

**DAMPAK IMPLEMENTASI PSAK 73 TERHADAP LAPORAN  
KEUANGAN DAN RASIO KEUANGAN PADA INDUSTRI JASA  
PENERBANGAN PADA TAHUN 2018**

**RINGKASAN SKRIPSI**

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana**



**Disusun oleh:**

**MUHAMMAD ALVIN ZHAYYAN  
111628868**

**PROGRAM STUDI AKUNTANSI  
SEKOLAH TINGGI ILMU EKONOMI YAYASAN KELUARGA  
PAHLAWAN NEGARA YOGYAKARTA  
2020**

## SKRIPSI

### DAMPAK IMPLEMENTASI PSAK 73 TERHADAP LAPORAN KEUANGAN DAN RASIO KEUANGAN PADA INDUSTRI JASA PENERBANGAN PADA TAHUN 2018

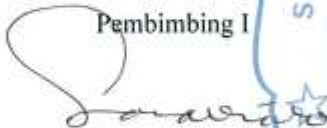
Dipersiapkan dan disusun oleh:

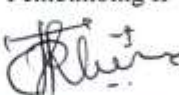
**MUHAMMAD ALVIN ZHAYYAN**

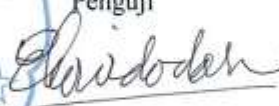
No Induk Mahasiswa: 111628868

telah dipresentasikan di depan Tim Penguji pada tanggal 7 Agustus 2020 dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi (S.E.) di Bidang Akuntansi.

#### Susunan Tim Penguji:

Pembimbing I  
  
Soegiharto, Dr., M.Acc., Ak., CA.

Pembimbing II  
  
Ivana Oktarina Sopacua, SE., M.Si., Ak.

Penguji  
  
Eko Widodo Lo, Dr., M.Si., Ak., CA.

Yogyakarta, 7 Agustus 2020  
Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi YKPN Yogyakarta  
Ketua



  
Haryono Subyaktio, Dr., M.Si.

# PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

## ABSTRAK

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis dampak implementasi PSAK 73 terhadap laporan posisi keuangan dan rasio keuangan industri jasa penerbangan pada tahun 2018. Data yang digunakan pada penelitian ini adalah data kualitatif dan data kuantitatif. Analisis data kualitatif meliputi catatan atas laporan keuangan industri jasa penerbangan dan informasi metode transisi yang ada pada PSAK 73. Di sisi lain, analisis data kuantitatif terdapat pada laporan keuangan industri jasa penerbangan. Untuk menganalisis dampak implementasi PSAK 73, peneliti menggunakan metode kapitalisasi konstruktif Imhoff *et al.* (1997) serta Ozturk (2016). Hasil penelitian menunjukkan jika perusahaan pada industri jasa penerbangan menerapkan metode retrospektif seperti pada PSAK 73 lampiran C05, maka aset dan liabilitas akan meningkat sebesar 94% dan 136%. Di sisi lain, ekuitas akan mengalami penurunan sebesar 133%. Akan tetapi, jika aset hak-guna dicatat sebesar nilai liabilitas, maka nilai aset dan liabilitas akan meningkat sebesar 115% dan 136%. Di sisi lain, nilai ekuitas tidak mengalami perubahan. Penerapan Opsi A PSAK 73 pada rasio keuangan industri penerbangan menyebabkan penurunan performa *debt to equity* 819%, *debt to assets* 21%, *return on assets* 49%, dan peningkatan performa *return on equity* 405%. Apabila industri penerbangan menggunakan Opsi B, maka akan terjadi penurunan performa pada bagian *debt to equity*, *debt to assets*, dan *return on assets* masing-masing 136%, 10%, dan 53%.

Kata kunci: Sewa operasi, PSAK 73, kapitalisasi konstruktif, laporan posisi keuangan, dan rasio keuangan.

# PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

## ABSTRACT

*The purpose of this research is to analyze the impact of PSAK 73 implementation on the statement of financial position and financial ratio of the aviation industry in 2018. Data that used on this research is qualitative and quantitative data. Qualitative data analyzed include notes to the financial statement of the aviation industry and information about transition on PSAK 73. Otherwise, quantitative data analyzed is on financial statement of the aviation industry. To analyze the impact of PSAK 73, researcher used the constructive capitalization model by Imhoff et al. (1997) as well as Ozturk (2016). The result of this research show that if the aviation industry used retrospective method like on PSAK 73 appendix C05, the asset and liability balance will increase by 94% and 136%. While, the equity balance will decrease by 133%. In other side, if the company uses the cumulative method with the same amount of right-to-use assets as the lease liability, the asset and liability balance will increase by 115% and 136%. In other hand, the equity balance didn't change. Implementation of PSAK 73 option A in the aviation industry causes debt to equity performance, debt to asset, return on asset declined by 819%, 21%, 49%, and the performance of return on equity increase 405%. If the aviation industry uses option B, it will causes debt to equity performance, debt to asset, return on asset declined by 136%, 10%, and 53%*

