap pelaksanaan, proses audit dimulai dengan melakukan komunikasi dan koordinasi dengan entitas yang diperiksa terkait dengan rencana diskusi awal dan pelaksanaan pemeriksaan fisik lapangan atas sampel pemeriksaan. Auditor akan melakukan analisa dokumen perencanaan teknis yang berhubungan dengan kesesuaian perhitungan kuantitas dan harga dalam proyek serta perubahan volume pekerjaan yang dilakukan selama masa pelaksanaan pekerjaan. Lalu auditor akan menganalisis kesesuaian uraian pekerjaan dalam kontrak dengan syarat umum, syarat khusus dan spesifikasi teknis kontrak yang mengatur tata cara pelaksanaan serta cara pengukuran dan pembayaran kepada penyedia jasa. Pemeriksaan fisik lapangan juga perlu dilakukan untuk menguji kesesuaian metode pelaksanaan pekerjaan, volume dan spesifikasi pekerjaan yang dilaksanakan oleh pihak yang diperiksa dengan membandingkannya dengan kontrak atau dokumen pelaksanaan pekerjaan yang menjadi acuan dalam pelaksanaan proyek tersebut.

Pada tahap pelaporan, auditor independen akan menyusun laporan hasil pemeriksaan setelah audit selesai dilakukan. Pada laporan keuangan tahun buku 2022 di Indonesia, laporan auditor independen atas pemeriksaan laporan keuangan perusahaan terdaftar di pasar modal diharuskan menyertakan Hal Audit Utama (HAU) apabila diperlukan. Ada atau tidak ada HAU sesuai hasil pertimbangan profesional auditor mana yang menjadi hal paling signifikan dalam audit laporan keuangan yang telah dilaksanakan.

Auditor perlu mengedukasi klien bahwa profit sebuah proyek infrastruktur adalah hal yang penting, sehingga perlu lebih efisien dan cermat secara finansial. Lebih jauh auditor memimpin pemikir pelaku infrastruktur bisnis untuk peduli pada perubahan iklim. Dampak proyek mereka mungkin menyebabkan peningkatan biaya, rintangan di masa depan yang harus diakomodasi, masalah ketahanan, dan pada akhirnya mungkin ada pertanyaan tentang pengembalian yang diharapkan. Itu datang untuk melihat keseluruhan model bisnis, dan risiko strategis yang akan memengaruhi model bisnis itu dan bagaimana perusahaan akan mengelola risiko serta melaporkannya di masa depan.

Dengan adanya proses audit infrastruktur yang terus mengalami perkembangan, diharapkan auditor dapat memberikan temuan-temuan signifikan serta rekomendasi sehingga membuat pembangunan infrastruktur yang dilakukan oleh pemerintah menjadi lebih baik, efektif dan efisien. Jika pembangunan infrastruktur menjadi lebih baik serta perencanaan anggaran yang semakin efektif maka pertumbuhan ekonomi, baik ditingkat nasional maupun ditingkat daerah akan mengalami peningkatan, mengurangi pengangguran, mengatasi kemiskinan dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat.



sw-indonesia.com



Catalyst for success

Kasus Pajak Infrastruktur

Pembangunan infrastruktur menjadi modal pemerintah untuk mencapai pertumbuhan ekonomi yang lebih merata. Infrastruktur dijadikan sebagai salah satu tolok ukur pembangunan suatu negara. Seiring waktu berjalan, infrastruktur yang dibangun oleh pemerintah semakin banyak. Pajak memiliki peranan penting karena pajak merupakan sumber pendapatan negara untuk membiayai belanja negara termasuk pembiayaan pembangunan infrastruktur seperti: jalan, jembatan, sekolah negeri dan rumah sakit umum.

Pemerintah berupaya untuk lebih meningkatkan kelayakan finansial proyek pembangunan infrastruktur serta mewujudkan layanan publik yang tersedia melalui infrastruktur dengan tarif yang terjangkau, untuk itu pemerintah memberikan fasilitas sebagai berikut:

- a. Pemerintah memberikan dukungan kelayakan atas kegiatan penyediaan infrastruktur dengan skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU). Upaya tersebut didukung dengan menerbitkan Peraturan Direktur Jenderal Pajak Nomor PER-29/PJ/2018 tentang Perlakuan Pajak Penghasilan Atas Dukungan Kelayakan Pada Proyek Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur. Dukungan kelayakan tersebut dapat diberikan selama masa konstruksi atau setelah tercapainya tanggal operasi komersial sesuai yang disepakati dalam perjanjian Kerjasama.

Dukungan kelayakan yang diterima berlaku ketentuan sebagai berikut:

1. Badan usaha mencatat dukungan kelayakan sebagai penghasilan ditangguhkan selama masa konstruksi dan dikapitalisasi sebagai Aset Takberwujud – Dukungan Kelayakan pada saat tercapainya tanggal operasi komersial.
2. Apabila dukungan kelayakan diterima selama masa konstruksi, maka penghasilan ditangguhkan diakui sebagai penghasilan pada saat tercapainya tanggal operasi komersial. Apabila Dukungan Kelayakan diterima setelah tercapainya tanggal operasi komersial, maka penghasilan diakui pada saat dukungan kelayakan tersebut diterima.
3. Setiap kali penghasilan diakui, pada saat yang bersamaan badan usaha juga mencatat beban amortisasi Aset Takberwujud sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan perpajakan dalam jumlah yang sama.

