

**PERBANDINGAN KINERJA KEUANGAN PERUSAHAAN
BERDASARKAN PSAK 30 DAN PSAK 73 MENGENAI
SEWA PADA PERUSAHAAN SEKTOR TRANSPORTASI
YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA
(TAHUN 2019-2020)**

SKRIPSI

OLEH:

HERMINA SITUMORANG

188330179



**PROGRAM STUDI AKUNTANSI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2022**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 10/10/22

Access From (repository.uma.ac.id)10/10/22

**PERBANDINGAN KINERJA KEUANGAN PERUSAHAAN
BERDASARKAN PSAK 30 DAN PSAK 73 MENGENAI
SEWA PADA PERUSAHAAN SEKTOR TRANSPORTASI
YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA
(TAHUN 2019-2020)**

SKRIPSI

**OLEH:
HERMINA SITUMORANG
188330179**



**PROGRAM STUDI AKUNTANSI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2022**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 10/10/22

Access From (repository.uma.ac.id)10/10/22

**PERBANDINGAN KINERJA KEUANGAN PERUSAHAAN
BERDASARKAN PSAK 30 DAN PSAK 73 MENGENAI
SEWA PADA PERUSAHAAN SEKTOR TRANSPORTASI
YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA
(TAHUN 2019-2020)**

SKRIPSI

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh
Gelar Sarjana Di Fakultas Ekonomi Dan Bisnis
Universitas Medan Area

Oleh:

HERMINA SITUMORANG

188330179

**PROGRAM STUDI AKUNTANSI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2022**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 10/10/22

Access From (repository.uma.ac.id)10/10/22

HALAMAN PENGESAHAN

Judul Skripsi : Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Berdasarkan PSAK 30 dan PSAK 73 Mengenai Sewa pada Perusahaan Sektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2019-2020

Nama : **HERMINA SITUMORANG**

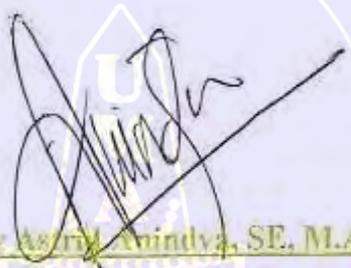
NPM : 188330179

Program Studi : Akuntansi

Fakultas : Ekonomi dan Bisnis

Disetujui Oleh :

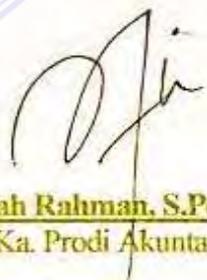
Komisi Pembimbing


(Desy Astriy Anindya, SE, M.Ak)

Mengetahui



Alimud Din, BBA (Hons), Ph.D, CIMA
Dekan


(Fauziah Rahman, S.Pd, M.Ak)
Ka. Prodi Akuntansi

Tanggal/Bulan/Tahun Lulus : 02 September 2022

HALAMAN PERNYATAAN ORIGINALITAS

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi saya yang berjudul **“Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Berdasarkan PSAK 30 dan PSAK 73 Mengenai Sewa pada Perusahaan Sektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2019-2020”** yang saya susun merupakan salah satu syarat memperoleh gelar sarjana merupakan hasil karya tulis saya sendiri. Adapun bagian-bagian tertentu dalam penulisan skripsi ini yang saya kutip dari hasil karya orang lain telah dituliskan sumbernya secara jelas sesuai dengan norma, kaidah dan etika penulisan ilmiah.

Saya bersedia menerima sanksi pencabutan gelar akademik yang saya peroleh dan sanksi-sanksi lainnya dengan peraturan yang berlaku, apabila dikemudian hari ditemukan adanya plagiat dalam skripsi ini.

Medan, 20 Agustus 2022



Hermina Situmorang

188330179

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR/SKRIPSI UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai civitas akademik Universitas Medan Area, saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : HERMINA SITUMORANG
NPM : 188330179
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis
Program Studi : Akuntansi
Jenis karya : Tugas Akhir/Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Medan Area **Hak Bebas Royalti Non-eksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul **“Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Berdasarkan PSAK 30 dan PSAK 73 Mengenai Sewa pada Perusahaan Sektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2019-2020”**. Dengan Hak Bebas Royalti Non Eksklusif ini Universitas Medan Area berhak menyimpan, mengalih media/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat dan mempublikasikan skripsi saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Medan

Pada Tanggal : 20 Agustus 2022

Yang menyatakan,



Hermiina Situmorang

188330179

RIWAYAT HIDUP

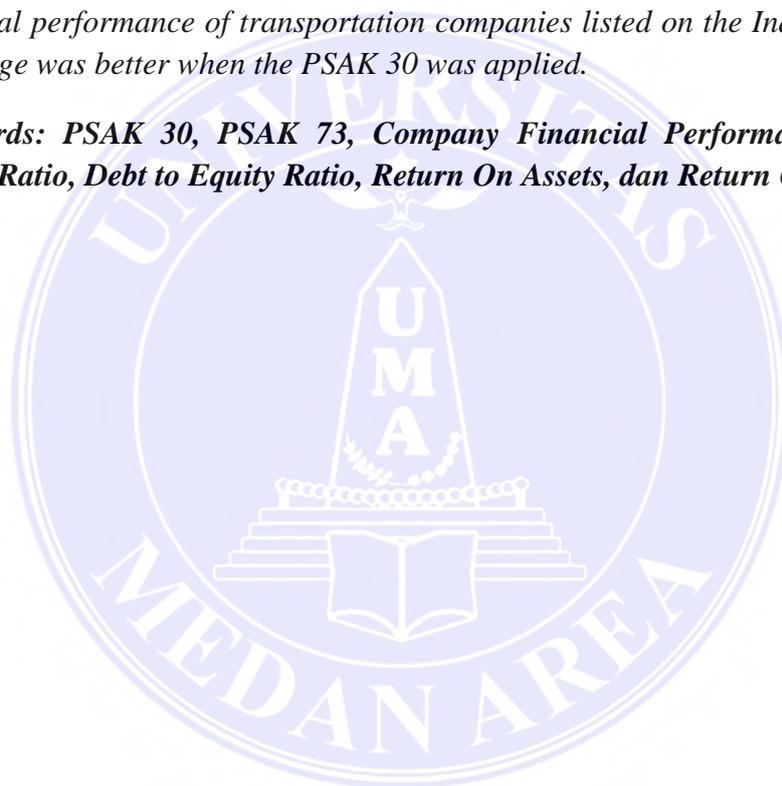
Peneliti dilahirkan di Afdeling VI Rimpian Lubuk Batu Jaya, Kabupaten Indragiri Hulu, Provinsi Riau, Pada tanggal 02 Juni 1998. Anak ke 4 (empat) dari Bapak Mardipan Situmorang dan Ibu Serdi Br Manullang, memiliki saudara kandung 3 (tiga) orang. Tahun 2017 peneliti lulus dari SMA Negeri 1 Sungai Lala, dan pada tahun 2018 terdaftar sebagai mahasiswa Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Medan Area.



ABSTRACT

This study aims to compare the company's performance based on PSAK 30 and PSAK 73 regarding leases. This study uses a comparative descriptive method with a quantitative approach. The population in this study were 46 companies using the purposive sampling method, then obtained 42 samples of companies so that it becomes 84 observations. The object of this research is the transportation sector companies listed on the Indonesia Stock Exchange in the 2019-2020 research period. The method of data analysis in this study is ratio analysis, descriptive statistical analysis, regression analysis which includes normality test, Wilcoxon ranks signed test and hypothesis testing. The results of the research using ratio analysis tests, descriptive statistics and hypothesis testing showed that the financial performance of transportation companies listed on the Indonesian stock exchange was better when the PSAK 30 was applied.

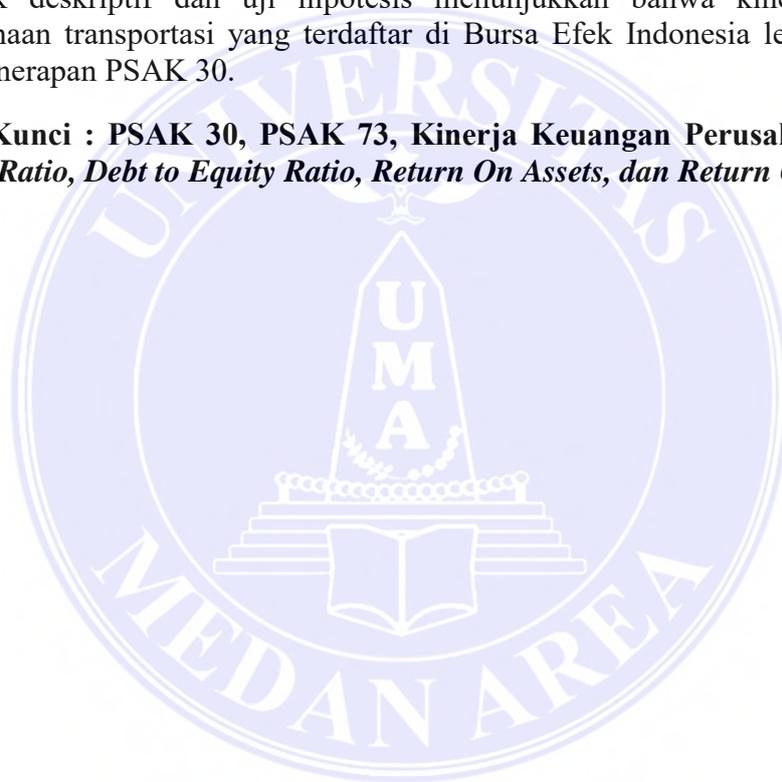
Keywords: *PSAK 30, PSAK 73, Company Financial Performance (Debt to Assets Ratio, Debt to Equity Ratio, Return On Assets, dan Return On Equity)*



ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui perbandingan kinerja keuangan perusahaan berdasarkan PSAK 30 dan PSAK 73 mengenai sewa. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif komparatif dengan pendekatan kuantitatif. Populasi dalam penelitian ini adalah 46 Perusahaan dengan menggunakan metode *Purposive sampling* maka diperoleh 42 sampel perusahaan sehingga menjadi 84 observasi. Objek penelitian ini adalah perusahaan sektor transportasi yang tercatat di Bursa Efek Indonesia dalam kurun waktu penelitian 2019-2020. Metode analisis data pada penelitian ini adalah analisis rasio, analisis statistik deskriptif, analisis regresi yang meliputi uji normalitas, uji peringkat bertanda *wilcoxon* dan uji hipotesis. Hasil penelitian dengan menggunakan uji analisis rasio, statistik deskriptif dan uji hipotesis menunjukkan bahwa kinerja keuangan perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia lebih baik pada saat penerapan PSAK 30.

Kata Kunci : PSAK 30, PSAK 73, Kinerja Keuangan Perusahaan (*Debt to Assets Ratio, Debt to Equity Ratio, Return On Assets, dan Return On Equity*)



KATA PENGANTAR

Puji dan syukur peneliti panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa segala berkat dan kasih karunia-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **“Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Berdasarkan PSAK 30 dan PSAK 73 Mengenai Sewa pada Perusahaan Sektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2019-2020”** yang disusun untuk memenuhi syarat dalam menyelesaikan pendidikan program strata (S-1) Program Studi Akuntansi Fakultas Ekonomi dan Bisnis di Universitas Medan Area.

Dengan selesainya skripsi ini, peneliti ingin menyampaikan ucapan terimakasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr Dadan Ramdan, M,Eng, M.Sc selaku Rektor Universitas Medan Area.
2. Bapak Ahmad Rafiki BBA (Hons), MMgt, Ph.D, CIMA selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Medan Area.
3. Ibu Fauziah Rahman, S.Pd, M.Ak selaku Ketua Program Studi Akuntansi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Medan Area.
4. Ibu Desy Astrid Anindya, S.E, M.Ak selaku Dosen Pembimbing yang telah bersedia meluangkan waktu untuk membimbing serta memberikan arahan dan masukan kepada peneliti untuk menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
5. Bapak/Ibu Dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Medan Area yang telah membimbing dan mendidik Peneliti selama masa perkuliahan, serta seluruh Staf Tata Usaha dan aktivis akademik Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Medan Area.

6. Keluarga tercinta yaitu kedua orangtua saya Bapak Mardipan Situmorang dan Ibu Serdi Br. Manullang beserta saudara-saudara ku Fransisco Situmorang, S.H, Eva Erna Wati Situmorang, S.E, Hermika Situmorang S.Pd yang senantiasa memberikan dukungan, doa dan semangat yang tidak ternilai harganya.
7. Sahabat-sahabat calon akuntan Peranisa Dwi Putri, Yustivin Anggreani Butar-Butar, Amalia Syahfitri Gultom, Sasmalita Laurensia Purba, Ellika Indah Budiarti, dan Desinta Rahma Wati, S.AB yang telah memberikan dukungan sehingga skripsi ini dapat selesai dengan baik, serta teman seperjuangan Akuntansi A-4 Pejuang Toga selama perkuliahan.
8. Seluruh pihak yang tidak dapat peneliti sebutkan satu per satu.