*Keywords: PSAK 73, constructive capitalization, operating lease, statement of financial position, and financial ratio.*

# PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

## PENDAHULUAN

### Latar Belakang

Sewa adalah suatu perjanjian antara pesewa (*lessor*) dengan penyewa (*lessee*). Dalam perjanjian tersebut, pesewa memberikan hak kepada penyewa untuk menggunakan suatu aset selama periode waktu yang disepakati. Sebagai gantinya, penyewa melakukan pembayaran kepada pesewa (IAI, 2014).

Pada tahun 1974, industri *leasing* mulai berkembang di Indonesia. Salah satu penyebab berkembangnya industri *leasing* adalah karena adanya manfaat yang didapat oleh penyewa berupa penghematan pajak, pendanaan yang lebih murah, dan penurunan risiko keusangan aset sewaan (Orabi, 2014). Di Indonesia, peraturan mengenai transaksi sewa diatur dalam PSAK 30. Peraturan ini menjelaskan tentang pengklasifikasian sewa operasi dan sewa pembiayaan serta pencatatannya. PSAK 30 merupakan hasil adopsi dari IAS 17 dan efektif berlaku per 1 Januari 2012 (IAI, 2012).

Industri *leasing* yang semakin berkembang menuntut *International Accounting Standards Committee* (IASC) mengeluarkan peraturan IAS 17. Tujuan dikeluarkannya peraturan tersebut adalah untuk menentukan kebijakan akuntansi dan pengungkapan terkait penerapan sewa operasi dan sewa pembiayaan (Deloitte, 2006). Dalam perkembangannya, IAS 17 mendapatkan banyak kritik dari pengguna laporan keuangan. Hal ini dikarenakan IAS 17 tidak dapat merepresentasikan informasi keuangan dengan baik. Lebih spesifik lagi, IAS 17 tidak mensyaratkan *lessee* untuk melaporkan liabilitas yang muncul akibat dari transaksi sewa operasi (PricewaterhouseCoopers, 2017).



# PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Dengan adanya permasalahan tersebut, IASB bekerjasama dengan FASB membentuk peraturan baru. Pada awal tahun 2016, IASB menerbitkan IFRS 16, akuntansi sewa, untuk menggantikan IAS 17. Peraturan ini efektif diberlakukan per 1 Januari 2019. Secara substantial, IFRS 16 mengubah metode akuntansi untuk *lessee*. Dalam metode tersebut, pengklasifikasian sewa operasi dan sewa pembiayaan dihapuskan. Sebagai gantinya, semua sewa diklasifikasikan seperti sewa pembiayaan pada IAS 17. Pengecualian terjadi pada sewa dengan jangka waktu di bawah satu tahun dan dengan aset sewaan yang bernilai rendah. Jika terjadi sewa dengan kriteria tersebut, maka *lessee* akan mengklasifikasikannya sebagai sewa operasi (IFRS, 2016). Di Indonesia, pada tanggal 26 April 2017, Dewan Standar Akuntansi Keuangan (DSAK) mengadopsi IFRS 16 dengan menerbitkan PSAK 73. Dengan adanya peraturan baru ini, PSAK 30 resmi dicabut dan diganti dengan PSAK 73 (IAI, 2017).

*PricewaterhouseCoopers* (PricewaterhouseCoopers, 2017) menyatakan bahwa penerapan PSAK 73 akan berdampak pada peningkatan liabilitas, aset total, dan EBITDA. Tujuh sektor industri yang akan terdampak mencakup jasa profesional, transportasi & logistik, grosir, eceran, jasa penerbangan, kesehatan, dan hiburan. Berikut ini adalah rincian dampak penerapan PSAK 73.