Dengan demikian badan usaha tidak membayar pajak penghasilan atas dukungan kelayakan pada saat dukungan kelayakan diterima melainkan pembayaran pajak terjadi secara bertahap selama masa konsesi yang dapat mencapai paling lama 20 tahun sehingga meringankan arus uang badan usaha. Melalui pemberian perlakuan khusus ini, Direktur Jenderal Pajak berharap minat pihak swasta akan lebih meningkat terhadap proyek-proyek pembangunan infrastruktur melalui skema KPBU.

- b. Insentif berupa pengurangan pajak penghasilan (PPh) badan diberikan kepada Wajib Pajak badan yang melakukan penanaman modal baru pada Industri Pionir (salah satunya infrastruktur ekonomi) dengan nilai penanaman modal baru paling sedikit sebesar Rp 100.000.000.000 (seratus miliar rupiah).

Pengurangan Pajak Penghasilan badan yang melakukan penanaman modal baru pada Industri Pionir diberikan sebesar:

- 100% dari jumlah Pajak Penghasilan badan yang terutang untuk penanaman modal baru dengan nilai paling sedikit Rp500.000.000.000 (lima ratus miliar rupiah);
- 50% dari jumlah Pajak Penghasilan badan yang terutang untuk penanaman modal baru dengan nilai paling sedikit Rp 100.000.000.000 (seratus miliar rupiah) dan paling banyak kurang dari Rp 500.000.000.000 (lima ratus miliar rupiah).

Untuk dapat memperoleh pengurangan tersebut, Wajib Pajak Badan harus memenuhi kriteria sebagai berikut:

- merupakan Industri Pionir;
- berstatus sebagai badan hukum Indonesia;
- melakukan penanaman modal baru yang belum pernah diterbitkan;
- mempunyai nilai rencana penanaman modal baru paling sedikit sebesar Rp100.000.000.000 (seratus miliar rupiah);
- memenuhi ketentuan besaran perbandingan antara utang dan modal;
- berkomitmen untuk mulai merealisasikan rencana penanaman modal paling lambat 1 (satu) tahun setelah diterbitkannya keputusan pengurangan Pajak Penghasilan badan.

Untuk melakukan pembangunan, pemerintah bekerja sama dengan badan usaha jasa konstruksi. Adapun badan usaha jasa konstruksi ini dibagi menjadi Kecil (K1 dan K2), Menengah (M1 dan M2), Besar (B1 dan B2), dan Tidak Memiliki Kualifikasi. Badan usaha jasa konstruksi wajib memiliki Sertifikat Badan Usaha Jasa Konstruksi atau biasa disingkat sebagai SBUJK yang diterbitkan berdasarkan kualifikasi di atas. SBUJK dapat dipergunakan sebagai bukti bahwa badan usaha telah memiliki kualifikasi dalam bidang usahanya.

Pada tanggal 29 Oktober 2021, Pemerintah Republik Indonesia menetapkan Undang-Undang Harmonisasi Peraturan Perpajakan (UU HPP). Undang-Undang ini dibentuk untuk meningkatkan pertumbuhan perekonomian yang berkelanjutan dan mendukung percepatan pemulihan perekonomian, mewujudkan sistem perpajakan yang lebih berkeadilan dan berkepastian hukum, serta meningkatkan kepatuhan sukarela Wajib Pajak di Indonesia dengan cara meringankan beban Wajib Pajak, salah satunya melalui penurunan tarif pajak penghasilan atas jasa konstruksi.

Terdapat penurunan tarif pajak atas penghasilan jasa konstruksi berdasarkan UU HPP. Jenis layanan jasa konstruksi dibagi menjadi tiga, yaitu Konsultasi Konstruksi, Pekerjaan Konstruksi, dan Pekerjaan Konstruksi Terintegrasi. Berikut adalah perubahan tarif pajak atas penghasilan jasa konstruksi berdasarkan UU HPP:

No.	Jenis Pekerjaan	Dilakukan oleh	Tarif Lama	Tarif Baru
1.	Pekerjaan Konstruksi	Penyedia Jasa yang memiliki sertifikat badan usaha kualifikasi kecil atau sertifikat kompetensi kerja usaha orang perseorangan	2%	1,75%
2.	Pekerjaan Konstruksi	Penyedia Jasa yang tidak memiliki sertifikat badan usaha atau sertifikat kompetensi kerja untuk usaha perseorangan	4%	4%
3.	Pekerjaan Konstruksi	Penyedia Jasa selain Penyedia Jasa sebagaimana dimaksud huruf a dan huruf b (Pekerjaan Konstruksi Bersertifikat menengah dan besar)	3%	2,65%
4.	Pekerjaan Konstruksi Terintegrasi	Penyedia Jasa yang memiliki sertifikat badan usaha	-	2,65%
5.	Pekerjaan Konstruksi Terintegrasi	Penyedia Jasa yang tidak memiliki sertifikat badan usaha	-	4%
6.	Jasa Konsultansi Konstruksi	Penyedia Jasa yang memiliki sertifikat badan usaha atau sertifikat kompetensi kerja untuk usaha orang perseorangan	4%	3,5%
7.	Jasa Konsultansi Konstruksi	Penyedia Jasa yang tidak memiliki badan usaha atau sertifikat kompetensi kerja untuk usaha orang perseorangan	6%	6%

Penyesuaian tarif di atas dilakukan guna membuat iklim usaha bidang jasa konstruksi lebih kondusif dan juga tetap bertumbuh karena industri jasa konstruksi dilihat sebagai bidang yang penting dalam menciptakan pertumbuhan ekonomi serta mendukung perkembangan pembangunan dalam negeri.