Peneliti menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat dibutuhkan dalam skripsi ini agar lebih baik lagi kedepannya. Semoga skripsi ini dapat memberi manfaat dan menambah wawasan bagi setiap pembacanya. Terimakasih.

Medan, 20 Agustus 2022

Peneliti:

ttd

Hermiina Situmorang

188330179

DAFTAR ISI

	Halaman
ABSTRACT	v
ABSTRAK	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang Masalah	1
1.2. Rumusan Masalah.....	6
1.3. Tujuan Penelitian	6
1.4. Manfaat Penelitian	6
BAB II LANDASAN TEORI	7
2.1 Kinerja Keuangan Perusahaan	7
2.1.1 Pengertian Kinerja Keuangan Perusahaan	7
2.1.2 Indikator Kinerja Keuangan Perusahaan	8
2.1.3 Tujuan Penilaian Kinerja Keuangan Perusahaan	11
2.1.4 Manfaat Penilaian Kinerja Keuangan Perusahaan	11
2.2 Sewa	12
2.2.1 Pengertian dan Jenis-Jenis Sewa.....	12
2.2.2 Bentuk Pembiayaan dan Keunggulan Sewa	14
2.2.3 Perlakuan Akuntansi Sewa Berdasarkan PSAK No. 30	16
2.2.4 Perlakuan Akuntansi Sewa Berdasarkan PSAK No. 73	18
2.3 Penelitian Terdahulu	19
2.4 Kerangka Konseptual.....	21
2.4.1 Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan berdasarkan PSAK 30 dan PSAK 73	21
2.5 Hipotesis	23
BAB III METODE PENELITIAN	24
3.1 Jenis, Objek dan Waktu Penelitian	24
3.1.1 Jenis Penelitian.....	24
3.1.2 Objek Penelitian.....	24
3.1.3 Waktu Penelitian.....	24
3.2 Definisi Operasional Variabel.....	25
3.3 Jenis dan Sumber Data.....	26
3.3.1 Jenis Data	26
3.3.2 Sumber Data.....	26
3.4 Populasi dan Sampel Penelitian	26

3.4.1	Populasi Penelitian.....	26
3.4.2	Sampel Penelitian.....	27
3.5	Teknik Pengumpulan Data.....	29
3.6	Metode Analisis Data.....	29
3.6.1	Analisis Rasio Keuangan.....	30
3.6.2	Analisis Statistik Deskriptif.....	32
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN PENELITIAN.....		34
4.1	Gambaran Umum Objek Penelitian.....	34
4.1.1	Karakteristik Perusahaan Transportasi.....	34
4.1.2	Profil Perusahaan Sampel Penelitian.....	35
4.2	Hasil Penelitian.....	44
4.2.1	Analisis Rasio.....	44
4.2.2	Analisis Statistik.....	52
4.3	Pembahasan.....	57
4.3.1	Dampak Perubahan Akuntansi Sewa pada Laporan Posisi Keuangan.....	57
4.3.2	Dampak Perubahan Akuntansi Sewa pada Rasio Keuangan.....	59
4.3.3	Dampak Perubahan Akuntansi Sewa Berdasarkan Jalur Transportasi.....	63
4.3.4	Dampak Perubahan Kebijakan Akuntansi Sewa pada Setiap Perusahaan.....	65
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....		67
5.1	Kesimpulan.....	67
5.2	Saran.....	67
DAFTAR PUSTAKA.....		68
LAMPIRAN.....		70

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2. 1 Ringkasan Penelitian Terdahulu.....	20
Tabel 3. 1 Waktu Penelitian.....	24
Tabel 3. 2 Definisi Operasional Variabel.....	25
Tabel 3. 3 Kriteria Sampel Penelitian	27
Tabel 3. 4 Daftar Sampel Akhir Penelitian.....	28
Tabel 4. 1 Perubahan Rasio Keuangan	45
Tabel 4. 2 Perubahan Kinerja Keuangan Perusahaan Transportasi.....	50
Tabel 4. 3 Deskriptif Statistika Kinerja Keuangan Perusahaan.....	52
Tabel 4. 4 Uji Normalitas.....	53
Tabel 4. 5 Uji Wilcoxon Signed Ranks Kinerja Keuangan Perusahaan.....	54
Tabel 4. 6 Hasil Uji Statistik Wilcoxon Kinerja Keuangan Perusahaan.....	55
Tabel 4. 7 Perubahan Rata-Rata Laporan Posisi Keuangan.....	57
Tabel 4. 8 Perubahan Rata-Rata Rasio Keuangan.....	59
Tabel 4. 9 Perubahan Rata-Rata Kinerja Keuangan Pada Setiap Perusahaan.....	65

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1 Data Pendapatan Transportasi Udara.....	3
Gambar 1.2 Data Pendapatan Transportasi Darat.....	4
Gambar 1.3 Data Pendapatan Transportasi Laut.....	4
Gambar 2.1 Kerangka Konseptual.....	22
Gambar 4.1 Rasio Transportasi Udara Saat Penerapan PSAK 30.....	50
Gambar 4.2 Rasio Transportasi Udara Saat Penerapan PSAK 73.....	50
Gambar 4.3 Rasio Transportasi Darat Saat Penerapan PSAK 30.....	50
Gambar 4.4 Rasio Transportasi Darat Saat Penerapan PSAK 73.....	51
Gambar 4.5 Rasio Transportasi Laut Saat Penerapan PSAK 30.....	51
Gambar 4.6 Rasio Transportasi Laut Saat Penerapan PSAK 30.....	51
Gambar 4.7 Rata-Rata Rasio Keuangan (PSAK 30)	62
Gambar 4.8 Rata-Rata Rasio Keuangan (PSAK 73)	63
Gambar 4.9 Kebijakan Sewa Berdasarkan Jalur Transportasi (PSAK 30)	64
Gambar 4.10 Kebijakan Sewa Berdasarkan Jalur Transportasi (PSAK 73)	64

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1 Perbandingan Laporan Keuangan Sampel Penelitian.....	71
Lampiran 2 Output Hasil Uji Statistika.....	78
Lampiran 3 Surat Keterangan Selesai Riset.....	80



BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Sewa (*leasing*) adalah suatu bentuk alternatif pendanaan yang dapat dipakai perusahaan dan telah berkembang dengan pesat. Banyak perusahaan yang kegiatan operasinya bisa dilakukan dengan lebih efisien tanpa harus memiliki aset yang digunakan untuk operasional perusahaan tersebut, tetapi aset yang dibutuhkan dapat diperoleh melalui perjanjian *leasing*. Sewa digunakan sebagai perjanjian antara *Lessor* dengan *Lessee* untuk memberikan hak pakai aset dengan jangka waktu yang telah disepakati. Menurut Antasari dan Fauziah (2018:74) di Indonesia kegiatan sewa pertama kali diperkenalkan tahun 1974 dikeluarkannya Surat Keputusan Bersama Menteri Keuangan, Menteri Perdagangan dan Menteri Perindustrian No.Kep-122/MK/2/1974, No.32/MK/SK/2/1974 dan No.33/Kpb/I/1974 pada 7 Februari 1974 mengenai Perizinan *Leasing*.

Dilihat dari perkembangan kegiatan *Leasing* yang sangat pesat karena adanya manfaat yang diperoleh penyewa berupa penghematan biaya pajak, pendanaan yang lebih murah dan risiko keuangan aset sewaan. Di Indonesia, peraturan baku mengenai kebijakan akuntansi mengenai sewa yang diatur dalam Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan atau yang dikenal dengan PSAK 30 adalah hasil adopsi dari *International Accounting Standards (IAS) 17 Lease*. Sehingga setiap perusahaan di Indonesia yang melakukan kegiatan *leasing* harus dilakukan pencatatan dan pelaporan sesuai dengan PSAK (Tanjung, 2019).

PSAK 30 berlaku efektif mulai tanggal 1 Januari 2012 yang diklasifikasikan menjadi sewa pembiayaan dan sewa operasi. Menurut PSAK 30 penyewa boleh

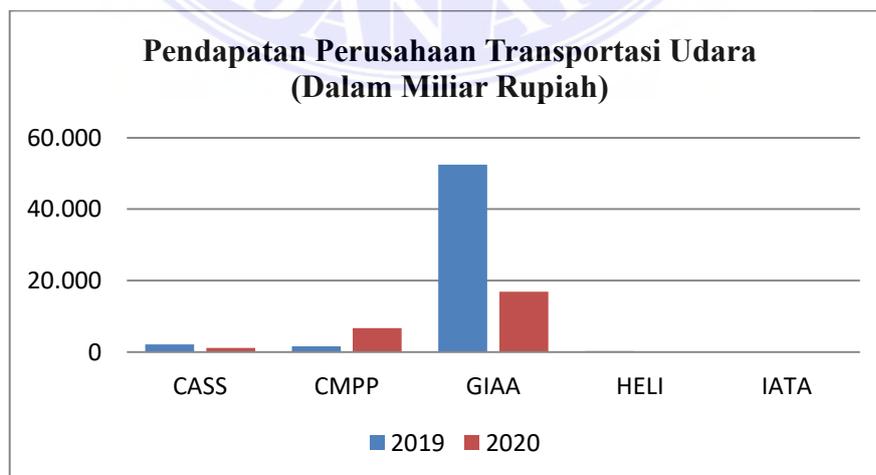
mengakui kedua jenis sewa secara berbeda. Untuk tujuan akuntansi, kontrak sewa dinyatakan dengan dasar sewa modal (*capital lease*) dilakukan pencatatan pada laporan neraca apabila telah memenuhi salah satu kriteria namun jika salah satu tidak terpenuhi maka kontrak sewa diklasifikasikan sebagai sewa operasi (*operating lease*). Maka nilai sewa yang disajikan hanya dapat mewakili sebagian kecil dari jumlah keseluruhan sewa, sehingga tidak dapat menggambarkan situasi keuangan yang sebenarnya. Maka PSAK 30 digantikan oleh PSAK 73 sejak tanggal 1 Januari 2020 (Rizky dan Grace, 2021).

PSAK 73 merupakan suatu pergantian mengenai perlakuan akuntansi sewa dari PSAK 30 yang dikeluarkan oleh Ikatan Akuntan Indonesia (IAI). Pergantian standar akuntansi mengenai sewa membawa dampak terhadap model akuntansi sewa untuk penyewa, namun tidak untuk pesewa. Menurut *Draft Exposure* menjelaskan bahwa PSAK 73 tentang model akuntansi yang dapat dilaporkan secara tunggal oleh *lessee* dan mengklasifikasikan sewa sebagai sewa pembiayaan (*Financial Lease*) dan untuk penyewa (*Lessor*) tidak ada perubahan aturan yang signifikan, sehingga tidak adanya perubahan jenis sewa pembiayaan ataupun sewa operasi. Tujuan dari perubahan standar akuntansi sewa adalah memperkenalkan model akuntansi tunggal kepada penyewa untuk menetapkan prinsip pengakuan, penyajian dan pengungkapan atas sewa (Greuning, 2005).

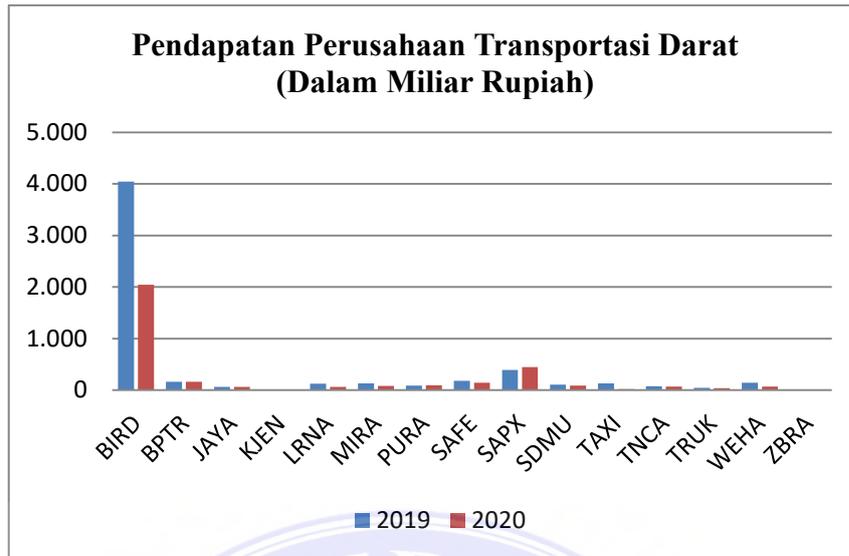
Menurut Sudana (2015:32) Perubahan kebijakan standar akuntansi seperti keputusan untuk menyewa dari pada membeli aset, akan mempengaruhi kinerja keuangan suatu perusahaan. Menurut Pricewaterhouse Coopers (PwC) dalam penelitian Rizky dan Grace (2021) menyebutkan bahwa semua perusahaan

terkena dampak perubahan PSAK tentang sewa yaitu nilai *liabilitas* atau kewajiban perusahaan akan mengalami peningkatan rata-rata sebesar 5 persen.