Tabel 0.1 Dampak Penerapan PSAK 73

Industri	Liabilitas	Aset total	EBITDA
Jasa professional	42%	5%	15%
Transportasi & logistik	24%	7%	20%
Grosir	28%	5%	17%
Eceran	98%	22%	41%
Jasa penerbangan	47%	15%	33%
Kesehatan	36%	6%	24%
Hiburan	23%	5%	15%

Sumber: *PricewaterhouseCoopers* (2017)

# PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Menurut *PricewaterhouseCoopers* (2017), penerapan PSAK 73 menyebabkan dampak yang berbeda-beda pada masing-masing industri. Industri yang rasio keuangan dan kinerja keuangan cenderung mengalami dampak paling signifikan adalah industri eceran, jasa penerbangan dan grosir. Industri eceran mengalami peningkatan liabilitas, aset total, dan EBITDA masing-masing 98%, 22%, dan 41%. Dengan urutan yang sama, industri jasa penerbangan mengalami peningkatan sebanyak 47%, 15%, dan 33% dan industri grosir mengalami peningkatan 28%, 5%, dan 17% (*PricewaterhouseCoopers*, 2017).

Dari latar belakang yang telah disampaikan, peneliti tertarik untuk meneliti topik ini karena masih sedikitnya literatur yang membahas mengenai PSAK 73. Selain itu, peneliti lebih tertarik untuk memilih industri jasa penerbangan karena belum adanya penelitian yang membahas dampak penerapan PSAK 73 terhadap laporan keuangan dan rasio keuangan pada industri tersebut di Indonesia. Penelitian ini lebih luas dari penelitian terdahulu dalam hal cakupan perusahaan penerbangan yang diteliti. Tirani (2018) hanya meneliti dampak penerapan PSAK 73 pada PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk sedangkan penelitian ini mencakup semua perusahaan pada industri jasa penerbangan yaitu PT Garuda Indonesia Tbk dan PT AirAsia Indonesia Tbk.

Penelitian ini merupakan simulasi penerapan PSAK 73 pada industri jasa penerbangan. Oleh karena itu, peneliti mencoba menganalisis dampak penerapan PSAK 73 terhadap laporan posisi keuangan dan rasio keuangan perusahaan pada industri tersebut. Metode yang digunakan peneliti dalam menganalisis PSAK 73 adalah metode kapitalisasi sewa konstruktif Imhoff *et al.* (1997) serta Ozturk (2016).

# PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Metode kapitalisasi sewa konstruktif adalah metode yang digunakan untuk mendeteksi aset dan liabilitas yang tidak tercatat (Öztürk, 2016).

## Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah disampaikan, permasalahan yang dapat dirumuskan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apa dampak implementasi PSAK 73 terhadap laporan posisi keuangan industri penerbangan?
2. Apa dampak implementasi PSAK 73 terhadap rasio keuangan industri penerbangan?

## Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk menganalisis dampak implementasi PSAK 73 terhadap laporan posisi keuangan industri penerbangan.
2. Untuk menganalisis dampak implementasi PSAK 73 terhadap rasio keuangan industri penerbangan.

## TINJAUAN TEORI

### Sewa

Sebagaimana sudah didefinisikan sebelumnya, sewa adalah suatu perjanjian antara pesewa (*lessor*) dengan penyewa (*lessee*). Dalam perjanjian tersebut, penyewa mendapatkan hak dari pesewa untuk menggunakan suatu aset selama periode waktu yang disepakati. Sebagai gantinya, penyewa melakukan pembayaran kepada pesewa



# PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

(IAI, 2014). (Orabi, 2014) menyatakan manfaat dalam aktivitas sewa baik untuk penyewa maupun pesewa sebagai berikut:

1. Bagi penyewa manfaat yang didapat adalah:
  - a. Penghematan pajak. Hal ini dikarenakan semua biaya operasi akan mengurangi pajak.
  - b. Fleksibilitas pendanaan. Hal ini disebabkan perusahaan bisa menggunakan kas yang tersedia untuk menambah modal kerja daripada menggunakannya untuk membeli aset sewaan.
  - c. Pengurangan risiko keusangan aset. Hal ini dikarenakan *lessee* hanya menggunakan aset sewaan dalam jangka waktu tertentu dan mengalihkan risiko keusangan kepada *lessor*.
2. Bagi pesewa manfaat yang didapat adalah:
  - a. Peningkatan *Return on Assets* (ROA). Hal ini dikarenakan *lessor* dapat menyewakan asetnya yang menganggur.
  - b. Peningkatan kesempatan untuk menjual aset sewaan ke *lessee* pada akhir masa sewa.

## **Klasifikasi Sewa**

PSAK 30 mengklasifikasikan sewa menjadi dua bagian, yaitu sewa pembiayaan dan sewa operasi. Perbedaan di antara keduanya terletak pada substansi perpindahan risiko dan manfaat kepemilikan aset. Sewa dikatakan sebagai sewa pembiayaan jika dalam transaksi sewa terdapat perpindahan risiko dan manfaat kepemilikan aset.

# PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Sebaliknya, sewa operasi adalah transaksi sewa tanpa perpindahan risiko dan manfaat kepemilikan aset.

Berikut ini adalah beberapa keadaan di mana suatu transaksi sewa dikatakan sebagai sewa pembiayaan menurut PSAK 30:

1. Adanya alih kepemilikan aset kepada *lessee* di akhir masa sewa.
2. Adanya opsi beli yang diberikan kepada *lessee* dengan harga yang jauh lebih rendah dibanding nilai wajar aset sewaan pada tanggal opsi beli mulai dilaksanakan.
3. Masa sewa adalah untuk sebagian besar umur ekonomis aset.
4. Nilai kini pembayaran sewa minimum secara substansial mendekati seluruh nilai wajar aset sewaan.
5. Aset sewaan dapat digunakan oleh *lessee* tanpa harus melakukan modifikasi secara material.

Jika minimal salah satu keadaan di atas terjadi dalam transaksi sewa, maka transaksi sewa tersebut dikelompokkan sebagai sewa pembiayaan.

## **Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) 73: Sewa**

PSAK 73 tentang sewa merupakan hasil adopsi dari IFRS 16 tentang sewa. Draf Exposure (DE) PSAK 73 telah disahkan oleh Dewan Standar Akuntansi Keuangan (DSAK) IAI pada tanggal 26 April 2017 dan mulai efektif berlaku per 1 Januari 2020 (IAI, 2017).

Terdapat perbedaan yang cukup signifikan antara PSAK 73 dan PSAK 30. Berikut ini adalah tabel yang menyajikan perbedaan antara PSAK 73 dan PSAK 30.

Tabel 0.2 Perbedaan antara PSAK 30 dan PSAK 73

# PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

No	Keterangan	PSAK 30	PSAK 73
1	Kriteria sewa pembiayaan	Suatu sewa dikatakan sebagai sewa pembiayaan ketika minimal satu dari beberapa keadaan berikut terpenuhi: <ol style="list-style-type: none"><li>1. Adanya alih kepemilikan aset kepada <i>lessee</i> di akhir masa sewa.</li><li>2. Adanya opsi beli yang diberikan kepada <i>lessee</i> dengan harga yang jauh lebih rendah dibanding nilai wajar aset sewaan pada tanggal opsi beli mulai dilaksanakan.</li><li>3. Masa sewa paling sedikit mencakup 75% dari umur ekonomis.</li><li>4. Nilai kini pembayaran sewa minimum paling tidak mencakup 90% dari nilai wajar aset sewaan.</li></ol>	Semua transaksi sewa dikelompokkan menjadi sewa pembiayaan, kecuali: <ol style="list-style-type: none"><li>1. Sewa dengan periode waktu kurang dari atau sama dengan 12 bulan</li><li>2. Nilai dari aset sewaan rendah</li></ol>
2	Sewa Operasi	Suatu sewa dikatakan sebagai sewa operasi ketika tidak ada satupun dari keadaan sewa pembiayaan yang terpenuhi	Suatu sewa dikatakan sebagai sewa operasi ketika: <ol style="list-style-type: none"><li>1. Sewa dengan periode waktu kurang dari atau sama dengan 12 bulan</li><li>2. Nilai dari aset sewaan rendah</li></ol>

Sumber: PSAK 73: Sewa

PSAK 73, secara substantial, mengubah metode akuntansi untuk *lessee*. Klasifikasi sewa oleh *lessee*, dalam PSAK 30, dibagi menjadi sewa operasi dan sewa pembiayaan. Pada PSAK 73, semua transaksi sewa cenderung dikelompokkan menjadi sewa pembiayaan. Pengecualian terjadi untuk aset dengan masa sewa kurang dari atau sama dengan 12 bulan dan nilai aset sewaan yang rendah. Transaksi sewa dengan keadaan seperti pada pengecualian akan dikelompokkan sebagai sewa operasi. Di lain sisi, metode akuntansi untuk *lessor* tidak mengalami perubahan yang substantial (IFRS, 2016).

## Tanggal Efektif dan Transisi Menuju PSAK 73

Suatu entitas mulai dapat menerapkan PSAK 73 pada tanggal 1 Januari 2020. Jika entitas ingin melakukan penerapan dini, maka entitas diharuskan untuk menerapkan DE PSAK 72: Pendapatan dari Kontrak dengan Pelanggan pada atau sebelum tanggal

# PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

penerapan awal PSAK 73. Definisi tanggal penerapan awal adalah periode pelaporan tahunan saat suatu entitas menerapkan PSAK 73 pertama kali.