Catalyst for success

Infrastruktur IKN Menjadi Daya Tarik Investasi di Indonesia

Infrastruktur Ibu Kota Negara (IKN) menjadi daya tarik investasi asing di Indonesia. IKN dikenal dengan nama Nusantara. Pemerintah Indonesia mempresentasikan desain Nusantara kepada masyarakat di dalam negeri dan luar negeri untuk mengundang mereka berinvestasi di IKN Nusantara. Sebelum Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) G20 berlangsung, sebagian negara anggota sudah berencana untuk berinvestasi pada IKN Nusantara, misalnya Uni Emirat Arab (UEA) sebesar USD 20 miliar. Selain itu, setelah investor dari Hong Kong bertemu dengan Presiden Republik Indonesia, Joko Widodo dalam pertemuan pemimpin ekonomi Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC) juga menyatakan minat berinvestasi.

Selama KTT G20 berlangsung, IKN Nusantara juga menjadi pembahasan oleh negara-negara anggota, salah satunya dalam forum High Level Experts and Leaders Panel on Water and Disasters (HELP) Special Event. Korea Selatan berencana untuk berpartisipasi dalam membangun sistem air bersih di IKN Nusantara dengan rencana awal konstruksi dimulai pada 2024. Investasi dari berbagai negara diharapkan dapat turut mendukung pengembangan berbagai sektor, seperti infrastruktur, transportasi, perumahan, gedung perkantoran, fasilitas umum dan sektor lain.

Pemerintah terbuka dan sangat mendukung peran swasta dalam pemindahan dan pembangunan IKN Nusantara baru sesuai dengan rencana. Adapun rencana tersebut adalah sebagai berikut:

Tahap		Periode
I	:	2022 – 2024
II	:	2025 – 2029
III	:	2030 – 2034
IV	:	2035 – 2039
V	:	2040 – 2045

Menteri Investasi mengatakan bahwa akan ada investasi minimal Rp 200 triliun untuk pembangunan IKN tahap I. Pemerintah mengalokasikan dana investasi IKN dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) sekitar Rp 88,54 triliun hingga Rp 92,34 triliun (+19%) dan diharapkan terdapat kolaborasi dari pihak swasta sebesar Rp 377,46 triliun sampai Rp 393,66 triliun sehingga total mencapai Rp 466 – 486 triliun.

Rencana investasi ini diharapkan dapat terwujud karena daya tarik investasi IKN Nusantara yang prospektif. IKN Nusantara memiliki konsep berupa 70% areal hutan dengan sistem terdigitalisasi dan 80% angkutan umum bergerak tanpa awak. Hal ini menjadikan Nusantara sebagai kota hijau, kota digital, kota modern dan kota masa depan. Konsep IKN Nusantara dinilai berbagai negara sejalan dengan visi global dalam transisi energi global, dari fosil menuju energi terbarukan. Selain itu, jalinan hubungan baik antara Indonesia dan berbagai negara juga menjadi faktor pendorong investasi. Keberhasilan mendapatkan investasi akan mendukung komitmen Indonesia untuk menjadi negara maju dengan mengurangi emisi gas rumah kaca sebesar 29%, khususnya di sektor utama yaitu kehutanan, energi, industri dan migas.

Perwujudan pemindahan dan percepatan pembangunan IKN Nusantara menjadi fokus pemerintah karena akan mendatangkan berbagai dampak positif bagi Indonesia. Pemindahan IKN bukan hanya sekedar pemindahan pusat pemerintahan, melainkan sebagai wujud pemerataan pembangunan dan ekonomi nasional. Persepsi masyarakat bahwa pertumbuhan nasional hanya terkonsentrasi di pulau Jawa akan berubah karena pengembangan IKN yang berlokasi di daerah Kalimantan. Perpindahan aktivitas bisnis oleh berbagai pelaku usaha juga akan berdampak pada kehidupan bermasyarakat, dimana membutuhkan fasilitas pendukung dan sumber daya yang kompeten dalam mencapai tujuan usaha. Hal ini akan mendorong pembangunan pelayanan publik dan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) di wilayah sekitar.

