



IMPLIKASI PASCA PENERAPAN PSAK 73 PADA LAPORAN KEUANGAN
PERUSAHAAN PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk.

Oleh

Heri¹, Rimi Gusliana Mais²

¹Institut Bisnis dan Informatika Kwik Kian Gie

²Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Indonesia Jakarta

Email: amiheri0201@gmail.com, rimi_gusliana@stei.ac.id

Abstrak

PSAK 73 adalah standar akuntansi sewa terbaru yang mulai berlaku pada tanggal 01 Januari 2020 dan merupakan hasil adopsi dari IFRS 16. PSAK 73 ini mengarah pada kapitalisasi sebagian besar sewa saat ini oleh penyewa (*lease*). Dalam penelitian ini penulis menganalisis implikasi pasca penerapan PSAK 73 pada laporan keuangan perusahaan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk dengan menggunakan metode analisis kualitatif deskriptif, dan data dari penelitian ini diambil dari situs resmi perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2020. Hasil dari penelitian ini menyimpulkan bahwa angka pada laporan keuangan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk. mengalami perubahan yang sangat signifikan pada tahun pertama yang merupakan implikasi pasca diterapkannya PSAK 73 yaitu terhadap uang muka dan beban dibayar di muka, dana cadangan pemeliharaan pesawat dan uang jaminan, liabilitas sewa, liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat, liabilitas tidak lancar lainnya, beban operasional penerbangan dan beban pemeliharaan dan perbaikan.

Kata Kunci: PSAK 73, *Lease*, Laporan Keuangan

PENDAHULUAN

Penerapan PSAK 73 memiliki dampak yang signifikan terhadap Laporan Keuangan Emiten pada tahun 2020, dimana perseroan mulai menerapkan PSAK 73 terhadap Laporan Keuangan pada tahun tersebut sebagai pengganti dari PSAK 30. Ketentuan PSAK 73 ini mengubah secara substansial pembukuan transaksi sewa dari sisi penyewa (*lessee*) dengan mengakui aset yang disewa dalam neraca dan menyusutkannya secara periodik seolah-olah seperti sewa dengan hak opsi (*finance lease*) walaupun dalam perjanjian awal sewa tersebut merupakan sewa tanpa hak opsi (*operating lease*).

Di dalam Laporan Laba Rugi dengan PSAK 73, Perseroan mencatatkan depresiasi atas aset hak guna yang dimiliki dan *Financial Charge* atas liabilitas sewa. Dengan menggunakan PSAK 73, Perseroan akan mencatatkan penurunan *Net Income* akibat

peningkatan biaya. Sedangkan di Neraca Perseroan mencatatkan Aset Hak Guna dan Liabilitas Sewa. Hampir seluruh alat produksi Perseroan menggunakan transaksi sewa dengan nilai yang sangat signifikan mengingat karakteristik dari Perseroan sendiri yang padat modal. Sehingga penerapan PSAK 73 ini memiliki dampak yang sangat signifikan khususnya pada penambahan beban di sisi Laporan Laba Rugi. Dengan bertambahnya beban dan penurunan pendapatan yang drastis menghasilkan kinerja kerugian yang cukup besar. Dampak dari kerugian ini juga berkontribusi dalam nilai negatif ekuitas Perseroan.

PSAK 73 mewajibkan perusahaan *leasing* untuk mencatat semua transaksi sewa menjadi sewa pembiayaan maupun sewa operasi, jika transaksi sewa memenuhi dua kondisi yaitu jangka pendek (kurang dari 12



bulan) dan bernilai rendah, maka dapat dikatakan bahwa PSAK 73 akan mengubah prosedur bagi *lessee* untuk akuntansi transaksi sewa (Laksana and Sudradjat 2019). Sebagai konsekuensi dari pengaplikasian standar terbaru ini, *lessee* diwajibkan mencatat nyaris semua transaksi sewa menjadi sewa pembiayaan. Pengaplikasian ini sangat benar dilaksanakan sebab mencerminkan laporan keuangan dalam kondisi sesungguhnya.