Berdasarkan PSAK 73 lampiran C paragraph 05 lessee dapat menerapkan PSAK 73 secara retrospektif untuk setiap periode pelaporan sebelumnya atau secara retrospektif dengan dampak kumulatif pada tanggal penerapan awal PSAK 73. Jika *lessee* menerapkan PSAK 73 sesuai dengan paragraf C05(b), maka *lessee* mengakui liabilitas sewa dan aset hak-guna pada tanggal penerapan awal untuk sewa yang sebelumnya diklasifikasikan sebagai sewa operasi sesuai PSAK 30 tentang sewa.

*Lessee* mengukur jumlah liabilitas sewa dengan cara mendiskontokan sisa pembayaran sewa dengan menggunakan suku bunga pinjaman inkremental *lessee* pada tanggal penerapan awal. Aset hak-guna diukur berdasarkan: (1) jumlah tercatatnya seolah-olah PSAK 73 telah diterapkan sejak tanggal permulaan tetapi didiskontokan dengan menggunakan suku bunga pinjaman inkremental *lessee* pada tanggal penerapan awal atau berdasarkan (2) jumlah yang sama dengan liabilitas sewa.

## **Analisis Laporan Keuangan**

Analisis laporan keuangan adalah proses penilaian kinerja perusahaan berdasarkan informasi yang tersedia di dalam laporan tersebut. Tujuan utama dari analisis laporan keuangan adalah untuk mengidentifikasi perubahan-perubahan pada tren, jumlah, dan hubungan dari perubahan tersebut serta menginvestigasi alasan dibalik perubahan tersebut (Gibson, 2010). Alat yang biasa digunakan dalam menganalisis laporan keuangan adalah analisis komparatif, *trend*, *common-size*, dan rasio. Untuk menilai

# PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

kinerja keuangan perusahaan, alat yang digunakan untuk menganalisisnya adalah analisis rasio keuangan. Pada dasarnya analisis rasio dapat dikelompokkan ke dalam lima kategori, yaitu: rasio likuiditas, rasio aktivitas, rasio solvabilitas, rasio profabilitas, dan rasio pasar (Gibson, 2010).

## METODOLOGI PENELITIAN

### Jenis Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memahami perbedaan perlakuan akuntansi untuk *lessee* berdasarkan PSAK 30 tentang sewa dan PSAK penggantinya yaitu PSAK 73. Selanjutnya, penelitian ini juga akan membahas dampak perubahan perlakuan akuntansi pada laporan keuangan dan kinerja keuangan untuk industri jasa penerbangan. Bentuk dari penelitian ini adalah penelitian kualitatif. Pada penelitian ini, peneliti menggunakan metode kapitalisasi konstruktif yang dikembangkan oleh (Imhoff et al., 1997).

Meskipun penelitian ini merupakan penelitian kualitatif, data yang digunakan dalam penelitian ini berbentuk kualitatif dan kuantitatif (Maxwell, 2010). Data kuantitatif memberikan pemahaman yang lebih jelas dan mendalam tentang suatu fenomena. Hal ini dikarenakan data kuantitatif membantu dalam menginterpretasikan suatu fenomena (Maxwell, 2010).

Metode kapitalisasi konstruktif pertama kali dikembangkan oleh Imhoff et al., (1997). Metode ini bertujuan untuk mengkapitalisasi komitmen sewa operasi yang tidak dapat dibatalkan. Selain itu, penelitian tersebut bertujuan untuk mengetahui dampak dari aset dan liabilitas yang tidak tercatat pada laporan keuangan.

# PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

## Objek Penelitian

Penelitian ini mencakup transaksi sewa operasi yang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan yang bergerak dalam bidang penyediaan jasa penerbangan. Perusahaan yang bergerak dalam bidang penyediaan jasa penerbangan dan tercatat di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2018 adalah PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk dan PT AirAsia Indonesia Tbk. Ada beberapa alasan mengapa industri jasa penerbangan dipilih sebagai objek penelitian ini. Pertama, industri jasa penerbangan adalah salah satu lini industri yang paling terpengaruh oleh adanya implementasi PSAK 73 (PricewaterhouseCoopers, 2017). Kedua, perusahaan yang bergerak di bidang industri jasa penerbangan memiliki jumlah sewa operasi lebih besar dibandingkan dengan sewa pembiayaan.