Mewujudkan harapan tersebut, pemerintah berencana untuk mengembangkan ekosistem investasi yang lebih ramah dan mudah. Staf Ahli Hubungan Kelembagaan Bappenas sekaligus Ketua Kelompok Kerja (Pokja) Hukum dan Kelembagaan Pemindahan IKN Nusantara, Kementerian PPN/Bappenas, Diani Sadiawati mengatakan bahwa saat ini pemerintah telah melakukan pembahasan dan persiapan terkait rancangan peraturan pemerintah terkait kemudahan berusaha dan perizinan serta fasilitas investasi. Konsultan bisnis juga senantiasa mendukung perwujudan harapan pemerintah dengan mendampingi para investor lokal maupun asing sebagai gerbang investasi dan dapat masuk ke pasar Indonesia.

SCAN BARCODE



SEL SOUTH-EAST ASIA
EDUCATION FOR FINANCE PROFESSION

“
**Be a Qualified
Professional
With us**
”



(+62 361) 2003298



(+6221) 59999737



selsea.id

Head Office
Benoa Square
Jl. Bypass Ngurah Rai No. 21A
Kuta, Bali 80361

Main Campus
Unity Building 2nd Floor Unit E-F
Jl. Boulevard Gading Serpong M5/21
Curug Sangereng, Tangerang 15810

Representative Office
Spazio Building 5th Floor
Jl. Mayjen Yono Suwoyo Kav.3,
Surabaya 60226

Representative Office
UOB Plaza 34th Floor
Jl. MH Thamrin Kav.8-10,
Jakarta Pusat 10230

基建项目及其会计处理

市场概况

基础设施市场分为若干细分市场（社会基础设施、交通基础设施、采掘基础设施、制造基础设施）。在预测期内，印度尼西亚（以下简称“印尼”）的基础设施行业预计将以约3%的复合年均增长率（CAGR）增长。

印尼政府将2020-2024年的基础设施投资需求增加到了4297亿美元，比2015-2019年的3592亿美元增加了20%。目前，通过“政府和私人合作计划”已为83个基础设施项目融资，总投资额达400亿美元。非政府预算支出融资计划对应30个项目，总价值为500亿美元。公私合作关系（PPP）计划将在2020年建设11个项目，项目价值可能达19.7万亿印尼盾。除此之外，政府还有四个重点预算，即教育、医疗保健、社会保护和基础设施。

2020年，公共工程和住房部将继续其优先事项和战略举措，以期在国家优先事项方面取得更多成就，即基础设施和区域平衡增长，以及基础设施领域的粮食、能源及气候的可持续性。一些国家优先事项是通过水资源管理落实的，即通过改善水量、水质及水的可及性，这涉及49座正在建设中的水坝。

根据我们的经验，印度尼西亚的许多重要基础设施项目都是通过公私合作计划下的外国公司参与建设的。SW Indonesia 支持来自中国、韩国和日本的建筑公司为高速列车、收费公路、机场、港口、桥梁和发电厂等项目提供资金。为支持其业务活动，该公司雇用/租赁/使用 SW Indonesia 提供咨询、审计、税务、合规和会计服务。

适用的会计准则及其处理

从事基础设施项目的公司必须遵守某些法定要求，特别是适用的会计准则。与建设项目等基础设施项目相关的收入确认须遵循新会计准则“PSAK 72 - 来自与客户签订的合同的收入”，该准则自2020年1月1日起生效。PSAK 72采用IFRS 15准则，创建了适用于大多数与客户签订的合同的单一收入确认标准，并取代了大多数与收入确认相关的PSAK，包括建筑合同的PSAK。因此，建筑合同的收入确认目前须遵循新准则PSAK 72。

PSAK 72在收入确认中引入了如下所述的五步模型：

第一步，确定与客户的合同。这一步主要是确定所执行的合同是否符合PSAK 72中的收入定义。

第二步，确定履约义务。履约义务是对交付可根据两个标准进行区分的（即可区分的（有区别的）和在合同上下文中可区分的）货物和服务的承诺。如果商品和服务没有区别，则不能脱离彼此单独提供（这是非常简化的解释），此时必须将其视为一个单一的履约义务。大多数建筑合同只包含一个履约义务，原因是合同旨在为客户建造一些东西，并且作为一个整体进行谈判，客户别无选择，只能从供应商那里获得全套方案。

第三步，确定交易价格。有几件事必须强调，原因是在现实中可能会涉及一些变数，如进度或绩效奖金、重要的资金组成部分及非现金奖励。这些估计也应根据其概率加以考虑。

第四步，将交易价格分配给各个履约义务。价格的使用有几种可能，即根据相对独立销售价格进行分配，或确定独立销售价格。

第五步，在主体履行履约义务时或期间确认收入。实体在通过转让承诺的服务履行其履约义务时或期间确认收入。

PSAK 72包含了具体的、更精确的指导，用于确定收入是在一段时间内确认（通常称为“完成百分比”法）还是在某个时间点确认。一般原则是

政府基础设施发展计划

尽管受到COVID-19大流行造成的破坏的严重影响，但因为政府寻求通过投资交通基础设施和清洁能源来刺激经济活动，所以国家基础设施建设产出在2020年仍在扩大。

最终，国家向可持续基础设施的转变将需要多方参与者的干预和合作行动。这不仅包括公私合作和一起努力，还包括衡量影响的新方法和开发旨在为绿色基础设施项目融资的创新工具。在国家和地区层面，监管框架、补贴及税收制度等因素也很重要。这些重叠的考虑因素意味着为可持续基础设施提供资金及其建设任务可以说是全球金融和政治体系所面临的最大的和最复杂的挑战之一。但这是一个必须克服的挑战。