Industri penerbangan menjadi salah satu industri yang bisa mengilustrasikan keadaan tersebut, padahal sebelum penerapan PSAK 73, maskapai penerbangan tidak pernah mengkapitulasi pesawat pada laporan keuangannya. Seolah-olah perusahaan memiliki rasio utang yang rendah. Padahal kenyataannya, bisnis tersebut memiliki keharusan dalam pembayaran sewa jangka panjang. Perusahaan yang memerlukan aset tetap yang baru namun tidak memiliki dana yang cukup, dapat melakukan pengadaan aset tetap melalui perusahaan pembiayaan yang bergerak dibidang sewa (*leasing*). Sewa yang dilakukan diatur dalam standar akuntansi keuangan berbasis *International Financial Reporting Standards* (IFRS).

TINJAUAN ATAS PSAK 73

PSAK 73, berlaku efektif 1 Januari 2020, merupakan adopsi dari IFRS 16 yang mengatur

tentang sewa. PSAK ini menggantikan beberapa standar sebelumnya, antara lain PSAK 30 mengenai sewa dan ISAK 30 mengenai sewa operasi. Tujuan penerapan standar tersebut adalah untuk memastikan bahwa baik penyewa maupun pesewa dapat menyajikan laporan keuangan yang relevan yang dapat mempengaruhi dalam pengambilan keputusan (IAI, 2020).

Dampak dari penerapan Peraturan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) 73 adalah adanya perubahan perilaku perusahaan yang melakukan sewa aset dimana semula adalah sewa operasi menjadi sewa pembiayaan (Ikatan Akuntansi Indonesia, 2020). PSAK 73

mewajibkan aset yang disewa mamsuk kedalam laporan neraca sehingga pengaruhnya adalah terjadi peningkatan nilai aset perusahaan (Ikatan Akuntan Indonesia, 2020). Di sisi lain, perusahaan juga harus mencatat utang sewa yang dapat menambah nilai utang perusahaan (Ikatan Akuntan Indonesia, 2020). Akibatnya rasio perbandingan antara utang dan ekuitas menjadi meningkat. Menurut (Firaz, Benedictus, and Firmansyah 2022), penerapan PSAK 73 dapat mengubah struktur modal perusahaan, di mana nilai utang menjadi lebih tinggi dibandingkan dengan ekuitas. Menurut Prajanto (2020), dan Saing & Firmansyah (2021) menyimpulkan bahwa penerapan PSAK 73 mengakibatkan komposisi utang menjadi meningkat signifikan terhadap ekuitas perusahaan. Selain itu, penerapan PSAK 73 juga dapat menurunkan tingkat profitabilitas perusahaan. Sewa pembiayaan mengakibatkan perusahaan harus mencatat beban penyusutan aset sewa dan beban bunga atas utang sewa. Kondisi ini sejalan dengan temuan dari Safitri et al. (2019) dan Rahmawati (2021).

Penerapan standar akuntansi keuangan baru dapat mengakibatkan perubahan komposisi item-item dalam laporan posisi keuangan maupun laporan laba rugi. Informasi keuangan yang disajikan oleh perusahaan kepada publik menjadi tolok ukur bagi investor dalam pengambilan keputusan di pasar modal. Informasi laporan keuangan berguna dalam menilai kondisi keuangan perusahaan yang dapat dijadikan sebagai alat analisis bagi investor khususnya kondisi perusahaan di masa depan.