Pada penelitian ini, peneliti mensyaratkan kriteria pengungkapan sewa operasi yang meliputi:

1. Perusahaan mengungkapkan pembayaran minimum sewa yang akan dilakukan pada periode mendatang.
2. Perusahaan mengungkapkan informasi terkait jatuh tempo maksimum dari sewa operasi yang dilakukan.
3. Perusahaan mengungkapkan data tingkat suku bunga rata-rata tertimbang yang digunakan pada skema sewa pembiayaan

## Teknik Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah pengumpulan data arsip dengan jenis data sekunder. Analisis dilakukan berdasarkan dokumen



# PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

PSAK 73 tentang sewa yang diakses melalui laman resmi IAI, yaitu [www.iaiglobal.or.id](http://www.iaiglobal.or.id).

Untuk menganalisis dampak penerapan PSAK 73 terhadap laporan dan rasio keuangan pada industri jasa penerbangan, peneliti menggunakan data sekunder berupa laporan tahunan. Laporan tahunan yang digunakan peneliti adalah laporan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk dan PT AirAsia Indonesia Tbk untuk periode tahun 2018. Oleh karena itu, pada penelitian ini, peneliti mengasumsikan bahwa perusahaan-perusahaan tersebut melakukan penerapan awal PSAK 73 pada tahun 2018. Laporan ini dapat diakses melalui laman resmi Bursa Efek Indonesia yaitu [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id).

## **Analisis Data**

### **Tahapan Analisis Data**

Untuk mencapai tujuan penelitian, peneliti melakukan beberapa tahap analisis data, yaitu:

1. Mengkaji PSAK 73 secara lengkap dan melakukan identifikasi di beberapa bagian.
2. Mengkaji Laporan Tahunan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk dan PT AirAsia Indonesia Tbk untuk periode tahun 2018.
3. Memilah informasi terkait tarif diskonto rata-rata tertimbang, pembayaran minimum sewa operasi, dan jatuh tempo sewa operasi untuk diolah lebih lanjut.
4. Mengkaji implementasi PSAK 73 berdasarkan beberapa opsi yang termaktub pada Lampiran C PSAK 73 terkait tanggal transisi dan efektif.

# PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

5. Menggunakan data sewa yang sebelumnya telah dipilah untuk memperoleh nilai liabilitas yang disajikan secara lepas neraca (*off-balance sheet*). Nilai liabilitas yang disajikan secara lepas neraca dapat diperoleh dengan menggunakan metode kapitalisasi Imhoff et al., (1997) serta Öztürk (2016).
6. Mengkaji dampak penerapan pada nomor 4, maka peneliti juga mengukur nilai aset hak-guna dengan menggunakan metode yang digunakan oleh Imhoff et al., (1997) serta Öztürk (2016).
7. mengkaji dampak kapitalisasi tersebut pada laporan posisi keuangan dan rasio keuangan masing-masing perusahaan jika nilai liabilitas dan aset lepas neraca sudah diketahui
8. Menggabungkan hasil analisis pada masing-masing perusahaan menjadi satu lini industri.
9. Membuat kesimpulan.

## ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

### Dampak Implementasi PSAK 73 Terhadap Laporan Keuangan

#### Dampak pada Laporan Keuangan Industri Jasa Penerbangan

Perubahan saldo laporan posisi keuangan industri jasa penerbangan  
berdasarkan Opsi A

	Saldo per 31 Desember 2018	Perbedaan	Saldo setelah Kapitalisasi	Perubahan (%)
Total aset	4.364.083.755	4.117.196.303	8.481.280.058	Kenaikan 94%
Total liabilitas	3.689.336.977	5.013.425.817	8.702.762.794	Kenaikan 136%
Total ekuitas	674.746.778	(896.249.513)	(221.502.735)	Penurunan 133%

# PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Perubahan saldo laporan posisi keuangan industri jasa penerbangan  
berdasarkan Opsi B

	Saldo per 31 Desember 2018	Perbedaan	Saldo setelah Kapitalisasi	Perubahan (%)
Total aset	4.364.083.755	5.013.425.817	9.377.509.572	Kenaikan 115%
Total liabilitas	3.689.336.977	5.013.425.817	8.702.762.794	Kenaikan 136%
Total ekuitas	674.746.778	-	674.746.778	0%

Jika industri jasa penerbangan secara keseluruhan menerapkan PSAK 73 berdasarkan Opsi A, maka akan terjadi peningkatan pada total aset dan total liabilitas sebesar 94% dan 136%. Di sisi lain, penerapan PSAK 73 berdasarkan Opsi A akan menyebabkan total ekuitas bernilai negatif. Hal ini dikarenakan penurunan ekuitas melebihi saldo total ekuitas pada industri jasa penerbangan.