与其他资本密集型行业相比，对先进技术方面的基础设施的投资相对不足。在当前环境下，产能下降和成本上升的压力可能会激励资产所有者和项目经理加速采用人工智能和机器人等技术。使用智能无人机等技术还可以减少维护资本支出。无人机的使用减少了对现场工作人员的需求，从而提高了安全性，并且与现有方法相比，它们可以显著改善预防性维护检查和范围界定工作，并可以提供有关所需维修的更详细信息。

更广泛而言，许多行业向远程工作安排的转变突显了对安全、弹性、基于云的技术和连接性基础设施的需求不断增长。云技术的日益普及将推动对数据传输和存储资产的需求，包括光纤网络、数据和边缘数据中心以及电信塔，这些已经在基础设施投资者中很受欢迎。

新型冠状病毒肺炎 (COVID-19) 大流行的影响

COVID-19对国民经济以及政府、企业和个人的经济状况产生了负面影响。疫情期间基础设施使用率的显著降低以及由此造成的资金和维护短缺引起了地方和国家政府的关注，在过去两年中，政府一直专注于为医疗保健和供应链的迫切需求分配财政资源。COVID-19构成了需求和供应冲击，导致施工中断或延误，原因是人员缺乏、供应链中断或世界各地的政府审批延迟。在许多行业，依赖用户付费的资产面临了需求的急剧下降，导致项目发起人的收入损失惨重。这增加了项目风险，如违约事件、终止、破产或政府违反合同。

疫情后一切都在恢复正常，基础设施发展的进一步趋势将是地理多样性的增加。前几年的建筑活动集中在雅加达以及周边的万丹省和西爪哇省，但佐科政府已将商业活动从爪哇岛分散开来。近年来，中国和印尼建造商已经实现了许多项目，如北加里曼丹的水电站，以及中加里曼丹、北苏门答腊、北苏拉威西及巴厘岛的燃煤电厂、工业园、港口及其他设施。



Catalyst for success

sw-indonesia.com



印度尼西亚基础设施公司财务报表的审计发展

基础设施的定义是社区或组织活动所需的特定社区或地区的基本设施，包括物理和社会设施。在本文中，基础设施包括公路和铁路、机场、码头、港口及灌溉渠；与公用事业功能有关的基础设施，例如洁净水的供应以及水处理厂和配水管线，电力供应，电信网络（电话和互联网），包括石油、生物柴油和天然气在内的能源供应和输配管道。与基础设施相关的项目可以由公共、私人实体或通过公私合作关系（PPP）提供资金。

通过私营部门或公私合作关系（PPP）为基础设施项目融资的融资体系可吸引外国投资者在印度尼西亚（以下简称“印尼”）开展业务。私营部门的投资可以采取与其他私营方联合经营（JO）的形式，也可以采取与印尼国有企业（BUMN）或私营实体联合经营的形式。与印尼其他商业实体一样，有限责任公司（PT）形式的公司必须遵守相关法律和法规，以及联合经营规定。

基础设施发展是一项长期发展，需要仔细规划，且需要相对较高的成本。政府为基础设施发展分配国家预算（APBN），以改善公众的福祉。由APBN提供资金的基础设施开发将接受财务审计委员会（BPK）的财务审计。

BPK的财务审计是检查中央政府或地方政府的财务报告的过程，以就政府财务报告中提供的信息的公允性水平提供意见声明。该财务审计旨在提供合理的保证，确保政府的财务报表在所有重大方面均按照适用的会计准则公允列报。除财务审计外，BPK还进行绩效审计和具有特定目标的审计。

私营公司、BUMN及联合经营公司由公共会计师审计，公司或商业实体一般皆是如此。建设基础设施的实体的审计阶段采用基于风险的审计方法。基于此种方法，审计师必须确定检查过程中存在的风险，包括固有风险和内部控制风险。

对于建设基础设施的公司而言，审计过程中可能存在的先天风险包括收入确认不当、财务报告中的欺诈及管理层凌驾。而可能发现的与内部控制有关的风险与计划与实际发展之间发展过程的低效、预算编制不当或授权使用不适当的预算有关。

审计师的主要优先事项是了解项目风险，评估公司在承担复杂基础设施项目时实施的基础设施控制，及确保项目绩效在财务报表中得到适当反映。在评估大型基础设施项目之初，审计师通常没有足够的信息，这意味着从项目开始就需要考虑风险估计。

许多一开始就有问题的项目往往会持续恶化，导致需要进行干预、问题识别及纠正。这都是为了让项目重回正轨，鉴于基础设施项目的投资量巨大，迅速重回正轨至关重要。浪费和可持续性问题是所有项目的关键方面。在当前的商业环境中，建筑业受到的审查越来越多。此外，还有气候风险和社会风险需要了解。

应该理解的是，投资者越来越有兴趣了解公司在气候变化方面的实际行动以及在可持续努力中所采取的适当行动。下一步可能是为环境报告制定一个全球标准，就像会计师有会计标准一样。投资者已然对关注可持续发展方面感兴趣，而且在向零碳过渡的过程中，可持续性变得越来越重要。