Adanya perubahan kebijakan akuntansi mengenai sewa ini akan mempengaruhi laporan keuangan suatu perusahaan terutama oleh pihak *lessee*. Sektor transportasi merupakan salah satu perusahaan yang terkena dampak dari perubahan standar akuntansi mengenai sewa baik itu perusahaan transportasi jalur darat, laut, maupun udara. Yang mana sektor transportasi merupakan sektor pendorong pertumbuhan perekonomian suatu negara yang terkena dampak dari adanya pandemic. Dengan munculnya pandemi *Covid-19* pemerintah mengambil suatu tindakan untuk memberhentikan penyebaran virus tersebut dengan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB). Sektor transportasi angkutan laut terkena dampak dari adanya kebijakan yang mengakibatkan pemberhentian operasi, dan transportasi udara juga mengalami dampak yang sama dimana penerbangan pada seluruh tujuan dibatasi dan wajib mematuhi protokol kesehatan yang disarankan oleh pemerintah. Serta transportasi darat juga mengalami penurunan pendapatan (Kumparan.com). Dapat terlihat pada diagram berikut:



Gambar 1. 1
Data Pendapatan Transportasi Udara



Gambar 1.2
Data Pendapatan Transportasi Darat



Gambar 1.3
Data Pendapatan Transportasi Laut

Dari data pendapatan perusahaan transportasi terlihat sejak diberlakukan standar akuntansi mengenai sewa sebagian besar perusahaan mengalami penurunan pendapatan, sehingga akan mempengaruhi laporan keuangan perusahaan, yang nantinya akan mencerminkan kinerja perusahaan. Dimana perusahaan melakukan penilaian kinerja yang dicapai bertujuan untuk menghasilkan informasi yang

sebenarnya. Suatu perusahaan dikatakan berhasil dalam mencapai target yang telah ditetapkan dapat dilihat dari kinerja keuangan perusahaan tersebut.

Menurut Sudana (2015:23) untuk mengevaluasi kinerja perusahaan di masa lalu serta menyusun rencana masa depan perusahaan dilakukan suatu analisis. Analisis rasio merupakan salah satu cara dalam menganalisa kondisi keuangan suatu perusahaan. Analisa rasio keuangan merupakan suatu analisis yang melihat laporan keuangan perusahaan yaitu laporan posisi keuangan dan laporan laba rugi.

Kinerja keuangan perusahaan transportasi dapat diukur dengan rasio *solvabilitas* dan *profitabilitas* yaitu *Debt to Assets Ratio (DAR)*, *Debt to Equity Ratio (DER)*, *Return on Assets (ROA)* dan *Return on Equity (ROE)*. Dimana rasio utang adalah rasio yang digunakan untuk membandingkan antara beban utang perusahaan terhadap aset atau ekuitasnya, yang dapat menggambarkan kesanggupan suatu perusahaan untuk memenuhi semua kewajiban perusahaannya. Apabila perusahaan tidak dapat mengelolah utangnya dengan baik dan optimal, akan berdampak buruk terhadap kondisi kesehatan keuangan perusahaan. Sehingga besarnya beban utang dapat mengurangi jumlah laba bersih yang akan diterima perusahaan, yang pada akhirnya akan mengurangi keuntungan bagi pemegang saham. Sedangkan rasio *profitabilitas* adalah rasio yang menunjukkan seberapa besar kesanggupan perusahaan dalam memperoleh keuntungan dengan menggunakan aset atau modalnya secara produktif sehingga dapat dilihat dengan membandingkan nilai laba yang dihasilkan perusahaan pada satu periode dari nilai aset atau nilai ekuitasnya (Sudana, 2015:23).

Dengan demikian peneliti tertarik untuk meneliti penelitian yang berjudul **“Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Berdasarkan PSAK 30 dan PSAK 73 Mengenai Sewa pada Sektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (Tahun 2019- 2020)”**.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dijelaskan, dapat ditarik rumusan masalah penelitian yaitu: Bagaimana perbedaan kinerja keuangan perusahaan pada saat penerapan PSAK 30 dan PSAK 73 pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI Tahun 2019-2020 ?

1.3. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui perbedaan kinerja keuangan perusahaan pada saat penerapan PSAK 30 dan PSAK 73 mengenai sewa pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di BEI Tahun 2019-2020.

1.4. Manfaat Penelitian

Sesuai dengan permasalahan yang telah diuraikan pada rumusan masalah, maka manfaat dari dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui perbandingan kinerja keuangan perusahaan transportasi yang lebih baik, antara PSAK 30 dan PSAK 73 mengenai sewa.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Kinerja Keuangan Perusahaan

2.1.1 Pengertian Kinerja Keuangan Perusahaan

Menurut Rudianto (2013:189) mengungkapkan bahwa kinerja keuangan merupakan hasil pencapaian atau kemampuan yang dicapai oleh manajemen perusahaan dalam menjalankan kegiatan usaha perusahaan secara efektif selama periode tertentu. Kinerja keuangan sangat penting digunakan untuk mengetahui apakah perusahaan mengalami perkembangan atau tidaknya.

Menurut Fahmi (2011) menyebutkan bahwa Kinerja keuangan merupakan gambaran dari hasil pencapaian perusahaan atas berbagai kegiatan yang dilakukan. Dapat dijelaskan bahwa kinerja keuangan merupakan evaluasi dari hasil pencapaian perusahaan dalam melaksanakan aturan perusahaan secara baik dan benar. Maka dari itu untuk mengetahui apakah kinerja perusahaan mengalami peningkatan atau penurunan, maka dapat dilakukan pengukuran kinerja dengan menganalisis laporan keuangan perusahaan.

Sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa kinerja keuangan merupakan gambaran kondisi keuangan perusahaan pada suatu periode tertentu, yang dapat diukur dengan indikator kecukupan modal, likuiditas dan profitabilitas. Kinerja keuangan merupakan hasil pencapaian yang dilakukan oleh perusahaan dalam memperoleh keuntungan, maka dapat dilihat perkembangan dan potensi pertumbuhan yang baik dalam mengandalkan sumber daya yang dimiliki.

2.1.2 Indikator Kinerja Keuangan Perusahaan

Kinerja keuangan perusahaan diukur untuk melihat seberapa efisien dan efektif perusahaan beroperasi selama periode akuntansi. Pengukuran kinerja keuangan dapat dilakukan dengan analisis rasio yaitu untuk melihat apakah kinerja keuangan perusahaan dalam keadaan baik atau sebaliknya.

Menurut Martono dan Harjito (2010:53) terdapat 4 jenis rasio yang dapat digunakan untuk yaitu :

1. Rasio *Likuiditas* adalah rasio yang menunjukkan hubungan antara kas perusahaan dan aset lancar lainnya dengan kewajiban lancar. Rasio likuiditas dipakai untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban keuangannya yang harus dipenuhi atau kewajiban jangka pendek. Beberapa rasio *likuiditas* tersebut yaitu:
 - a) Rasio Lancar (*Current ratio*) adalah rasio yang digunakan untuk membandingkan antara aset lancar dan kewajiban lancar. Nilai rasio lancar yang tinggi akan menunjukkan jaminan yang baik bagi kreditur jangka pendek, yang berarti untuk melihat kemampuan perusahaan dalam melunasi kewajiban jangka pendeknya. Akan tetapi nilai rasio lancar yang tinggi berpengaruh negatif terhadap kemampuan perusahaan dalam memperoleh keuntungan, karena sebagian modal kerja tidak akan berputar.
 - b) *Quick Ratio* (Rasio Cepat) Rasio ini menunjukkan keseimbangan antara total aset lancar dikurangi persediaan dengan total kewajiban lancar. Rasio cepat berfokus pada komponen aset lancar yang lebih

likuid, yaitu: kas, surat berharga, dan piutang yang terkait dengan kewajiban lancar atau utang jangka pendek. Umumnya tingkat kesehatan rasio cepat bernilai 1 (satu).

2. Rasio *Solvabilitas* yaitu rasio yang digunakan untuk mengukur tingkat kemampuan perusahaan dalam melunasi kewajibannya dan menghasilkan keuntungan. Tingkat kesehatan rasio *solvabilitas* yang baik adalah dibawah angka 1 atau dibawah 100%, namun apabila terdapat diatas 1 atau 100% yang artinya kewajiban lebih besar dibandingkan dengan aset atau modal yang dimiliki. Beberapa jenis rasio *solvabilitas* yaitu:

- a) Rasio DAR merupakan perbandingan antara total utang dengan total aset yang dinyatakan dalam persentase. Baik utang jangka pendek maupun yang jangka panjang. Kreditor lebih menyukai *debt ratio* yang rendah sebab tingkat keamanan dananya menjadi semakin baik.
- b) Rasio DER adalah perbandingan antara total kewajiban yang dimiliki perusahaan terhadap modal sendiri (ekuitas). Semakin tinggi nilai rasio DER maka berarti modal yang dimiliki perusahaan lebih kecil dibanding dengan nilai utangnya. Bagi perusahaan sebaiknya besarnya utang tidak melebihi modal sendiri agar beban tetapnya tidak terlalu tinggi.

3. Rasio *profitabilitas* adalah rasio yang digunakan untuk melihat kemampuan perusahaan dalam memperoleh keuntungan dari penggunaan modalnya. Beberapa jenis rasio profitabilitas:

- a) *Net Profit Margin* merupakan selisih keuntungan penjualan setelah menghitung seluruh biaya dan pajak penghasilan. Margin ini membandingkan antara total laba bersih dengan total penjualan.
 - b) *Return on Assets (ROA)* adalah rasio yang membandingkan laba bersih dengan total aset. Dimana semakin besar nilai rasio ini maka kinerja perusahaan dapat dikatakan semakin baik, yang artinya aset dapat lebih cepat berputar dan menghasilkan laba.
 - c) *Return on Equity (ROE)* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur besar keuntungan yang menjadi hak pemilik modal sendiri. Bila nilai rasio semakin besar maka dapat dikatakan tingkat kesehatan perusahaan semakin baik.
4. Rasio Aktivitas digunakan untuk mengukur sejauh mana efektivitas manajemen perusahaan dalam mengelola asetnya. Rasio aktivitas berguna untuk menganalisis hubungan antara laporan laba-rugi, khususnya penjualan, dengan unsur-unsur yang ada pada neraca, khususnya unsur-unsur aset. Rasio aktivitas terbagi menjadi beberapa bagian yaitu:
- a) *Total Assets Turnover (TATO)* yaitu rasio yang digunakan untuk mengukur perputaran aset yang dimiliki perusahaan. TATO dihitung dengan membagikan antara total penjualan dengan total asetnya.
 - b) *Fixed Asset Turn Over* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur total dana yang ditanamkan dapat berputar dalam satu periode. Dan sebagai pengukur apakah perusahaan sudah menggunakan kapasitas aset tetap sepenuhnya atau belum.

2.1.3 Tujuan Penilaian Kinerja Keuangan Perusahaan

Menurut Munawir (2008 : 33-36) tujuan dari penilaian kinerja keuangan suatu perusahaan adalah:

1. Untuk mengetahui sejauh mana rasio *solvabilitas* atau tingkat *leverage* suatu perusahaan dalam memenuhi kewajiban keuangan apabila perusahaan dikenakan likuidasi baik jangka panjang atau jangka pendek.
2. Untuk mengetahui sejauh mana *profitabilitas* perusahaan mampu memenuhi kewajiban tanpa ada hambatan.
3. Untuk mengetahui tingkat stabilitas usaha pemenuhan beban-beban yang dimiliki sehingga dapat dibayarkan dengan tetap waktu.

2.1.4 Manfaat Penilaian Kinerja Keuangan Perusahaan

Menurut Fahmi (2011) terdapat beberapa manfaat yang dapat diperoleh dari analisis rasio untuk mengukur kinerja keuangan perusahaan dengan cara menganalisis laporan keuangan perusahaan berupa laporan neraca atau laporan laba rugi perusahaan yaitu:

1. Untuk mengevaluasi kinerja keuangan dan kemampuan perusahaan.
2. Bermanfaat bagi manajemen sebagai acuan perencanaan.
3. Untuk menilai tingkat kesehatan perusahaan dari perspektif keuangan.
4. Untuk memperkirakan potensi risiko yang akan dihadapi terkait dengan adanya kelangsungan pembayaran bunga dan pengembalian pokok pembayaran pokok pinjaman.
5. Sebagai pertimbangan bagi para pemangku kepentingan organisasi.