Apabila industri jasa penerbangan memilih menerapkan PSAK 73 berdasarkan Opsi B, maka tidak akan terjadi perubahan saldo pada bagian total ekuitas. Akan tetapi, industri jasa penerbangan akan mengalami peningkatan total aset lebih tinggi dibandingkan pada Opsi A. Hal ini dikarenakan perubahan total aset pada Opsi B lebih besar dibandingkan pada Opsi A.

# PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

## Dampak Implementasi PSAK 73 Terhadap Rasio Keuangan

### Dampak pada Rasio Keuangan Industri Jasa Penerbangan

Dampak PSAK 73 Opsi A pada rasio keuangan industri jasa penerbangan

	<i>debt to equity ratio</i>	<i>debt to assets ratio</i>	<i>return on assets</i>	<i>return to equity</i>
Per 31 Desember 2018	$\frac{3.689.336.977}{674.746.778} = 547\%$	$\frac{3.689.336.977}{4.364.083.755} = 85\%$	$\frac{(264.913.320)}{4.364.083.755} = -6\%$	$\frac{(264.913.320)}{674.746.778} = -39\%$
Setelah kapitalisasi	$\frac{8.702.762.794}{(221.502.735)} = -3929\%$	$\frac{8.702.762.794}{8.481.280.058} = 103\%$	$\frac{(264.913.320)}{8.481.280.058} = -3,1\%$	$\frac{(264.913.320)}{(221.502.735)} = 120\%$
Perbedaan	-819%	21%	-49%	-405%

Dampak PSAK 73 Opsi B pada rasio keuangan industri jasa penerbangan

	<i>debt to equity ratio</i>	<i>debt to assets ratio</i>	<i>return on assets</i>	<i>return to equity</i>
Per 31 Desember 2018	$\frac{3.689.336.977}{674.746.778} = 547\%$	$\frac{3.689.336.977}{4.364.083.755} = 85\%$	$\frac{(264.913.320)}{4.364.083.755} = -6\%$	$\frac{(264.913.320)}{674.746.778} = -39\%$
Setelah kapitalisasi	$\frac{8.702.762.794}{674.746.778} = 1290\%$	$\frac{8.702.762.794}{9.377.509.572} = 93\%$	$\frac{(264.913.320)}{9.337.509.572} = -2,8\%$	$\frac{(264.913.320)}{674.746.778} = -39\%$
Perbedaan	136%	10%	-53%	0%

Jika PSAK 73 Opsi A diterapkan pada industri jasa penerbangan, maka akan menyebabkan penurunan performa perusahaan pada bagian *debt to equity*, *debt to assets*, dan *return on assets* masing-masing 819%, 21%, dan 49%. Di sisi lain, dengan diterapkan PSAK 73 Opsi A, maka akan terjadi peningkatan performa pada bagian *return on equity* sebesar 405%. Selanjutnya, berdasarkan tabel 4.27, jika industri jasa penerbangan memilih menerapkan PSAK 73 Opsi B, maka penurunan performa terjadi pada bagian *debt to equity*, *debt to assets*, *return on assets*. Akan tetapi, untuk bagian *return on equity*, tidak mengalami perubahan.

# PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

## SIMPULAN DAN SARAN

### Simpulan

Berdasarkan analisa yang telah dilakukan oleh peneliti, maka dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Dampak yang disebabkan oleh penerapan PSAK 73 pada laporan posisi keuangan industri jasa penerbangan berdasarkan Opsi A adalah peningkatan pada total aset dan total liabilitas sebesar 94% dan 136%. Di sisi lain, penerapan PSAK 73 berdasarkan Opsi A akan menyebabkan total ekuitas turun hingga 133%. Jika industri jasa penerbangan memilih menerapkan PSAK 73 Opsi B, maka dampak yang akan terjadi pada laporan keuangan keuangan adalah kenaikan pada total aset dan total liabilitas sebesar 115% dan 136%.
2. Dampak yang akan disebabkan oleh implementasi PSAK 73 Opsi A pada rasio keuangan industri jasa penerbangan adalah penurunan performa *debt to equity* 819%, *debt to assets* 21%, *return on assets* 49%, dan peningkatan performa *return on equity* 405%. Di sisi lain, jika industri jasa penerbangan memilih untuk mengimplementasikan PSAK 73 berdasarkan Opsi B, maka akan terjadi penurunan performa pada bagian *debt to equity*, *debt to assets*, dan *return on assets* masing-masing 136%, 10%, dan 53%.