一般而言，基础设施审计过程包括3个阶段，即签约前、计划、实施和报告阶段。在计划阶段，将对所选样本的检查实施情况进行深入测试和检查，特别是基础设施工程项目，既包括合同基础上的物质价值，又包括开展工程的困难程度及偏远地区的项目地点。此外，审计师可就某些技术资格的检查的实施与独立专家协调，尤其是在检查需要测试工程质量时。通常在检查开始时收集的文件有：工程初步规划设计图纸、工程实施的职权范围（KAK）、工程量清单、基础设施开发项目自我估算价格（HPS）。

在实施阶段，审计过程首先是与被审计实体就初步讨论计划进行沟通 and 协调，并对检查样本进行现场实物检查。审计员将对与项目中数量和价格计算的适当性有关的技术规划文件以及在工程执行过程中进行的工程量的变化进行分析。然后，审计师将分析合同中工作描述与合同的一般条件、特殊条件和技术规范的适用性，这些条件、特殊条件和技术规范规定了计量和向服务提供商付款的实施程序和方法。还需要进行现场实物检查，即通过与实施项目时作为参考的合同或工程实施文件相比较，检验工程实施方法的适宜性、被检查方所进行的工程的工程量和规范。

在报告阶段，独立审计师在审计完成后编写一份关于检查结果的报告。在印尼2022财年的财务报表中，独立审计师关于审查资本市场上公司财务报表的报告必须包括关键审计事项（KAM）。KAM的有或无取决于审计师的专业判断结果，这是所进行的财务报表审计中最重要的事项。

审计师需要让客户明白，基础设施项目的利润很重要，所以他们需要更有效率，在财务上更谨慎。此外，审计师要引导商业基础设施的决策者关心气候变化。这些人对项目的影 响可能导致成本增加、未来必须解决的障碍及可持续性问 题，最终可能会出现有关预期回报的问题。归根结底，要看整体的商业模式和将影响该商业模式的战略风险，以及公司未来如何管理和报告风险。

随着基础设施审计过程的不断发展，希望审计师能够提供重要的调查结果和建议，使政府进行的基础设施发展更好、更有效、更高效。如果基础设施发展得到改善，预算规划变得更加有效，那么国家和地区层面的经济增长将加快，而这有助于减少失业、克服贫困及改善人民福祉。



sw-indonesia.com

 Catalyst for success

基础设施税务案例

基础设施发展是政府的资本部门的职能，旨在实现更公平的经济增长。基础设施是衡量一个国家发展的基准之一。政府建造的基础设施不时在增加。

税收具有至关重要的作用，因为税收是国家收入的一个来源，为国家支出提供资金，包括为道路、桥梁、公立学校和公立医院等基础设施建设提供资金。

政府在进一步寻求提高基础设施发展项目的财政可行性，并通过基础设施以可承受的价格实现可用的公共服务，因此政府提供以下服务：

- a. 对公私合作关系（PPP）计划下的基础设施提供活动提供可行性支持。这一努力得到了税务总局发布的第PER-29/PJ/2018号条例的支持，该条例涉及政府与商业实体在基础设施提供方面的合作项目中可行性支持的所得税处理。可行性支持可以在施工期间提供，也可以在《合作协议》中约定的商业运营日期之后提供。

收到的资格支持适用以下条件：

- 1) 商业实体在施工期间将可行性支持记录为递延收入，并在达到商业运营日期时将其资本化为无形资产 - 可行性支持。
- 2) 如果在施工期间收到可行性支持，递延收入在达到商业运营日期时确认为收入。如果在达到商业运营日期后获得可行性支持，则在收到可行性支持时确认收入。
- 3) 每次确认收入的同时，商业实体还按照税收法律和法规的规定，以相同的金额记录无形资产的摊销费用。

因此，商业实体在收到可行性支持时，并不支付可行性支持的所得税，而是在特许期内逐步支付税款，特许期最长可达20年，以助益商业实体的资金流动。通过提供这种特殊待遇，税务总局希望私营部门对通过PPP计划进行的基础设施开发项目的兴趣会增加。

b. 对于在先锋产业（其中之一是经济基础设施）进行新的投资价值至少达到100,000,000,000印尼盾（一千亿印尼盾）的企业纳税人，给予减免企业所得税（CIT）的奖励。

对在先锋产业进行新投资的实体给予所得税减免，具体如下：

- 最低价值为500,000,000,000印尼盾（五千亿印尼盾）的新投资应缴纳企业所得税金额的100%
- 价值低于500,000,000,000印尼盾（五千亿印尼盾）但最低不低于100,000,000,000印尼盾（一千亿印尼盾）的新投资应缴纳企业所得税金额的50%

要获得减免，企业纳税人必须满足以下标准：

- 企业纳税人从事的是先锋产业；
- 拥有印度尼西亚合法商业实体地位；
- 进行从未发行过的新投资；
- 计划的新投资价值至少为100,000,000,000印尼盾（一千亿印尼盾）；
- 遵守债务与股权比率的规定；
- 承诺在企业所得税减免决定发布后1（一）年内开始实现投资计划。