2.2 Sewa

Leasing atau sewa di Indonesia secara resmi diperkenalkan pada tahun 1974, terutama dengan dikeluarkannya Surat Keputusan Bersama Menteri Keuangan, Menteri Perindustrian, Menteri Perdagangan RI Nomor KEP 122 MIUIV/2/1974 tentang perizinan usaha *leasing*. Dan pada November *Financial Accounting Standards Boards* (FASB) mengeluarkan pernyataan FASB No. 13, tentang sewa untuk *leasing*, yang menyatakan bahwa *financial lease* tertentu harus dikapitalisasi (Sudana, 2015).

2.2.1 Pengertian dan Jenis-Jenis Sewa

Sewa berasal dari bahasa Inggris yaitu *lease* yang berarti menyewakan. Menurut Sudana (2015:214) bahwa *Leasing* adalah suatu kontrak dimana pemilik memberikan hak kepada *Lessee* untuk menggunakan aset yang disewakan dalam jangka waktu yang telah disepakati.

Pengertian umum dari sewa adalah suatu perjanjian antara *lessor* dengan *lessee*, dimana pihak *lessor* memberikan hak pakai barang kepada *lessee* dengan imbalan sewa untuk jangka waktu tertentu. Sedangkan sewa menurut Keputusan Menteri Keuangan No.1169/KMK.01/1991 menyebutkan bahwa sewa adalah kegiatan pembiayaan dalam bentuk penyediaan barang modal, sewa pembiayaan dengan hak opsi atau pembiayaan tanpa sewa operasi yang digunakan oleh *lessee* untuk jangka waktu tertentu dengan pembayaran berulang. *Leasing* sebagai salah satu alternatif pembiayaan yang mendukung tujuan pemerintah dalam mengembangkan sektor swasta. Dalam hal ini, terdapat dua jenis pembiayaan *leasing*, yaitu sewa pembiayaan dan sewa operasi. Adapun jenis barang yang disewakan dalam kegiatan adalah barang-barang yang memiliki nilai yang tinggi, misalnya alat-alat transportasi baik transportasi udara, darat maupun laut.

Menurut I Made (2015:214) terdapat 2 jenis kontrak *leasing* yaitu:

1. *Financial Leasing*

Financial Leasing merupakan kontrak *leasing* jangka panjang yang diamortisasi secara penuh, dan pihak *lessee* bertanggung jawab untuk pemeliharaan, pajak dan asuransi, serta biasanya tidak dapat dibatalkan sebelum kontrak jatuh tempo. Pembayaran yang dilakukan pihak *lessee* dalam *financial lease* ditambah dengan perkiraan nilai sisa aset yang dikontrak. Pembayaran ini cukup bagi *lessor* untuk menutupi biaya pembelian aset dan keuntungan yang dibutuhkan.

2. *Operational Leasing*

Operational Leasing merupakan kontrak *leasing* jangka pendek dan pihak *lessor* bertanggung jawab atas asuransi, pajak, dan pemeliharaan, serta dapat dibatalkan pihak *lessee* sebelum kontrak *leasing* habis. *Operational Leasing* mewajibkan pihak *lessor* untuk memelihara aset tersebut, dan bahkan juga harus menanggung pajak atau biaya asuransi. Hal ini dapat diperhitungkan dalam biaya *leasing* yang lebih besar harus dibayar pihak *lessee*. Karakteristik lain dari *operational leasing* adalah adanya opsi pembatalan. Opsi ini memberikan hak kepada pihak *lessee* untuk membatalkan kontrak *leasing* sebelum jatuh tempo.

Untuk kepentingan akuntansi, suatu kontrak *leasing* dinyatakan sebagai *financial leasing*, dan dicatat pada neraca, apabila telah memenuhi salah satu dari kriteria berikut:

1. Kontrak *leasing* beralih kepemilikan aset kepada *lessee* ketika kontrak berakhir.
2. Pihak *lessee* dapat membeli aset dengan harga dibawah nilai pasar, pada akhir masa sewa.
3. Persyaratan *leasing* mencakup 75% atau lebih dari nilai ekonomi keseluruhan properti.
4. Nilai sekarang pembayaran *leasing* paling sedikit mencakup 90% dari nilai pasar aset pada saat kontrak *leasing* dimulai.

2.2.2 Bentuk Pembiayaan dan Keunggulan Sewa

Menurut Rina dan Fauziah (2018:76-77) *Financial leasing* dapat dibagi dalam beberapa jenis, yakni:

1. *Sale Type Lease*

Sale Type Lease merupakan sewa keuangan, tetapi dalam hal ini barang yang sewakan pada awal sewa memiliki nilai yang berbeda dari harga yang ditanggung oleh *lessor*. Dalam hal ini, *lessor* dapat menjadi produsen atau *reseller* yang menggunakan *leasing* sebagai salah satu saluran pemasarannya. Dengan demikian, selain biaya-biaya dan keuntungan seperti terdapat dalam *direct financial lease*, maka terdapat pula unsur *sales profit* sebagai hasil transaksi penjualan properti yang bersangkutan.

2. *Direct Financial Lease*

Salah satu bentuk *financial lease* yang dibiayai langsung oleh *lessor*. Dalam hal tarif, setiap pembayaran sewa terdiri dari pengembalian investasi *lessor*. Dalam *lease property* ditambah dengan komponen pendapatan. Cara ini disebut sebagai *full payout lease*, dimana *Lessor*

membayai sepenuhnya (100%) dari *lease* property yang bersangkutan. Baik *sale type* maupun *direct financial lease* mempunyai persyaratan sewa pembiayaan dilengkapi dengan dua syarat berikut:

- a) Kolektibilitas pembayaran *lease* yang minimum dapat diperkirakan secara wajar.
- b) Tidak ada faktor ketidakpastian yang besar yang memengaruhi jumlah biaya yang tidak dapat dikembalikan yang harus dibayar oleh *lessee* yang sehubungan dengan *lease* yang bersangkutan.

3. *Sale dan Lease Back*

Sesuai dengan namanya, dalam pinjaman ini *lessee* menjual barang yang sudah dimilikinya kepada *lessor*. Setelah menjadi pemilik sah barang tersebut, *lessor* memberikan hak kepada *lessee* untuk menambahkan nilai modal atau untuk kepentingan lainnya.

Leasing dalam perkembangannya memiliki peran sebagai bentuk sarana pembiayaan. Menurut Putri (2019) keunggulan utama bagi pihak *lessee* untuk menyewa dari pada membeli:

1. Tanpa ada uang muka

Ini menarik bagi perusahaan yang tidak memiliki cukup dana untuk suatu usaha.

2. Menghindari resiko kepemilikan

Terdapat beberapa risiko seperti bencana, keharusan, kondisi perekonomian. Penyewa dapat mengakhiri sewa bahkan jika itu dikenakan denda dengan demikian terhindar dari risiko seperti itu.

3. *Flexibility*

Jika aset disewakan, perusahaan dapat lebih muda mengganti aset dalam menghadapi perubahan.

Keunggulan *lease* bagi pihak *lessor* meliputi:

1. Meningkatkan Penjualan

Menawarkan produk melalui *leasing* kepada konsumen, dapat meningkatkan penjualan dalam jumlah besar.

2. Melanjutkan hubungan dengan *lessee*

Dalam kegiatan *leasing*, *lessor* dan *lessee* tetap berhubungan untuk jangka waktu tertentu, dan hubungan bisnis jangka panjang selalu dapat didorong.

3. Nilai sisa dipertahankan

Lessor mendapat keuntungan dari kondisi ekonomi yang menciptakan nilai residu yang tinggi pada akhir masa sewa. *Lessor* dapat menyewakan aset kembali ke *lessee* lain atau menjualnya dan menghasilkan keuntungan ditempat.

2.2.3 Perlakuan Akuntansi Sewa Berdasarkan PSAK No. 30

Di Indonesia aturan akuntansi sewa diatur oleh PSAK 30 tentang perjanjian sewa, yang merupakan hasil dari penerapan IAS 17 *Lease*. PSAK 30 yang berlaku efektif 1 Januari 2012 mengklasifikasikan sewa sebagai sewa operasi dan sewa pembiayaan. Pencatatan kedua jenis sewa tersebut secara berbeda (Tanjung, 2019). Perlakuan akuntansi sewa sesuai PSAK no.30 adalah peraturan baku yang telah disahkan oleh Ikatan Akuntan Indonesia (IAI) yang berisi tentang *leasing* dengan penerapannya sebagai berikut:

1. Sewa dapat dikatakan memenuhi syarat sebagai sewa pembiayaan, jika sewa tersebut mengalihkan sebagian besar risiko dan keuntungan yang terdapat pada aset kepemilikan. Suatu sewa memenuhi syarat sebagai sewa operasi jika sewa tersebut tidak secara substansial mengalihkan semua risiko dan manfaat yang melekat dalam kepemilikan aset.
2. *Lessor* mengakui aset sebagai piutang sewa pembiayaan dalam laporan posisi keuangan sebesar jumlah yang sama dengan investasi sewa neto dalam sewa pembiayaan.
3. Pada dasarnya dalam kegiatan sewa semua risiko dan manfaat yang melekat pada hak legal dialihkan dari *lessor* kepada *lessee*, dan dengan demikian penagihan sewa harus ditagih oleh *lessor* sebagai pembayaran pokok dan pendapatan keuangan yang diterima sebagai penggantian dan kompensasi untuk investasi dan layanan.
4. Pengukuran setelah pengakuan pendapatan keuangan berdasarkan pada suatu pola yang mencerminkan tingkat pengembalian yang konstan atas investasi neto *lessor* dalam sewa pembiayaan.

Menurut Sudana (2015:204) menyatakan bahwa Berdasarkan PSAK 30, baik pesewa maupun penyewa dapat mengklasifikasikan sewanya sebagai sewa pembiayaan atau sewa operasi dengan berdasarkan ada tidaknya pengalihan seluruh risiko dan manfaat atas kepemilikan aset secara substansi. Jika salah satu kriteria terpenuhi, maka kontrak *leasing* termasuk kedalam kategori *finacial leasing*, dan jika tidak memenuhi salah satu syarat maka kontrak *leasing* dikategorikan sebagai *operating leasing*.

2.2.4 Perlakuan Akuntansi Sewa Berdasarkan PSAK No. 73

Menurut Rizky dan Grace PSAK 73 merupakan adopsi yang dilakukan oleh IAI dari *International Financial Reporting Standards (IFRS) 16 Leases* yang menggantikan peranan PSAK 30 sebagai salah satu standar akuntansi sewa. *International Accounting Standards Board (IASB)* menetapkan PSAK 73 efektif 1 Januari 2020. Selain merupakan konsekuensi atas komitmen untuk mengadopsi IFRS, PSAK 73 dibentuk oleh IAI ditujukan untuk memperbaiki model akuntansi sewa dalam PSAK 30 yang mengkategorikan dua sewa operasi, telah menuai kritik dari berbagai pengguna laporan keuangan karena tidak memberikan representasi yang akurat. PSAK 73 memperbaikinya dengan memperkenalkan model akuntansi tunggal dan menghapuskan metode *off-balance sheet*. Dalam PSAK 73 hampir keseluruhan transaksi sewa akan diperlakukan layaknya sewa pembiayaan bagi para penyewa, terkecuali untuk sewa dengan kriteria masa sewa jangka-pendek atau kurang dari 12 bulan dan aset pendasar bernilai rendah.

Menurut Putri dan Widijoko (2021) menyebutkan bahwa indikator untuk menilai apakah merupakan suatu kontrak atau mengandung sewa pada PSAK 73, berbeda dengan penilaian pada PSAK 30. Tujuan standar ini adalah untuk memperkenalkan model akuntansi tunggal khusus untuk penyewa untuk menetapkan prinsip-prinsip dalam mengakui, menyajikan dan mengungkapkan sewa (IAI, 2017). Dalam PSAK No. 30 *lessee* tidak mengakui aset dan *liabilitas*. Oleh karena itu, IAI membentuk PSAK No. 73 yang mengatur tentang pengakuan, pengukuran, penyajian dan pengungkapan sewa terutama untuk *lessee* dengan hanya mengizinkan klasifikasi sewa sebagai sewa pembiayaan tetapi bagi *lessee* tidak ada perubahan aturan apapun. Perlakuan akuntansi sewa pembiayaan oleh penyewa sebagai berikut:

1. Pengakuan pada tanggal permulaan, *lessee* mengakui aset hak-guna dan *liabilitas* sewa.
2. Pengukuran pada awal masa sewa, *lessee* mengakui sewa pembiayaan sebagai aset dan kewajiban *leasing*. Pengakuan ini dibuat berdasarkan nilai wajar aset sewaan atau jika dikurangi nilai kini (*present value*) dari pembayaran sewa minimum. PSAK 73 menyatakan bahwa *lessee* mengakui hak untuk menggunakan aset sewaan dan liabilitas. Namun ada dua pengecualian opsional untuk akuntansi sewa yaitu untuk sewa jangka-pendek kurang dari 12 bulan dan sewa dasar (*underlying assets*) dengan nilai rendah.
3. Penyewa harus mengungkapkan pada catatan atas laporan keuangannya mengenai hak pakai diungkapkan secara terpisah dari aset lainnya.
4. Tujuan dilakukan pengungkapan agar penerima lisensi mengungkapkan informasi yang terkandung dalam catatan atas laporan keuangan (CALK), serta informasi yang disajikan dalam laporan posisi keuangan, laporan laba rugi, dan laporan arus kas, yang merupakan dasar bagi pengguna laporan keuangan untuk menilai pengaruh sewa terhadap posisi keuangan, kinerja keuangan dan arus kas penyewa.