### Keterbatasan Penelitian

Berdasarkan temuan teoritis dan empiris yang dihasilkan dalam riset ini, terdapat keterbatasan yang melingkupi riset ini, yaitu:

# PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

1. Hasil pada riset ini tidak bisa digunakan untuk men-generalisasi hasil pada lini industri yang lain. Hal ini dikarenakan, metode penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah analisis deskriptif.
2. Peneliti menggunakan berbagai asumsi dalam proses penyusunan penelitian ini. Hal ini dikarenakan minimnya sumber informasi yang tersedia. Sehingga, hasil pada penelitian ini belum tentu akurat.

## Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka dapat diberikan saran-saran sebagai berikut:

1. Bagi industri jasa penerbangan

Perusahaan-perusahaan yang terdaftar sebagai perusahaan jasa penerbangan diharapkan dapat mengevaluasi dan mengkaji ulang strategi sewa yang diterapkan saat ini guna mempersiapkan penerapan PSAK 73.

2. Bagi DSAK IAI

Diharapkan, hasil penelitian ini dapat membantu DSAK IAI mengevaluasi dampak penerapan PSAK 73 yang berguna untuk membuat kebijakan yang lebih baik di masa yang akan datang.

3. Bagi peneliti selanjutnya

Bagi peneliti selanjutnya, disarankan untuk menambah lini industri serta menjelaskan konsekuensi ekonomik dari penerapan PSAK 73. Hal ini dikarenakan, hasil penelitian ini tidak dapat digunakan untuk meng-generalisasi lini industri lainnya.



# PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

## DAFTAR PUSTAKA

- Beattie, V., Edwards, K., & Goodacre, A. (1998). The impact of constructive operating lease capitalisation on key accounting ratios. *Accounting and Business Research*, 28(4), 233–254. <https://doi.org/10.1080/00014788.1998.9728913>
- Bennett, B. K., & Bradbury, M. E. (2003). Capitalizing non-cancelable operating leases. *Journal of International Financial Management and Accounting*, 14(2), 101–114. <https://doi.org/10.1111/1467-646X.00091>
- Deloitte. (2006). *Standards: Iasplus*.
- Duke, J. C., Hsieh, S. J., & Su, Y. (2009). Operating and synthetic leases: Exploiting financial benefits in the post-Enron era. *Advances in Accounting*, 25(1), 28–39. <https://doi.org/10.1016/j.adiac.2009.03.001>
- Gibson, C. H. (2010). *Financial Reporting & Analysis - Cycle 2 - The Financial Statements*.
- IAI. (2012). *Berita & Kegiatan: SAK Efektif Berlaku 1 Januari 2012*.
- IAI. (2014). *Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) 30: Sewa*.
- IAI. (2016). *Standar Akuntansi Keuangan Efektif per 1 Januari 2017*. IAI.
- IAI. (2017). *Berita & Kegiatan: Pengesahan Draft Ekspose PSAK 73*.
- IFRS. (2016). *IFRS Standards: IFRS 16 Leases*.
- Imhoff, E. A., Lipe, R. C., & Wright, D. W. (1997). Operating leases: Income effects of constructive capitalization. *Accounting Horizons*, 11(2), 12–32.
- Kieso, D. E., Weygandt, J. J., & Warfield, T. D. (2010). *Intermediate Accounting, Volume 2*. John Wiley & Sons.
- KPMG. (2016). *Leases Transition Option*.
- Maxwell, J. A. (2010). Using numbers in qualitative research. *Qualitative Inquiry*, 16(6), 475–482. <https://doi.org/10.1177/1077800410364740>

# PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Orabi, M. M. A. (2014). The Impact of Leasing Decisions on the Financial Performance of Industrial Companies  
TheImpactofLeasingDecisionsontheFinancialPerformanceofIndustrialCompanie  
s The Impact of Leasing Decisions on the Financial Performance of Industrial Companies. *Global Journals Inc. (USA)*, 14(2), 21.

Öztürk, M. (2016). Impact of New Standard “IFRS 16 Leases” on Statement of Financial Position and Key Ratios: A Case Study on an Airline Company in Turkey. *Business and Economics Research Journal*, 7(4), 143–143.  
<https://doi.org/10.20409/berj.2016422344>

PricewaterhouseCoopers. (2017). *PSAK 73 Leases: Impact*.

TIRANI, U. G. (2018). *Analisis Dampak Implementasi Psak 73 Terhadap Laporan Posisi Keuangan Dan Rasio Keuangan Pt Garuda Indonesia (Persero) Tbk*.

Wong, K., & Joshi, M. (2015). The impact of lease capitalisation on financial statements and key ratios: Evidence from Australia. *Australasian Accounting, Business and Finance Journal*, 9(3), 27–44.  
<https://doi.org/10.14453/aabfj.v9i3.3>