Penerapan PSAK 73 yang berdampak pada kenaikan utang dan penurunan kinerja operasi perusahaan tidak dapat dihindari. Namun, manajer diberikan kewenangan oleh pemegang saham untuk menjalankan perusahaan (Jensen and Meckling 1976). Apabila terdapat adanya penerapan standar akuntansi keuangan, maka harus mendorong manajer untuk bertindaksesuai dengan kemampuan terbaiknya. Adanya informasi



asimetri dapat mendorong manajer bertindak tidak selaras dengan kepentingan pemegang saham (Scott 2015). Akibatnya, pemegang saham tidak selalu percaya dengan kinerja sebagaimana yang tertuang dalam laporan keuangan. Kondisi ini dapat mengakibatkan penurunan harga saham perusahaan di pasar modal yang juga menurunkan nilai perusahaan. Dengan demikian, ulasan atas nilai perusahaan akibat adanya penerapan PSAK 73 perlu diinvestigasi lebih lanjut.

PERBEDAAN PSAK 73 ATAS SEWA DENGAN PSAK 30

Dalam praktiknya terdapat perbedaan antara PASK 73 atas sewa dan PSAK 30, diantaranya: (1) PSAK 30 atas sewa, mengatur transaksi sewa, memperlakukan penyewa bahwa penyewa dalam dua jenis yaitu sewa pembiayaan dan sewa operasi. Pwnjelasan dari kedua jenis sewa berdasarkan PSAK 30 atas sewa adalah: (a) Sewa pembiayaan, penyewa dalam sewa pembiayaan untuk mengakui barang yang disewanya sebagai aset dan pembayaran yang dilakukan akan masuk sebagai liabilitas dan, (b) Sewa operasi, penyewa dalam sewa operasi ini menggunakan aturan akuntansi yang lebih sederhana, yaitu pembayaran dari kegiatan sewa diakui sebagai beban sewa. (Ikatan Akuntan Indonesia, 2020); (2) PSAK 73 atas sewa, sebagai standar terbaru atas transaksi sewa mengklasifikasikan penyewa menjadi tiga, yaitu sewa aset pendasar bernilai rendah, sewa jangka pendek dan sewa pembiayaan. Sewa aset pendasar bernilai rendah, sewa aset pendasar yang bernilai rendah dengan tanpa memperhatikan masa sewa. Aset pendasar bernilai rendah jika memenuhi beberapa kondisi, yaitu penyewa mendapatkan manfaat atas pemakaian aset bersamaan dengan sumber daya lain yang bisa dimanfaatkan oleh penyewa dan aset tidak memiliki pengaruh atau hubungan yang tinggi dengan aset lain. Aset bernilai rendah biasanya bernilai tidak lebih dari \$5000 atau kurang lebih senilai 75 juta rupiah; Sewa jangka pendek. Sewa dengan masa sewa tidak lebih dari 12

bulan atau sama dengan itu. Sewa dengan masa sewa pendek biasanya diperlukan karena kebutuhan yang mendadak. Contoh sewa jangka pendek adalah sewa mobil serta sewa rumah; dan sewa pembiayaan. Sewa ini memiliki karakter sama dengan sewa pembiayaan yang ada di PSAK 30, yaitu mengakui aset dan liabilitas sewa. (Ikatan Akuntan Indonesia, 2020: 90).