2.3 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu merupakan suatu acuan yang digunakan untuk melakukan penelitian dan juga untuk membandingkan hasil penelitian satu dengan yang lainnya. Dimana hasil penelitian tersebut dapat dilihat dari penelitian sebelumnya yaitu sebagai berikut:

Tabel 2. 1
Ringkasan Penelitian Terdahulu

No	Nama dan Tahun	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
1.	Amalia (2019)	Analisis Akibat Penerapan PSAK 73 Atas Sewa Terhadap Kinerja Keuangan di Industri Manufaktur, Pertambangan serta Jasa yang Terdaftar pada BEI Tahun 2018 <i>(Sumber: Safitri A, 2019).</i>	Dampak paling signifikan dari kapitalisasi sewa yang dilakukan pada sektor jasa. Dengan rata-rata kenaikan terjadi pada DAR, DER dan pada ROA dan ROE menurun.
2.	Ahalik (2019)	Perbandingan Standar Akuntansi Sewa PSAK 30 Sebelum dan Setelah Adopsi IFRS dan PSAK 73 <i>(Sumber: Ahalik, 2019).</i>	Dimana terdapat perbedaan antara PSAK 30 sebelum dan sesudah penerapan IFRS dan PSAK 73 yang terletak pada kriteria klasifikasi sewa pembiayaan.
3.	Agung (2020)	Implementasi PSAK 73 Atas Sewa Terhadap Kinerja Keuangan pada BUMN yang Terdaftar di BEI <i>(Sumber: Prajanto A, 2020).</i>	Setelah penerapan PSAK 73, rasio <i>leverage</i> yang diukur dengan DER dan DAR mengalami peningkatan.
4.	Rahmat (2021)	Analisis Kinerja Keuangan Sebelum dan Setelah Penerapan PSAK 73 Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar pada BEI <i>(Sumber: Aditya R, 2021).</i>	Kinerja keuangan pada rasio <i>DAR, DER dan ROE</i> sebelum dan sesudah penerapan PSAK 73 tidak terdapat perbedaan namun pada rasio <i>ROA</i> terdapat perbedaan.
5.	Jaka dan M.Rizal (2021)	Pengaruh Penerapan PSAK 73 atas Sewa Terhadap Kinerja Keuangan pada Perusahaan Industri Jasa yang Terdaftar pada BEI Tahun 2019 <i>(Sumber: Maulana J & Satria M, 2021).</i>	Jika sewa operasi ada di neraca maka akan meningkatkan aset dan kewajiban serta menurunkan ekuitas, sehingga akan ada rasio yang berpengaruh pada peningkatan rasio solvabilitas DAR dan penurunan rasio profitabilitas ROE.

Sumber: Dikembangkan oleh Peneliti (2022)

Dari tabel 2.1 dapat dilihat terdapat beberapa rasio yang dapat digunakan untuk menganalisis kinerja keuangan pada perusahaan transportasi. Dimana peneliti memfokuskan penelitian ini pada rasio solvabilitas dan rasio profitabilitas sebagai alat indikator menganalisis kinerja keuangan melalui laporan keuangan pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2019-2020. Terlihat perbedaan antara penelitian terdahulu dengan yang akan peneliti analisis yaitu perbedaan objek dan tahun penelitiannya.

2.4 Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual merupakan konsep mengenai bagaimana suatu teori berhubungan dengan faktor yang telah diidentifikasi penting terhadap masalah. Dalam kerangka konseptual, peneliti harus menguraikan konsep atau variabel penelitiannya secara terperinci dan kerangka yang lebih luas lagi. Dalam penelitian ini variabel independennya adalah PSAK 30 dan PSAK 73, sedangkan variabel dependennya adalah Kinerja Keuangan Perusahaan.

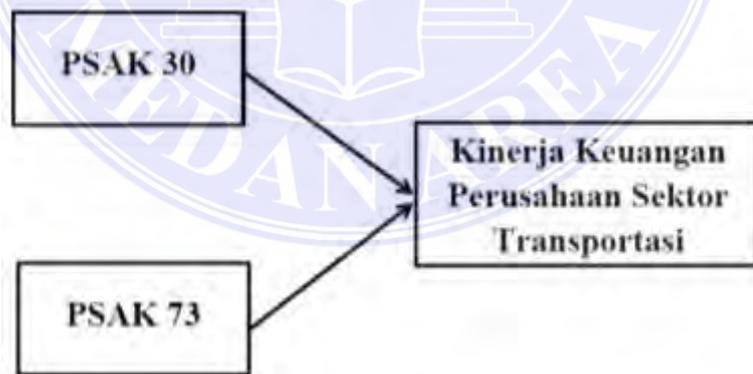
2.4.1 Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan berdasarkan PSAK 30 dan PSAK 73

Menurut Sudana (2015:214) *Leasing* adalah suatu kontrak dimana *Lessor* memberikan kepada pihak *Lessee* hak untuk menggunakan aset tersebut, secara keseluruhan untuk jangka waktu tertentu dengan membayar sewa yang disepakati. Berdasarkan PSAK 30, baik pesewa maupun penyewa dapat mengklasifikasikan sewanya sebagai sewa pembiayaan atau sewa operasi dengan berdasar ada tidaknya pengalihan seluruh risiko dan manfaat atas kepemilikan aset secara substansi. Suatu transaksi sewa dapat diklasifikasikan sebagai sewa pembiayaan ketika satu atau lebih kriteria terpenuhi. Sedangkan pada PSAK 73 atas sewa

berisikan model akuntansi yang dapat dilaporkan secara tunggal kepada *lessee* atau dapat disebut sebagai penyewa dan mengidentifikasi sewa sebagai *financial lease* dan kepada pesewa tidak ada perubahan peraturan yang signifikan, sehingga tidak adanya perubahan antara klasifikasi sewa *Operating Lease*.

Didalam PSAK 30 dan PSAK 73 terlihat perbedaan pengakuan jenis sewa oleh pihak *lessee* yang akan mempengaruhi kinerja keuangan perusahaan. Dimana Menurut Rudianto (2013:189) menyatakan bahwa kinerja keuangan adalah hasil atau pencapaian yang dicapai oleh manajemen suatu perusahaan ketika menjalankan fungsi pengelolaan aset perusahaan secara efektif dalam jangka waktu tertentu. Perbedaan kinerja tersebut dapat terlihat dari rasio keuangan perusahaan yaitu rasio solvabilitas yaitu DAR dan DER dan rasio profitabilitas yaitu ROA dan ROE.

Adapun kerangka konseptual yang dibuat dalam penelitian ini sebagai berikut:



Sumber: Data diolah oleh Peneliti (2022)

Gambar 2.1
Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual ini didasari dengan adanya pergantian PSAK 30 menjadi PSAK 73 sebagai aturan atau kebijakan baru yang mengatur mengenai

sewa. Pemberlakuan PSAK 30 menjadi PSAK 73 tentunya akan berpengaruh pada kinerja keuangan perusahaan transportasi yang dikarenakan adanya perubahan nilai aset, liabilitas, dan ekuitas dari suatu entitas (Rizky dan Grace, 2021). Sehingga dapat melihat perbandingan kinerja keuangan perusahaan pada saat penerapan PSAK 30 dan PSAK 73.

2.5 Hipotesis

Hipotesis dapat diartikan sebagai jawaban sementara dari rumusan masalah penelitian (Sugiyono, 2013:18). Dalam penelitian ini hipotesis yang akan diuji adalah perbandingan kinerja keuangan perusahaan berdasarkan PSAK 30 dan PSAK 73 mengenai sewa pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di BEI Tahun 2019-2020.

Jadi berdasarkan uraian penjelasan penelitian yang dilakukan dapat disimpulkan hipotesis dalam penelitian ini sebagai berikut :

H_0 : Tidak terdapat perbedaan kinerja keuangan pada saat penerapan PSAK 30 dan PSAK 73 mengenai Sewa pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di BEI (Tahun 2019-2020).

H_1 : Terdapat perbedaan kinerja keuangan pada saat penerapan PSAK 30 dan PSAK 73 mengenai Sewa pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di BEI (Tahun 2019-2020).

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Jenis, Objek dan Waktu Penelitian

3.1.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian Kuantitatif dengan pendekatan Komparatif. Penelitian Komparatif digunakan untuk membandingkan keberadaan satu atau lebih variabel dalam dua atau lebih sampel yang berbeda, atau pada waktu yang berbeda (Sugiyono, 2013:36). Penelitian ini dilakukan untuk melihat perbandingan kinerja keuangan perusahaan berdasarkan PSAK 30 dan PSAK 73 mengenai sewa.

3.1.2 Objek Penelitian

Objek penelitian dalam penelitian ini adalah perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di BEI yang dapat diakses melalui www.idx.co.id.

3.1.3 Waktu Penelitian

Rencana kegiatan penelitian ini dilaksanakan dari bulan Januari sampai dengan Agustus 2022, dengan rincian sebagai berikut :

**Tabel 3. 1
Waktu Penelitian**

No	Jenis Kegiatan	2022							
		Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Jun	Jul	Ags
1.	Pengajuan Judul								
2.	Penyusunan Proposal								
3.	Bimbingan Proposal								
4.	Seminar Proposal								
5.	Pengumpulan Data								
6.	Analisis Data								

7.	Seminar Hasil								
8.	Pengajuan Sidang								
9.	Sidang Meja Hijau								

Sumber: Data diolah oleh Peneliti (2022)

3.2 Definisi Operasional Variabel

Menurut Juliansyah (2011:97) dalam penelitian Susiyanti (2021) menyebutkan bahwa definisi operasional variabel merupakan bagian yang mendefinisikan sebuah konsep/variabel agar dapat diukur, dengan cara melihat pada indikator dari suatu variabel. Dalam penelitian ini pengukuran kinerja keuangan digunakan untuk mengetahui kondisi keuangan perusahaan. Dalam penelitian ini dari perubahan kebijakan sewa menggunakan rasio *solvabilitas* untuk mengukur kemampuan perusahaan didalam memenuhi seluruh kewajiban finansialnya apabila perusahaan dilikuidasi. Sedangkan rasio *profitabilitas* khususnya ROA dan ROE menunjukkan hasil bersih dari serangkaian kebijakan dan keputusan manajemen. Oleh karena itu rasio ini menggambarkan hasil akhir dari kebijakan keputusan-keputusan operasional perusahaan.

Definisi operasional dari penelitian ini dapat dijabarkan sebagai berikut :

Tabel 3. 2
Definisi Operasional Variabel

Variabel	Definisi Variabel	Indikator	Skala
Debt to Assets Ratio	DAR merupakan rasio yang memperlihatkan proporsi antara kewajiban yang dimiliki dari seluruh kekayaan yang dimiliki. Sehingga rasio ini menunjukkan sejauh mana utang dapat ditutupi oleh aset yang dimiliki perusahaan.	Debt to Assets Ratio $\frac{\text{Total Kewajiban}}{\text{Total Aset}} \times 100\%$	Rasio

	(Sumber: Home dan JR, 2005)		
Debt to Equity Ratio	DER adalah rasio pengukur yang digunakan dalam menganalisis laporan keuangan untuk memperlihatkan besarnya jaminan yang tersedia untuk kreditor. (Sumber: Home dan JR, 2005)	Debt to Equity Ratio $\frac{\text{Total Kewajiban}}{\text{Total Ekuitas}} \times 100\%$	Rasio
Return On Assets	ROA merupakan rasio yang digunakan untuk melihat kemampuan perusahaan dalam memperoleh keuntungan dari mengukur laba bersih dengan total aset. (Sumber: Sudana, 2015)	Return On Assets $\frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Aset}} \times 100\%$	Rasio
Return On Equity	ROE adalah rasio yang digunakan untuk melihat kemampuan perusahaan dalam memperoleh keuntungan yang menjadi hak pemilik modal sendiri. (Sumber: Sudana, 2015)	Return On Equity $\frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Ekuitas}} \times 100\%$	Rasio

Sumber: Data diolah oleh Peneliti (2022)

3.3 Jenis dan Sumber Data

3.3.1 Jenis Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis data Kuantitatif. Data kuantitatif adalah informasi data berupa angka, data statistik yang dapat diukur.

3.3.2 Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu data sekunder adalah data yang telah dikumpulkan dan dipublikasikan kepada pengguna data.