为了进行开发，政府与建筑服务商业实体进行合作。建筑服务商业实体分为小型（K1和K2）、中型（M1和M2）、大型（B1和B2）及“不具备资质”。建筑服务实体必须具有“建筑服务商业实体证书”（通常缩写为SBUJK），该证书根据上述资格颁发。SBUJK可以作为商业实体在其业务领域具有资格的证据。

2021年10月29日，印度尼西亚共和国政府颁布了《税收条例协调法》（UU HPP）。该法的制定是为了促进经济的可持续增长，支持经济复苏的加速，建立一个更加公正和具有法律确定性的税收制度，并通过减轻纳税人的负担来提高印尼纳税人的自愿合规性，其中一项措施是降低建筑服务的所得税税率。

根据HPP法，建筑服务收入的税率有所降低。建筑服务分为三类，即建筑咨询、建筑工程和综合建筑工程。以下是基于HPP法的建筑服务收入税率的变化：

编号	服务类型	执行方	以前的税率	新税率
1.	建筑工程	拥有小型资质商业实体证书或个体工商户业务能力证书的服务提供商	2%	1.75%
2.	建筑工程	没有商业实体证书或个体业务能力证书的服务提供商	4%	4%
3.	建筑工程	上文 a、b 项中所述的其他服务提供商（中型和大型认证建筑工程）	3%	2.65%
4.	综合建筑工程	拥有商业实体证书的服务提供商	-	2.65%
5.	综合建筑工程	没有商业实体证书的服务提供商	-	4%
6.	建筑咨询服务	拥有商业实体证书或个体工商户业务能力证书的服务提供商	4%	3.5%
7.	建筑咨询服务	没有商业实体证书或个体工商户业务能力证书的服务提供商	6%	6%

进行上述税率调整是为了使建筑服务业的商业环境更加有利，为了继续发展建筑服务业，原因是该行业被视为创造经济增长和支持国内发展的一个重要行业。



印度尼西亚基础设施公司财务报表的审计发展

新首都的基础设施开发预计将助力印度尼西亚吸引外国投资。新首都被命名为努桑塔拉。印度尼西亚政府正在向国内外人士展示努桑塔拉的设计，邀请大家投资努桑塔拉。在二十国集团（G20）峰会举行之前，成员国已计划投资努桑塔拉。在亚太经济合作组织（APEC）经济体领导人会议上与印度尼西亚共和国总统佐科-维多多会面后，阿拉伯联合酋长国（UAE）计划投资200亿美元，香港投资者也计划投资。

在G20峰会期间，成员国也讨论了新首都努桑塔拉，其中之一是在水和灾害问题高级别专家和领导人小组（HELP）特别活动论坛上。韩国计划参与努桑塔拉的清洁水系统建设，初步建设计划于2024年开始。来自不同国家的投资预计将支持各个领域的发展，比如基础设施、交通、住房、办公楼、公共设施。

在按计划向努桑塔拉搬迁和努桑塔拉建设过程中，政府持开放态度，非常支持私营部门发挥作用。计划如下：

阶段		时期
I	:	2022 - 2024
II	:	2025 - 2029
III	:	2030 - 2034
IV	:	2035 - 2039
V	:	2040 - 2045

投资部长表示，新首都一期建设最低投资额为200万亿印尼盾。政府从国家预算（APBN）分配约88.54万亿至92.34万亿印尼盾（增加了19%）的新首都投资资金，预计私营部门的合作规模为377.46万亿至393.66万亿印尼盾，所以总额达466-486万亿印尼盾。

由于新首都投资前景颇具吸引力，所以这一投资计划有望实现。新首都的规划是森林面积70%，采用数字化系统，80%的公共交通无人驾驶。这将使努桑塔拉成为一座绿色之城、数字之城、现代之城、未来之城。努桑塔拉的规划概念被各国认为符合全球能源转型下的全球愿景，即从使用化石能源转变为使用可再生能源。此外，印度尼西亚与各国的良好关系也是推动投资的一个因素。成功获得投资将支持印度尼西亚实现成为发达国家并将温室气体排放量减少29%的承诺，特别是主要行业的排放，即林业，能源，工业以及石油和天然气。

实现向努桑塔拉的搬迁并加速其发展是政府的重点，因为这将为印度尼西亚带来各种积极影响。向努桑塔拉搬迁不仅仅是政府中心的转移，更是一种对发展和国民经济的公平分配。公众认为国民经济增长只集中在爪哇岛的看法将因加里曼丹新首都努桑塔拉的发展而改变。各种商业参与者的商业活动转移也将对社会生活产生影响，这需要配套设施和合格的资源来实现商业目标。这将刺激周边地区公共服务和人力资源质量的发展。

为了实现这一希望，政府计划建立一个更友好、更便捷的投资生态系统。国家发展规划部机构关系专家兼国家发展规划部下属的新首都搬迁法律和机构工作组主席迪亚尼·萨迪亚瓦蒂表示，政府目前正在就有关营商便利度、许可及投资设施的政府法规草案进行讨论和准备。商业顾问作为投资门户，也一直通过协助本地和外国投资者进入印度尼西亚市场来支持实现政府的期望。