METODE PENELITIAN

Metode dari penelitian ini adalah menggunakan metode analisis kualitatif deskriptif sebagai pendekatannya. Sedangkan tujuan dari penelitian ini adalah secara akurat, faktual dan sistematis untuk menggambarkan, melukiskan dan mendeskripsikan fakta dan hubungan dari peristiwa yang diteliti. Dalam pendekatan deskriptif, kejadian-kejadian tertentu dapat dianalisa berdasarkan PSAK73 atas sewa dan impelemntasinya, yaitu mendeskripsikan perihal adanya implikasi yang terjadi pada laporan keuangan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk. pasca diterapkannya PSAK 73 pada perusahaan tersebut. Safitri et al. (2019) menyimpulkan bahwa kapitalisasi sewa berdampak pada peningkatan *Debt to Equity (DER)* yang sangat signifikan. Kondisi ini berbeda dengan *Debt to Asset (DAR)* yang hanya mengalami kenaikan tidak signifikan. Sejalan dengan hal tersebut, nilai *Return on Equity (ROE)* mengalami penurunan secara signifikan apabila dibandingkan dengan *Return on Asset (ROA)*. Beberapa penelitian sebelumnya mengulas perbandingan *debt to equity ratio dan debt to asset ratio* setelah PSAK 73 diterapkan di Indonesia (Firaz et al., 2022; Prajanto, 2020; Rahmawati, 2021; Safitri et al., 2019; Saing & Firmansyah 2021). Permata & Andriani (2021); Safitri et al. (2019); Saing & Firmansyah (2021) mengulas perbandingan return on equity (ROE) dan return on asset (ROA) pada perusahaan yang telah menerapkan PSAK 73 di Indonesia. Fauzi & Yustiani (2021), mengulas fundamental keuangan perusahaan akibat implementasi PSAK 73 pada 115 perusahaan listed di Bursa



Efek Indonesia. Sedangkan Saptono & Khozen (2021) mengulas dampak penerapan PSAK 73 atas pajak penghasilan badan dan pajak pertambahan nilai atas transaksi sewa perusahaan. Sejalan dengan penelitian tersebut, 'Ulhaq (2021) mengulas dampak penerapan PSAK 73 pada pajak penghasilan badan dan koreksi fiskal yang timbul pada perusahaan yang melakukan sewa.

Objek dari penelitian ini adalah PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk. yang tercatat di Bursa Efek Indonesia (BEI), sedangkan ruang lingkup penelitian ini dibatasi pada variabel-variabel yang terpengaruh pasca diterapkannya PSAK73 di PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk. data yang digunakan merupakan data tahunan untuk periode 2019 dan 2020 sebagai perbandingan adanya implikasi pasca penerapan PSAK 73 pada laporan keuangan tersebut.

Data-data tersebut diambil dari situs yang berada di Bursa Efek Indonesia (BEI), dengan mengunjungi situs resminya yaitu www.idx.id dimana pada situs ini tersedia semua informasi terkait laporan keuangan perusahaan dari PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk. Metode penelitian yang digunakan dalam pemecahan permasalahan termasuk metode analisis. Keterangan gambar diletakkan menjadi bagian dari judul gambar (*figure caption*) bukan menjadi bagian dari gambar. Metode-metode yang digunakan dalam penyelesaian penelitian dituliskan di bagian ini.

HASIL DAN PEMBAHASAN
UANG MUKA DAN BEBAN DIBAYAR DI MUKA

Dalam dunia akuntansi, biaya dibayar di muka diatur dalam Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK). Menurut PSAK No.9, biaya dibayar di muka adalah biaya yang belum menjadi kewajiban perusahaan untuk dibayar pada periode saat ini, namun perusahaan sudah membayar terlebih dahulu.

Tabel 1 Perincian uang muka atas pesawat

	31/12/2020	31/12/2019	
Uang muka pemeliharaan pesawat	44,525,102	33,827,778	Advance for aircraft maintenance
Suku Cadang Sewa dibayar di muka	6,374,736	9,451,640	Spare parts
Sewa pesawat	47,362	79,752,146	Prpaid rental
Lain-lain	-	113,341,978	Aircraft rental
	13,741,436	13,429,620	Others
	<u>64,688,636</u>	<u>249,803,162</u>	

Sejak 1 Januari 2020, sewa dibayar di muka atas pesawat, mesin, bangunan dan kendaraan telah direklasifikasi sebesar 100% menjadi aset hak-guna, hal ini dikarena implementasi dari PSAK 73