3.4 Populasi dan Sampel Penelitian

3.4.1 Populasi Penelitian

Populasi adalah wilayah generalisasi yang mencakup objek atau subjek yang memiliki kualitas dan karakteristik tertentu yang ditentukan oleh peneliti untuk

dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2013). Populasi dalam penelitian ini adalah laporan keuangan perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2019 sampai 2020 yang berjumlah 46 perusahaan.

3.4.2 Sampel Penelitian

Sampel adalah bagian dari jumlah dan sifat yang dimiliki oleh populasi (Sugiyono, 2013). Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data laporan keuangan perusahaan transportasi tahun 2019-2020 yaitu laporan Laba Rugi, Laporan Posisi Keuangan dan CALK. Metode dalam pengambilan sampel pada penelitian ini menggunakan *Purposive Sampling* yaitu dengan menetapkan kriteria dalam pengambilan sampel yang sesuai dengan kebutuhan yang akan diteliti. Adapun kriteria dalam pengambilan sampel penelitian sebagai berikut:

Tabel 3. 3
Kriteria Sampel Penelitian

No	Kriteria	Jumlah
1.	Perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2019 dan 2020	46
2.	Perusahaan yang tidak menerbitkan laporan keuangan yang berakhir pada 31 Desember, selama periode pengamatan	(3)
3.	Perusahaan yang belum menerapkan PSAK 73 sejak 1 Januari 2020	(1)
Total Sampel	Perusahaan yang menjadi sampel dalam penelitian	42

Sumber: Data diolah oleh peneliti (2022)

Berdasarkan kriteria pemilihan sampel tersebut, maka diperoleh sampel sebanyak 42 Perusahaan dengan 2 tahun penelitian menjadi 84 observasi data.

Berikut perusahaan yang menjadi sampel dalam penelitian ini yaitu:

Tabel 3. 4
Daftar Sampel Akhir Penelitian

No	Kode Perusahaan	Nama Perusahaan	Transportasi
1	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk	Laut
2	BBRM	Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk	Laut
3	BIRD	Blue Bird Tbk	Darat
4	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk	Laut
5	BPTR	Batavia Prosperindo Trans Tbk	Darat
6	BULL	Buana Lintas Lautan Tbk	Laut
7	CASS	Cardig Aero Services Tbk	Udara
8	CMPP	Air Asia Indonesia Tbk	Udara
9	DEAL	Dewata Freightindo Tbk	Laut
10	GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk	Udara
11	HELI	Jaya Trishindo Tbk	Udara
12	HITS	Humpuss Internoda Transportasi Tbk	Laut
13	IATA	Indonesia Transport and Infrastructure Tbk	Udara
14	INDX	Tanah Laut Tbk	Laut
15	IPCM	Jasa Armada Indonesia Tbk	Laut
16	JAYA	Armada Berjaya Trans Tbk	Darat
17	KARW	ICTSI Jasa Prima Tbk	Laut
18	KJEN	Krida Jaringan Nusantara Tbk	Darat
19	LEAD	Logindo Samudramakmur Tbk	Laut
20	LRNA	Eka sari Lorena Transport Tbk	Darat
21	MBSS	Mitrabahtera Segara Sejati	Laut
22	MIRA	Mitra International Resource Tbk	Darat
23	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk	Laut
24	PURA	Putra Rajawali Kencana Tbk	Darat
25	PORT	Nusantara Pelabuhan Handal Tbk	Laut

26	PTIS	Indo Straits Tbk	Laut
27	SAFE	Steady Safe Tbk	Darat
28	SAPX	Satria Antarana Prima Tbk	Darat
29	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk	Darat
30	SHIP	Sillo Maritime Perdana Tbk	Laut
31	SMDR	Samudra Indonesia Tbk	Laut
32	SOCI	Soechi Lines Tbk	Laut
33	TAMU	Pelayaran Tamarin Samudra Tbk	Laut
34	TAXI	Express Transindo Utama Tbk	Darat
35	TCPI	Transcoal Pacific Tbk	Laut
36	TMAS	Pelayaran Tempuran Emas Tbk	Laut
37	TNCA	Trimuda Nuansa Citra Tbk	Darat
38	TPMA	Trans Power Marine Tbk	Laut
39	TRUK	Guna Timur Raya Tbk	Darat
40	WEHA	Waha Transportasi Indonesia Tbk	Darat
41	WINS	Wintermar Offshore Marine Tbk	Laut
42	ZBRA	Zebra Nusantara Tbk	Darat

Sumber: Data diolah oleh Peneliti (2022)

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik dokumentasi yaitu pengumpulan data laporan keuangan tahunan perusahaan transportasi yang telah *go public* selama tahun pengamatan.

3.6 Metode Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisis rasio keuangan dan statistik. Metode analisis ini dipilih karena penelitian ini digunakan untuk melihat perbedaan kinerja keuangan perusahaan-perusahaan

transportasi berdasarkan PSAK 30 dan PSAK 73. Dengan tahapan yang digunakan dalam penelitian ini yaitu:

3.6.1 Analisis Rasio Keuangan

Menurut James dan John (2005:234) mendefinisikan Rasio keuangan adalah metode yang digunakan untuk menganalisis keadaan keuangan dan kinerja perusahaan. Rasio menyatakan hubungan antara nilai satu dengan nilai lainnya.

Rasio yang digunakan dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Rasio *Solvabilitas*

Rasio *solvabilitas* adalah rasio yang digunakan untuk menunjukkan kemampuan suatu entitas dalam memenuhi liabilitasnya (IAI, 2019), dimana nilai semakin tinggi maka semakin tinggi risiko yang dihadapi, namun juga ada peluang untuk mendapatkan keuntungan yang besar dan sebaliknya. Rasio yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

a) *Debt to Asset Ratio* (DAR)

Rasio DAR merupakan rasio yang menunjukkan seberapa besar sumber daya perusahaan yang berasal dari komponen utang. Besarnya perhitungan DAR menunjukkan jumlah kewajiban yang dijamin oleh total aset. DAR dapat dihitung dengan menggunakan rumus:

$$DAR = \frac{\text{Total Kewajiban}}{\text{Total Aset}} \times 100\%$$

Sumber: Sudana, 2015

b) *Debt to Equity Ratio* (DER)

Rasio DER merupakan perbandingan antara total utang dan total ekuitas. Rasio ini digunakan untuk menentukan proporsi jumlah dana yang disediakan oleh kreditur dan pemegang saham, sehingga rasio ini berfungsi untuk menentukan jumlah modal sendiri yang dijadikan jaminan atas kewajiban. Rumus untuk menghitungnya adalah sebagai berikut:

$$DER = \frac{\text{Total Kewajiban}}{\text{Total Ekuitas}} \times 100\%$$

Sumber: Home & JR, 2005

2. Rasio Profitabilitas

Tujuan utama suatu entitas komersial adalah meningkatkan nilai bagi pemiliknya. Ukuran utama yang digunakan untuk menunjukkan peningkatan nilai tersebut adalah keuntungan atau laba (IAI, 2019) Semakin tinggi nilai rasio ini maka semakin tinggi kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba. Rasio *profitabilitas* yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

a) *Return on Assets* (ROA)

rasio ROA menunjukkan kemampuan perusahaan dalam memperoleh laba dengan mengoptimalkan sumber daya yang telah dimiliki. ROA menunjukkan kinerja terbaik perusahaan. ROA dapat dihitung dengan rumus:

$$ROA = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Aset}} \times 100\%$$

Sumber: Home & JR, 2005

b) *Return on Equity* (ROE)

Rasio ROE digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan memperoleh laba bersih setelah pajak dengan modal sendiri (Ayuningtyas, 2019). Rasio ini menunjukkan berapa rupiah yang dapat menghasilkan keuntungan untuk setiap rupiah yang diinvestasikan oleh pemegang saham atau pemilik perusahaan.

$$ROE = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Ekuitas}} \times 100\%$$

Sumber: Home & JR, 2005

3.6.2 Analisis Statistik Deskriptif

statistik deskriptif memberikan gambaran atau deskriptif data yang dapat dilihat dari nilai rata-rata (*mean*), nilai tengah (*median*), nilai maksimum, nilai minimum dan standar deviasi data. Penelitian ini juga menggunakan rasio keuangan DAR, DER, ROA dan ROE untuk mendukung hasil perubahan kapitalisasi sewa. Supaya menghasilkan model yang baik, maka hasil analisis regresi tersebut memerlukan pengujian seperti:

1. Uji Normalitas

Sebelum melakukan uji beda, terlebih dahulu dilakukan uji normalitas, dikarenakan pemilihan uji beda yang digunakan akan ditentukan berdasarkan hasil uji normalitas. Data berdistribusi normal menggunakan uji *parametric* dan data tidak berdistribusi normal menggunakan uji *non parametric*. Uji *Kolmogrov-Smirnov* digunakan untuk menguji normalitas data. Dasar pengambilan keputusan dalam pengujian ini ditentukan dengan melihat nilai signifikannya.

Jika nilai sig. > 0,05 maka data berdistribusi normal, begitu juga sebaliknya

Jika nilai sig. < 0,05 maka data tersebut tidak berdistribusi normal.

2. Uji Beda T-test (*Paired Sampel Test*)

Uji beda T-test merupakan uji parametrik yang sesuai dengan tujuan penelitian ini, yaitu untuk menganalisis ada tidaknya perbedaan sampel berpasangan. Uji beda ini digunakan untuk mengevaluasi perlakuan (*treatment*) tertentu pada sampel yang sama pada periode pengamatan yang berbeda. Rumus untuk uji beda t berpasangan adalah sebagai berikut:

$$t = \frac{(\text{rata-rata sampel pertama}) - (\text{rata-rata sampel kedua})}{\text{standar error perbedaan rata-rata kedua sampel}}$$

Sumber: Nuryadi dkk, 2017

3. Uji Peringkat Bertanda Wilcoxon (*Wilcoxon Signed Ranks Test*)

Wilcoxon Signed ranks test adalah uji statistika *non parametric* yang digunakan untuk menganalisis sampel berpasangan. *Wilcoxon Signed ranks test* digunakan jika data tidak berdistribusi normal.

4. Uji Hipotesis

Pengujian hipotesis digunakan untuk menentukan apakah akan menerima atau menolak hipotesis mengenai parameter populasi. Kriteria pengambilan keputusan dalam pengujian ini adalah sebagai berikut:

Jika nilai signifikan > 0,05 maka H_0 ditolak (tidak terdapat perbedaan)

Jika nilai signifikan < 0,05 maka H_1 diterima (terdapat perbedaan).

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1 Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan, dengan tujuan untuk mengetahui perbandingan kinerja keuangan perusahaan berdasarkan PSAK 30 dan PSAK 73 pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI. Pada saat penerapan PSAK 30 Kinerja keuangan perusahaan transportasi menunjukkan kondisi keuangan yang baik. Sedangkan pada saat menerapkan PSAK 73 menunjukkan perubahan kinerja keuangan pada perusahaan transportasi yang disebabkan karena adanya peningkatan nilai *liabilitas* perusahaan. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Rizky dan Grace 2021.

Maka diperoleh kesimpulan bahwa kinerja keuangan perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia menunjukkan kinerja yang lebih baik pada saat menerapkan PSAK 30.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan sebagian besar kinerja keuangan perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami penurunan Kinerja pada saat penerapan PSAK 73. Maka diharapkan perusahaan untuk menjadikan PSAK 30 sebagai acuan dalam pencatatan mengenai sewa pada saat menerapkan sistem pencatatan akuntansi sewa yang telah ditetapkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Aditya, R. (2021). Analisis Kinerja Keuangan Sebelum dan Sesudah Penerapan PSAK 73 Pada Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Makassar: Universitas Muhammadiyah Makassar.
- Ahalik. (2019). Perbandingan Standar Akuntansi Sewa PSAK 30 Sebelum dan Sesudah Adopsi IFRS serta PSAK 73. *Jurnal Aset (Akuntansi dan Riset)*, 169-177.
- Antasari, R., & Fauziah. (2018). *Hukum Bisnis*. Malang: Setara Press.
- Ayuningtyas, F. D. (2019). *Analisis Rasio Profitabilitas Untuk Menilai Kinerja Keuangan*. Purwokerto: Shintia Mayasari.
- Boyoh, J. K., Sondakh, J. J., & Rondonuwu, S. (2020). Evaluasi Penerapan PSAK No. 30 Ke PSAK No. 73 Tentang Sewa Aset Tetap Pada PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Sam Ratulangi Manado. *Jurnal EMBA*, 1212-1221.
- Fahmi, I. (2014). *Manajemen Keuangan Perusahaan dan Pasar Modal*. Jakarta: Wacana Media.
- Greuning, H. V. (2005). *Standar Akuntansi Keuangan Internasional : Pedoman Praktis*. Jakarta: Salemba Empat.
- Home, J. C., & JR, J. W. (2005). *Financial Management: Prinsip-prinsip Manajemen Keuangan*. Jakarta: Salemba Empat.
- Idx.co.id. 2022. Laporan Keuangan Tahunan Perusahaan yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. <https://www.idx.co.id>. (Diakses Pada 25 Maret 2022)
- Ikatan Akuntan Indonesia. (2019). *Akuntansi Keuangan*. Jakarta Pusat: IAI
- Indiraswati, S. D., & Rahmayanti, N. P. (2021). Analisis Perbedaan Kinerja Keuangan Perusahaan Transportasi Di BEI Sebelum Dan Sesudah Pandemi Covid-19. *Jurnal Komunikasi Bisnis dan Manajemen*, 21-36.
- Irham, F. (2011). *Analisis Kinerja Keuangan*. Bandung: Alfabeta.
- Jonatan, B.K., Jullie, S.J., & Rondonuwu, S. (2020). Evaluasi Penerapan PSAK No. 30 ke PSAK No. 73 Tentang Sewa Aset Tetap Pada PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Sam Ratulangi Manado. *Jurnal EMBA*, 1212-1221.
- Julyansyah, N. (2011). *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Kencana.
- Kumpanan, Bisnis. (2020, Mei 13). Industri Besar Mulai Terdampak Corona, Pemerintah Diminta Perluas Insentif. Diakses Pada 10 Januari 2022. <https://m.kumpanan.com/amp/kumpananbisnis/industri-besar-mulai-terdampak-corona-pemerintah-diminta-perluas-insentif-1tPKYyWY3ub>.