SCAN BARCODE



Life at



SW

INDONESIA

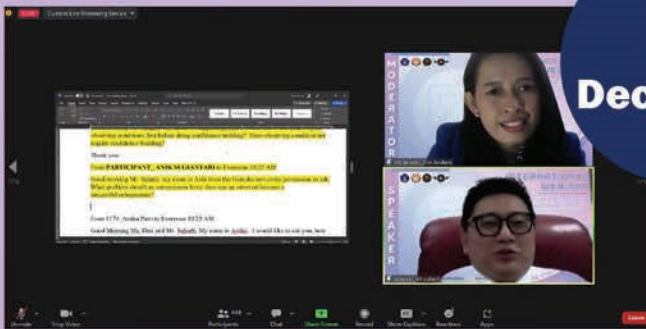
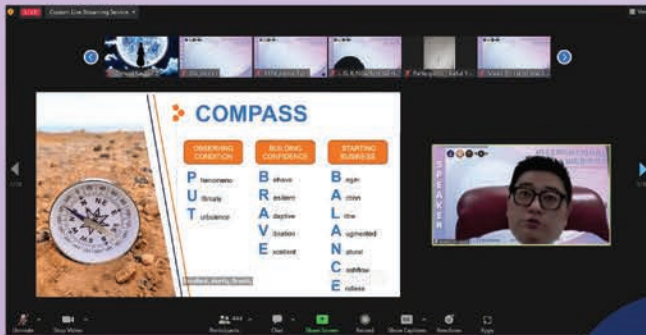


UNDIKSHA FACULTY OF ECONOMY

Proudly Presents

INTERNATIONAL WEBINAR

"BUILDING CONFIDENCE IN STARTING A BUSINESS FOR YOUTHRENEURS"



5
December

UNDIKSHA
FACULTY OF ECONOMY
Proudly Presents

INTERNATIONAL WEBINAR

"BUILDING CONFIDENCE IN STARTING A BUSINESS FOR YOUTHRENEURS"

KEY SPEAKER



**Michell Suharli CPA., CA., BKP.,
CFr.A., FCPA
(CEO of SW Indonesia)**

MODERATOR



**Dr. Nyoman Dini Andiani,
S.ST.Par., M.Par
(Faculty Economy
Lecturer of Universitas
Pendidikan Ganesha)**

2022

Save The Date !
December 5th, 2022
Time: 09.00 A.M. (GMT +8)

PLATFORM 

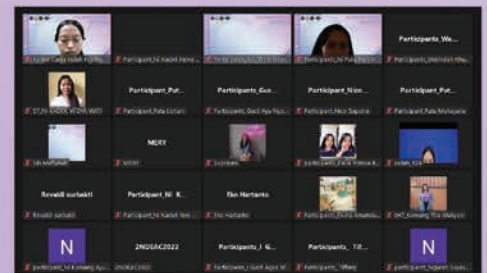
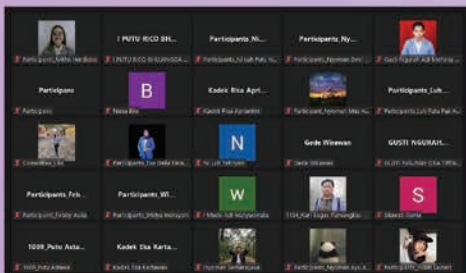
CONTACT PERSON :
GUSTIA : +62 812-3960-6758
MERY : +62 821-4654-3286

Registration Link
<https://go.undiksha.ac.id/Registration-Form-of-EAC-International-Webinar-2022>

Benefit
E-Certificate, Relation, Beneficial Knowledge

BE YOUTH! BE INSPIRES!

@eac_undiksha Eac FE Undiksha eacfe.undiksha@gmail.com





DONATION FOR EARTHQUAKE VICTIM CIANJUR



11
December



Year-End Reminder 2022

"A YEAR AS REMINDER, A NIGHT TO REMEMBER"



16
December



SW AWARDING NIGHT

2022



16
December





Catalyst for success

Asia-Pacific Business Hub

Even in uncertain times, you can rely on our market knowledge to help you take the lead.

Supporting the wider financial services industry

- Audit & other assurance
- Taxation consulting
- Business advisory
- Outsourcing & company services
- Education for finance profession
- Conference & exhibition management

www.sw-indonesia.com

TANGERANG	Unity Building 3rd Floor Jl. Boulevard Gading Serpong M5/21 15810	T. (+6221) 22220200
JAKARTA	UOB Plaza 34th Floor Jl. MH Thamrin Kav.8-10, Jakarta Pusat 10230	T. (+6221) 29932172
SURABAYA	Spazio Building 5th Floor Jl. Mayjen Yono Suwoyo Kav.3, Surabaya 60226	T. (+6231) 99141222
BALI	Benoa Square 2nd Floor Jl. Bypass Ngurah Rai No. 21A, Kuta, Bali 80361	T. (+62361) 200 3298



ICAEW
AUTHORISED
TRAINING EMPLOYER

SILVER LEARNING
PARTNER



CPA
AUSTRALIA



RECOGNISE
EMPLOYER
PARTNER