	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	
ASET LANCAR				CURRENT ASSETS
Kas dan setara kas	200,373,000	200,340,850	202,074,000	Cash and cash equivalents
Wali yang dibayar pengembarnya	512,193	5,801,940	580,000	Receivable bills
Piutang usaha	18,320,841	13,884,667	63,702,918	Trade receivables
Piutang sewa	198,540,143	235,571,702	222,749,021	Trade payables
Aval asuransi	18,380,093	98,520,447	124,195,086	Contract assets
Piutang lain-lain	5,900,422	37,500,598	46,684,016	Other receivables
Persewaan	100,100,000	87,744,331	148,880,021	Leases
Uang muka dan beban dibayar di muka	8	249,803,162	225,481,147	Advances and prepaid expenses
Piutang pemerintah	11,854,000	11,781,510	10,380,558	Corporate income taxes
Piutang lain-lain	14,287,713	13,426,262	6,910,308	Other assets
Aset non-lancar yang tidak diakui	0	0	0	Non-current assets classified as held for sale
Total aset lancar	538,047,113	1,103,893,550	1,320,240,126	Total current assets

Gambar 1 Laporan keuangan aset lancar atas uang muka dan beban dibayar di muka

DANA CADANGAN PEMELIHARAAN PESAWAT DAN UANG JAMINAN

Mengacu pada PSAP 01 Paragraf 8, dana cadangan merupakan dana yang disisihkan untuk menampung kebutuhan yang memerlukan dana relatif besar yang tidak dapat dipenuhi dalam satu tahun anggaran.

Tabel 2 Perincian dana cadangan pemeliharaan pesawat dan uang jaminan



	31/12/2020	31/12/2019	
Uang muka pemeliharaan mesin pesawat	215,456,44	250,488,098	<i>Advance for engine maintenance</i>
Uang jaminan sewa operasi	98,902,753	116,378,396	<i>Operating lease security deposits</i>
Dana cadangan pemeliharaan pesawat	-	1,364,693,942	<i>Aircraft maintenance reserve funds</i>
	<u>314,359,197</u>	<u>1,731,560,436</u>	

Dari laporan diatas, grup melakukan reklasifikasi sebesar USD 1,232,451,793 atas dana cadangan pemeliharaan yang didasarkan pada penggunaan pesawat menjadi aset pemeliharaan sedangkan sisanya sebesar USD 132,242,149 atas dana cadangan pemeliharaan yang didasarkan pada waktu tertentu. Hal ini dikarenakan implementasi dari PSAK 73.

	31/12/2020	31/12/2019	31/01/2019	
ASET				ASSETS
ASET LANCAR				Current assets
ASET TIDAK LANCAR				NON-CURRENT ASSETS
Dana cadangan pemeliharaan dan uang jaminan (uang muka pemeliharaan pesawat)	314,359,197	1,731,560,436	1,666,138,746	Maintenance reserve fund and security deposit
Investasi pada entitas asosiasi	305,643,719	303,026,120	172,087,501	Investment in associates
Properti investasi	20,006,890	25,985,705	673,834	Investment properties
Aset pajak tangguhan	83,084,322	83,567,127	81,130,352	Deferred tax assets
Aset tetap - tanah	211,928,236	85,586,998	125,583,183	Fixed assets - net
Aset tidak berwujud	3,392,156,275	1,143,688,591	336,564,500	Intangible assets
Beban tangguhan	263,178	738,587	1,478,340	Deferred charges
Aset tidak lancar lain-lain	42,977	288,808	1,130,829	Other non-current assets
Total aset tidak lancar	<u>17,255,423,231</u>	<u>3,321,193,281</u>	<u>3,075,529,677</u>	Total non-current assets
TOTAL ASET	<u>18,793,982,828</u>	<u>4,452,753,717</u>	<u>4,150,659,354</u>	TOTAL ASSETS

Gambar 2

Laporan keuangan aset tidak lancar atas dana cadangan pemeliharaan pesawat dan uang jaminan

LIABILITAS SEWA

Grup melakukan transaksi sewa, diantaranya sewa pesawat, mesin, bangunan, kendaraan, tanah dan perangkat keras. Nilai kini atas pembayaran minimum sewa pembiayaan pada tanggal 31 Desember 2020 dan 2019 adalah sebagai berikut:

Tabel 3 Rincian liabilitas sewa

	31/12/2020	31/12/2019	
Dalam satu tahun	1,759,897,058	16,751,662	<i>Within one year</i>
Lebih dari satu tahun tapi tidak lebih dari lima tahun	3,316,689,249	40,217,543	<i>Over one year but not longer than five years</i>
Lebih dari lima tahun	2,425,374,282	-	<i>Over five years</i>
Jumlah pembayaran sewa masa depan	7,501,960,589	56,969,205	<i>Total future lease payment</i>
Dikurangi beban keuangan di masa depan	(1,503,137,311)	(4,400,628)	<i>Less future finance charges</i>
Nilai kini pembayaran minimum sewa	5,998,823,278	52,568,577	<i>Present value of minimum lease payments</i>
Dikurangi: Bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun	(1,505,258,580)	(52,533,237)	<i>Less: Current maturities</i>
Jangka Panjang	4,493,564,698	35,340	<i>Non-current maturities</i>

Pada tanggal 23 Oktober 2020, pihak Export Development Canada telah menyetujui permohonan perpanjangan atas penundaan pembayaran pokok yang sebelumnya disetujui



untuk periode Juni 2020 sampai dengan 30 September 2020 menjadi sampai dengan 31 Desember 2020, dengan jatuh tempo pembayaran seluruh porsi pokok tertunggak pada 31 Desember 2020. Pada tanggal 10 Desember 2020, perusahaan kembali mengajukan permohonan pembayaran bertahap atas seluruh porsi pokok periode Juni s.d. Desember 2020 yang masih tertunggak untuk dapat dicicil setiap bulannya sepanjang 2021.

Bersama dengan permohonan pembayaran bertahap, perusahaan juga menyampaikan permohonan pengesampingan ketentuan rasio-rasio pembatasan *financial Export Development Canada* atas tidak terpenuhinya ketentuan yang dipersyaratkan dalam perjanjian pinjaman untuk periode laporan keuangan yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2020. Sampai dengan 31 Desember 2020, pihak *Export Development Canada* masih dalam proses peninjauan atas permohonan-permohonan tersebut. Oleh karena itu, Perusahaan mengklasifikasikan liabilitas sewa pembiayaan yang berasal dari *Export Development Canada* sebagai kewajiban lancar.

Pada tahun 2020, Grup menerapkan PSAK 73 yang menyebabkan kenaikan liabilitas sewa pembiayaan sebesar USD 5.946.254.701.

Gambar 3

Laporan keuangan aset tidak lancar atas liabilitas sewa

LIABILITAS ESTIMASI BIAYA PENGEMBALIAN DAN PEMELIHARAAN PESAWAT

Selama masa sewa dan sebelum pengembalian pesawat yang disewa oleh Grup kepada *lessor*, Grup diharuskan untuk memenuhi persyaratan restorasi dan pengembalian sewa yang dapat mencakup penyelesaian perawatan tertentu untuk rangka pesawat, mesin, roda pendaratan, APU, penataan kembali kursi di dalam pesawat dan pengecatan kembali pesawat seperti pada saat dikirimkan. Pengukuran atas kewajiban kontraktual untuk kondisi pengembalian pesawat mencakup asumsi yang berkaitan dengan ekspektasi biaya, tarif eskalasi, tingkat diskonto, setara dengan ekspektasi jatuh tempo kewajiban dan jadwal pemeliharaan jangka panjang. Oleh karena itu, perkiraan dibuat pada setiap tanggal pelaporan untuk memastikan bahwa ketentuan tersebut sesuai dengan nilai sekarang dari perkiraan biaya yang akan ditanggung oleh Grup. Tingkat pertimbangan yang signifikan dilakukan oleh manajemen mengingat sifat jangka panjang dan keragaman asumsi yang digunakan dalam penentuan provisi.