- Martono, D. H. (2010). *Manajemen Keuangan*. Yogyakarta: Ekonisia.
- Maulana, J., & Satria, M. R. (2021). Analisis Dampak Penerapan PSAK 73 Atas Sewa Terhadap Kinerja Keuangan Pada Industri Jasa Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2019. *Jurnal Pendidikan Akuntansi Keuangan*, 169-179.
- Munawir. (2007). *Analisis Laporan Keuangan*. Yogyakarta: Liberty.
- Muslich, Mohamad. (2003). *Majemen Keuangan*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Nuryadi, Astuti, T. D., Utami, E. S., & M. B. (2017). *Dasar-Dasar Statistik Penelitian*. Yogyakarta: Sibuku Media.
- Prajanto, A. (2020). Implementasi PSAK 73 Atas Sewa Terhadap Kinerja Keuangan Pada BUMN Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Akuntansi Keuangan dan Auditing*, 1-8.
- Putri, R. A., & Widijoko, G. (2021). Analisis Perbandingan Dampak Pengakuan dan Pengukuran Sewa Oleh Penyewa Berdasarkan PSAK 30 dan PSAK 73 Terhadap Pelaporan Sewa dan Kinerja Keuangan PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk. *Ekonomi dan Bisnis*, 1-16.
- Rudianto. (2013). *Akuntansi Manajemen*. Jakarta: Erlangga.
- Safitri, A., Lestari, U. P., & Nurhayati, I. (2019). Analisis Dampak Penerapan PSAK 73 Atas Sewa Terhadap Kinerja Keuangan Pada Industri Manufaktur, Pertambangan dan Jasa yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2018. *POLBAN*, 955-964.
- Saphira, M. A. (2020). Analisis Dampak Penerapan PSAK 73 Tentang Sewa Terhadap Kinerja Keuangan. Yogyakarta: STIE Yayasan Keluarga Pahlawan Negara.
- Sudana, I. M. (2015). *Manajemen Keuangan Perusahaan Teori Dan Praktik*. Jakarta: PT. Gelora Aksara Pratama.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Supranto, J. (2009). *Statistik: Teori dan Aplikasi*. Jakarta: Erlangga.
- Tanjung, P. Z. (2019). Analisis Penerapan Akuntansi Sewa Guna Usaha Atas Penjualan Mobil pada PT. Sinarmas Multifinance Tbk. Medan: Universitas Medan Area.



Lampiran 1

Perbandingan Laporan Keuangan Sampel Penelitian TAHUN 2019 (Dalam Rupiah)

Kode Perusahaan	Total Aset	Total Kewajiban	Total Ekuitas	Total Laba/Rugi Bersih	DAR	DER	ROA	ROE
ASSA	4.849.223.630.042	3.511.071.376.393	1.338.152.253.649	91.614.940.880	0,72	2,62	0,02	0,07
BBRM	1.077.311.889.177	823.832.672.874	253.479.216.303	-62.316.820.720	0,76	3,25	-0,06	-0,25
BIRD	7.424.304.000.000	2.016.202.000.000	5.408.102.000.000	305.462.000.000	0,27	0,37	0,04	0,06
BLTA	937.102.955.729	511.003.359.487	426.099.596.242	-12.127.274.103	0,55	1,20	-0,01	-0,03
BPTR	536.133.980.207	317.641.249.208	218.492.730.999	8.108.255.688	0,59	1,45	0,02	0,04
BULL	7.657.273.519.558	3.723.385.797.012	3.947.788.722.546	263.343.671.725	0,49	0,94	0,03	0,07
CASS	1.612.441.000.000	1.023.399.000.000	589.042.000.000	-139.110.000.000	0,63	1,74	-0,09	-0,24
CMPP	2.613.070.074.932	2.410.942.815.607	202.127.259.325	-157.472.627.531	0,92	11,93	-0,06	-0,78
DEAL	275.487.784.551	149.811.341.327	125.676.443.224	-166.294.972	0,54	1,19	0,00	0,00
GIAA	61.938.348.934.374	53.839.928.417.005	8.098.420.517.369	-541.257.843.412	0,87	6,65	-0,01	-0,07
HELI	193.198.983.272	67.743.589.307	125.455.393.965	22.044.839.275	0,35	0,54	0,11	0,18
HITS	2.833.687.961.978	1.958.797.819.669	874.890.142.309	150.132.343.011	0,69	2,24	0,05	0,17
IATA	849.368.990.587	351.691.685.740	497.677.304.847	-69.128.964.049	0,41	0,71	-0,08	-0,14
INDX	61.122.301.890	6.482.378.525	54.639.923.365	955.258.649	0,11	0,12	0,02	0,02
IPCM	1.279.304.590.000	199.892.353.000	1.079.412.237.000	90.047.274.000	0,16	0,19	0,07	0,08
JAYA	92.504.089.394	28.411.416.470	64.092.672.924	1.472.313.967	0,31	0,44	0,02	0,02
KARW	290.782.605.407	763.128.479.380	-472.345.873.973	-7.775.593.855	2,62	-1,62	-0,03	0,02
KJEN	67.668.621.418	2.053.419.204	65.615.202.214	260.143.093	0,03	0,03	0,00	0,00
LEAD	2.098.179.323.894	1.534.876.037.493	563.303.286.401	-118.803.270.083	0,73	2,72	-0,06	-0,21
LRNA	302.636.796.677	41.462.629.189	261.174.167.488	-6.857.140.631	0,14	0,16	-0,02	-0,03

71

MBSS	3.032.300.612.430	642.985.347.511	2.389.315.264.919	1.082.065.628.048	0,21	0,27	0,36	0,45
MIRA	351.483.053.912	116.925.646.360	234.557.407.552	-2.824.314.016	0,33	0,50	-0,01	-0,01
NELY	527.467.886.738	65.436.471.797	462.031.414.941	52.308.257.677	0,12	0,14	0,10	0,11
PURA	221.944.953.895	40.439.113.638	181.505.840.257	5.063.989.535	0,18	0,22	0,02	0,03
PORT	2.223.672.560.000	1.200.411.435.000	1.023.261.125.000	13.191.662.000	0,54	1,17	0,01	0,01
PTIS	502.033.641.930	271.018.747.449	231.014.894.481	3.058.595.327	0,54	1,17	0,01	0,01
SAFE	357.452.208.844	408.955.063.516	-51.502.854.672	9.207.473.993	1,14	-7,94	0,03	-0,18
SAPX	157.166.234.017	50.346.447.863	106.819.786.154	39.507.538.392	0,32	0,47	0,25	0,37
SDMU	217.821.047.351	166.615.624.916	51.205.422.435	-36.289.342.808	0,76	3,25	-0,17	-0,71
SHIP	3.333.793.410.099	1.744.593.640.805	1.589.199.769.294	125.944.172.445	0,52	1,10	0,04	0,08
SMDR	7.189.948.380.963	3.758.877.510.489	3.431.070.870.474	47.131.476.665	0,52	1,10	0,01	0,01
SOCI	9.566.887.696.790	4.903.024.267.784	4.663.863.429.006	130.444.328.909	0,51	1,05	0,01	0,03
TAMU	1.216.359.825.006	644.302.939.895	572.056.885.111	-141.752.430.983	0,53	1,13	-0,12	-0,25
TAXI	479.265.331.000	933.327.880.000	-454.062.549.000	-275.504.960.000	1,95	-2,06	-0,57	0,61
TCPI	3.077.535.000.000	1.638.619.000.000	1.438.916.000.000	263.502.000.000	0,53	1,14	0,09	0,18
TMAS	3.266.151.000.000	2.082.994.000.000	1.183.157.000.000	92.998.000.000	0,64	1,76	0,03	0,08
TNCA	50.990.872.393	8.786.058.436	42.204.813.957	2.318.502.475	0,17	0,21	0,05	0,05
TPMA	1.551.849.033.384	452.852.195.851	1.098.996.837.533	114.533.800.349	0,29	0,41	0,07	0,10
TRUK	98.890.963.872	25.916.237.978	72.974.725.894	948.039.895	0,26	0,36	0,01	0,01
WEHA	269.602.629.189	117.734.528.422	151.868.100.767	3.932.883.036	0,44	0,78	0,01	0,03
WINS	3.443.885.521.225	1.285.912.630.545	2.157.972.890.680	-185.323.892.195	0,37	0,60	-0,05	-0,09
ZBRA	5.577.552.029	14.663.887.082	-9.086.335.053	-996.480.556	2,63	-1,61	-0,18	0,11

Sumber: Data diolah oleh Peneliti (2022)

**Tahun 2020
(Dalam Rupiah)**

Kode Perusahaan	Total Aset	Total Kewajiban	Total Ekuitas	Total Laba/Rugi Bersih	DAR	DER	ROA	ROE
ASSA	5.170.895.098.267	3.731.575.182.568	1.439.319.915.699	63.896.421.980	0,72	2,59	0,01	0,04
BBRM	524.894.414.590	423.465.500.640	101.428.913.950	-157.587.435.460	0,81	4,17	-0,30	-1,55
BIRD	7.253.114.000.000	2.017.591.000.000	5.235.523.000.000	5.235.523.000.000	0,28	0,39	0,72	1,00
BLTA	931.960.976.765	538.220.578.805	393.740.397.960	-11.525.816.120	0,58	1,37	-0,01	-0,03
BPTR	536.303.219.831	311.837.446.207	224.465.753.624	3.116.278.755	0,58	1,39	0,01	0,01
BULL	11.679.006.598.705	6.741.801.266.200	4.937.205.323.505	507.833.881.100	0,58	1,37	0,04	0,10
CASS	1.484.888.000.000	1.030.683.000.000	454.205.000.000	-88.147.000.000	0,69	2,27	-0,06	-0,19
CMPP	6.080.516.085.752	8.990.927.886.117	-2.910.411.800.365	-2.754.692.489.062	1,48	-3,09	-0,45	0,95
DEAL	283.270.056.415	207.781.445.025	75.488.611.390	-50.899.580.627	0,73	2,75	-0,18	-0,67
GIAA	152.192.673.640.735	179.599.030.644.670	-27.406.357.003.935	-34.459.118.158.010	1,18	-6,55	-0,23	1,26
HELI	335.775.952.688	203.647.281.067	132.128.671.621	6.566.863.676	0,61	1,54	0,02	0,05
HITS	3.145.076.592.840	2.185.793.948.975	959.282.643.865	61.781.973.435	0,69	2,28	0,02	0,06
IATA	760.123.429.065	548.852.363.605	211.270.980.830	-90.435.900.100	0,72	2,60	-0,12	-0,43
INDX	62.664.013.184	8.075.961.521	54.588.051.663	49.700.853	0,13	0,15	0,00	0,00
IPCM	1.408.289.984.000	316.642.933.000	1.091.647.051.000	80.234.175.000	0,22	0,29	0,06	0,07
JAYA	82.202.146.171	15.456.969.921	66.745.176.250	3.027.214.839	0,19	0,23	0,04	0,05
KARW	294.065.595.915	772.369.291.330	-478.303.695.415	973.728.935	2,63	-1,61	0,00	0,00
KJEN	73.132.687.738	9.174.455.556	63.958.232.182	-1.681.187.095	0,13	0,14	-0,02	-0,03
LEAD	1.992.248.820.380	1.459.304.103.985	532.944.716.395	-37.981.549.060	0,73	2,74	-0,02	-0,07
LRNA	270.508.602.770	52.352.752.945	218.155.849.825	-43.027.673.152	0,19	0,24	-0,16	-0,20
MBSS	2.748.487.041.300	536.748.778.475	2.211.738.262.825	773.840.259.465	0,20	0,24	0,28	0,35

MIRA	317.031.964.534	101.678.044.013	215.353.920.521	-18.036.046.007	0,32	0,47	-0,06	-0,08
NELY	568.048.326.214	69.298.714.658	498.749.611.556	43.908.458.385	0,12	0,14	0,08	0,09
PURA	453.512.469.841	42.333.171.356	411.179.298.485	6.768.585.403	0,09	0,10	0,01	0,02
PORT	2.235.024.702.000	1.342.013.690.000	893.011.012.000	-59.331.259.000	0,60	1,50	-0,03	-0,07
PTIS	498.488.049.150	263.796.012.025	234.692.037.125	53.768.260	0,53	1,12	0,00	0,00
SAFE	322.122.601.641	391.040.622.215	-68.918.020.573	-17.589.816.911	1,21	-5,67	-0,05	0,26
SAPX	210.419.761.255	72.437.684.992	137.982.076.263	31.333.543.159	0,34	0,52	0,15	0,23
SDMU	177.182.837.855	169.445.987.429	7.736.850.426	-42.444.652.986	0,96	21,90	-0,24	-5,49
SHIP	4.154.823.696.660	2.251.880.049.055	1.902.943.647.605	1.209.045.817.070	0,54	1,18	0,29	0,64
SMDR	8.098.303.094.700	4.688.130.855.135	3.410.172.239.565	47.131.476.665	0,58	1,37	0,01	0,01
SOCI	9.303.055.519.030	4.212.238.169.685	5.090.817.349.345	384.513.019.800	0,45	0,83	0,04	0,08
TAMU	1.156.902.086.340	589.739.895.290	567.162.191.050	-13.107.452.085	0,51	1,04	-0,01	-0,02
TAXI	243.302.339.000	763.628.958.000	-520.326.619.000	-53.126.970.000	3,14	-1,47	-0,22	0,10
TCPI	2.752.211.000.000	1.320.653.000.000	1.431.558.000.000	56.130.000.000	0,48	0,92	0,02	0,04
TMAS	3.837.040.000.000	2.626.095.000.000	1.210.945.000.000	62.788.000.000	0,68	2,17	0,02	0,05
TNCA	48.076.063.779	8.136.093.754	39.939.970.025	-3.182.352.583	0,17	0,20	-0,07	-0,08
TPMA	1.463.552.671.035	337.414.763.180	1.086.137.907.855	29.410.208.555	0,23	0,31	0,02	0,03
TRUK	86.141.743.970	22.650.488.908	63.491.255.052	-9.242.134.862	0,26	0,36	-0,11	-0,15
WEHA	220.884.904.490	102.887.883.668	117.997.020.822	-33.546.989.875	0,47	0,87	-0,15	-0,28
WINS	3.107.520.365.950	1.126.975.846.360	1.980.544.519.590	-174.229.149.185	0,36	0,57	-0,06	-0,09
ZBRA	6.686.186.529	17.309.843.161	-10.623.656.632	-1.633.580.321	2,59	-1,63	-0,24	0,15

Sumber : Data diolah oleh Peneliti (2022)

**Data Pendapatan Perusahaan
(Dalam Rupiah)**

No	Nama Perusahaan	Kode Perusahaan	Transportasi	2019	2020
1.	Adi Sarana Armada Tbk	ASSA	Laut	2.329.565.792.542	3.037.359.367.967
2.	Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk	BBRM	Laut	240.213.352.993	160.069.421.785
3.	Blue Bird Tbk	BIRD	Darat	4.047.691.000.000	2.046.660.000.000
4.	Berlian Laju Tanker Tbk	BLTA	Laut	278.741.378.494	259.036.011.780
5.	Batavia Prosperindo Trans Tbk	BPTR	Darat	162.596.163.771	162.257.365.449
6.	Buana Lintas Lautan Tbk	BULL	Laut	1.410.271.337.971	2.742.417.250.755
7.	Cardig Aero Services Tbk	CASS	Udara	2.194.306.000.000	1.222.921.000.000
8.	Air Asia Indonesia Tbk	CMPP	Udara	1.610.973.387.045	6.708.800.607.590
9.	Dewata Freightindo Tbk	DEAL	Laut	144.400.863.183	71.141.862.149
10.	Garuda Indonesia (Persero) Tbk	GIAA	Udara	52.454.020.499.872	16.935.476.133.940
11.	Jaya Trishindo Tbk	HELI	Udara	318.024.503.004	143.838.437.841
12.	Humpuss Internoda Transportasi Tbk	HITS	Laut	1.199.066.327.659	1.273.045.576.075
13.	Indonesia Transport and Infrastructure Tbk	IATA	Udara	206.904.596.952	108.940.066.235
14.	Tanah Laut Tbk	INDX	Laut	4.800.000.000	4.800.000.000
15.	Jasa Armada Indonesia Tbk	IPCM	Laut	681.676.569.000	696.560.527.000

16.	Armada Berjaya Trans Tbk	JAYA	Darat	63.419.433.727	65.475.480.450
17.	ICTSI Jasa Prima Tbk	KARW	Laut	47.474.570.091	63.880.134.500
18.	Krida Jaringan Nusantara Tbk	KJEN	Darat	12.615.551.557	13.158.116.600
19.	Logindo Samudramakmur Tbk	LEAD	Laut	356.022.848.112	360.654.595.665
20.	Eka sari Lorena Transport Tbk	LRNA	Darat	124.579.469.969	65.046.772.361
21.	Mitrabahtera Segara Sejati	MBSS	Laut	22.068.490.847	(211.423.032.730)
22.	Mitra International Resource Tbk	MIRA	Darat	131.033.025.029	86.959.391.390
23.	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk	NELY	Laut	250.170.826.551	230.662.117.776
24.	Putra Rajawali Kencana Tbk	PURA	Darat	88.464.453.282	95.955.756.721
25.	Nusantara Pelabuhan Handal Tbk	PORT	Laut	1.433.849.787.000	1.292.828.956.000
26.	Indo Straits Tbk	PTIS	Laut	181.884.687.488	172.608.005.115
27.	Steady Safe Tbk	SAFE	Darat	180.073.555.181	143.961.352.119
28.	Satria Antarana Prima Tbk	SAPX	Darat	394.765.940.589	451.599.889.844
29.	Sidomulyo Selaras Tbk	SDMU	Darat	106.273.588.474	89.009.501.417
30.	Sillo Maritime Perdana Tbk	SHIP	Laut	193.924.746.717	238.857.130.785
31.	Samudra Indonesia Tbk	SMDR	Laut	6.100.667.369.360	6.923.293.686.400
32.	Soechi Lines Tbk	SOCI	Laut	2.186.259.204.213	1.833.178.610.900
33.	Pelayaran Tamarin Samudra Tbk	TAMU	Laut	216.041.724.252	214.689.412.210

34.	Express Transindo Utama Tbk	TAXI	Darat	134.251.103.000	21.541.634.000
35.	Transcoal Pacific Tbk	TCPI	Laut	2.319.911.000.000	1.672.368.000.000
36.	Pelayaran Tempuran Emas Tbk	TMAS	Laut	2.512.269.000.000	2.669.618.000.000
37.	Trimuda Nuansa Citra Tbk	TNCA	Darat	75.622.705.756	68.821.011.923
38.	Trans Power Marine Tbk	TPMA	Laut	662.920.465.789	560.840.019.740
39.	Guna Timur Raya Tbk	TRUK	Darat	49.805.015.656	42.839.805.962
40.	Weha Transportasi Indonesia Tbk	WEHA	Darat	146.173.217.700	70.513.990.516
41.	Wintermar Offshore Marine Tbk	WINS	Laut	779.685.654.658	611.746.050.825
42.	Zebra Nusantara Tbk	ZBRA	Darat	15.703.030.253	14.697.201.356

Sumber : Data diolah oleh Peneliti (2022)

Lampiran 2

Output Hasil Uji Statistika

1. Uji Statistik Desriptif

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
DAR PSAK 30	42	3	263	60.45	56.496
DAR PSAK 73	42	9	314	68.33	66.939
DER PSAK 30	42	-794	665	74.64	196.975
DER PSAK 73	42	-655	417	53.79	200.855
ROA PSAK 30	42	-57	36	-.10	12.836
ROA PSAK 73	42	-45	72	-2.26	18.046
ROE PSAK 30	42	-78	61	.02	23.615
ROE PSAK 73	42	-549	126	-9.02	95.336
Valid N (listwise)	42				

Sumber : SPSS 25

2. Uji Normalitas

Tests of Normality								
	RASIO	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk			
		KEUANGAN	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
KINERJA	DAR-PSAK 30		.249	42	.000	.692	42	.000
	DAR-PSAK 73		.272	42	.000	.718	42	.000
PERUSAHAAN	DER-PSAK 30		.275	42	.000	.731	42	.000
	DER-PSAK 73		.270	42	.000	.830	42	.000
	ROA-PSAK 30		.196	42	.000	.758	42	.000
	ROA-PSAK 73		.231	42	.000	.826	42	.000
	ROE-PSAK 30		.214	42	.000	.841	42	.000
	ROE-PSAK 73		.349	42	.000	.449	42	.000

a. Lilliefors Significance Correction

Sumber : SPSS 25

3. Uji Peringkat Bertanda Wilcoxon

Ranks				
		N	Mean Rank	Sum of Ranks
DAR_PSAK73 -	Negative Ranks	13 ^a	15.85	206.00
	Positive Ranks	23 ^b	20.00	460.00
	Ties	6 ^c		

	Total	42		
DER_PSAK73 -	Negative Ranks	17 ^d	19.68	334.50
DER_PSAK30	Positive Ranks	23 ^e	21.11	485.50
	Ties	2 ^f		
	Total	42		
ROA_PSAK73 -	Negative Ranks	28 ^g	20.09	562.50
ROA_PSAK30	Positive Ranks	12 ^h	21.46	257.50
	Ties	2 ⁱ		
	Total	42		
ROE_PSAK73 -	Negative Ranks	27 ^j	19.22	519.00
ROE_PSAK30	Positive Ranks	12 ^k	21.75	261.00
	Ties	3 ^l		
	Total	42		

- a. DAR_PSAK73 < DAR_PSAK30
- b. DAR_PSAK73 > DAR_PSAK30
- c. DAR_PSAK73 = DAR_PSAK30
- d. DER_PSAK73 < DER_PSAK30
- e. DER_PSAK73 > DER_PSAK30
- f. DER_PSAK73 = DER_PSAK30
- g. ROA_PSAK73 < ROA_PSAK30
- h. ROA_PSAK73 > ROA_PSAK30
- i. ROA_PSAK73 = ROA_PSAK30
- j. ROE_PSAK73 < ROE_PSAK30
- k. ROE_PSAK73 > ROE_PSAK30
- l. ROE_PSAK73 = ROE_PSAK30

Sumber : SPSS 25

Test Statistics^a

	DAR_PSAK73 - DAR_PSAK30	DER_PSAK73 - DER_PSAK30	ROA_PSAK73 - ROA_PSAK30	ROE_PSAK73 - ROE_PSAK30
Z	-1.998 ^b	-1.015 ^b	-2.053 ^c	-1.801 ^c
Asymp. Sig. (2-tailed)	.046	.310	.040	.072

- a. Wilcoxon Signed Ranks Test
- b. Based on negative ranks.
- c. Based on positive ranks.

Sumber : SPSS 25

Lampiran 3

Surat Keterangan Selesai Penelitian

UNIVERSITAS MEDAN AREA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

Kampus I : Jl. Kolam No. 1 Medan Utara Telp (061) 7366078-7366168, 73664348, 7366781, Fax (061) 7366998
Kampus II : Jl. Sei Berayu No. 708/Jl. Setia Budi No. 798 Medan Telp (061) 8225482, 8201994, Fax (061) 8226331
Email : umc_medan@uma.ac.id Website: uma.ac.id akademik@umad@gmail.com

SURAT KETERANGAN
Nomor : 1642 /FEB.1/06.5/ VIII /2022

Dekan Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Medan Area dengan ini menerangkan :

Nama : HERMINA SITUMORANG
N P M : 188330179
Program Studi : Akuntansi

Bahwa mahasiswa tersebut diatas telah melaksanakan pengambilan data / riset untuk penulisan skripsi dari jalur Internet yang berjudul :

"Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Berdasarkan PSAK 30 Dan PSAK 73 Mengenai Sewa Pada Perusahaan Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di BEI (2019 -2020)"

Selama melakukan pengambilan data / riset mahasiswa mengikuti arahan sesuai peraturan dan tetap berperilaku baik. Surat keterangan ini dikeluarkan untuk mahasiswa memperoleh data.

Demikian surat keterangan ini diperbuat untuk dipergunakan seperlunya.

A.n Dekan, 26 Agustus 2022
Program Studi Akuntansi

Fauziah Rahman, S.Pd, M. Ak