Tabel 4 Tabel liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat

	Catatan Aset	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2019	ASSETS	
ASSET					ASSETS	
ASSET LANCAR					CURRENT ASSETS	
LIABILITAS JANGKA PANJANG					NON-CURRENT LIABILITIES	
Liabilitas jangka panjang - setelah dikurang bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun:					Long-term liabilities - net of current maturities	
Utang usaha jangka panjang	2g, 18	562.500.342	-	-	Long-term trade payables	
Pinjaman jangka panjang	2g, 24	248.159.518	1.597.426	77.536.546	Long-term loans	
Liabilitas imbalan kerja	2u, 28	100.887.878	107.396.562	110.036.816	Liabilities for employee benefits	
Liabilitas sewa	2c, 25	4.490.564.698	30.343	168.367	Lease liabilities	
Liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	2v, 26	2.965.512.646	241.281.636	124.895.058	Estimated liability for aircraft return and maintenance cost	
Pinjaman efek beragun aset	2g, 23	51.045.692	77.692.229	99.504.000	Asset-backed securitisation loan	
Liabilitas pajak tangguhan	2j, 9	804.629	509.520	788.664	Deferred tax liabilities	
Liabilitas tidak lancar lainnya	2g, 29	6.531.766	48.273.883	41.322.735	Other non-current liabilities	
Total liabilitas jangka panjang		8.438.206.869	477.216.616	454.272.246	Total non-current liabilities	
Total liabilitas		12.733.804.654	3.873.087.595	3.622.687.589	Total liabilities	

	31/12/2020	31/12/2019	
Saldo awal	312,271,881	180,962,205	Beginning balance
Penerapan PSAK 73	2,254,801,300	-	Implementati on of PSAK 73
Penambahan tahun berjalan	286,389,573	142,213,772	Provision during the year
Jumlah terealisasi	(18,020,927)	(22,450,633)	Realised amount
Amortisasi diskonto	145,187,859	11,546,537	Amortised discount



Saldo akhir	2,980,629,6	312,271,8	
	86	81	
Dikurangi:			<i>Less:</i>
Bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun	(25,117,040)	(70,990,245)	<i>Current maturities</i>
Jangka Panjang	2,955,512,6	241,281,6	<i>Non-current maturities</i>
	46	36	

Dari tabel diatas, penerapan dari PSAK 73 berpengaruh terhadap biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat, sehingga ada penambahan sebesar USD 2,254,801,300.

LIABILITAS TIDAK LANCAR LAINNYA

Liabilitas tidak lancar lainnya tahun 2020 mencapai USD 6,53 juta, menurun 86,47% dibandingkan dengan 2019 yang mencapai USD 48,27 juta. Penurunan ini berasal dari implementasi PSAK 73 dari turunnya pendapatan.

Tabel 5 rincian liabilitas lancar lainnya

	31/12/2020	31/12/2019	
Pendapatan ditangguhkan atas jual dan sewa balik	-	43,980,438	<i>Deferred income from sale and leaseback</i>
Lain-lain	-	4,293,445	<i>Others</i>
	6,531,766	48,273,883	

Sejak 1 Januari 2020, pendapatan ditangguhkan atas jual dan sewa balik telah di-offset 100 % dengan aset hak-guna akibat implementasi PSAK 73.

	Catatan/ Motes	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2019	
ASET					ASSETS
ASET LANCAR					CURRENT ASSETS
LIABILITAS JANGKA PANJANG					NON-CURRENT LIABILITIES
Liabilitas jangka panjang - setelah dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun					Long-term liabilities - net of current maturities:
Utang usaha jangka panjang	2g, 1B	582,500,342	-	-	Long-term trade payables
Piutang jangka panjang	2g, 24	348,159,018	1,697,405	77,536,045	Long-term loans
Liabilitas imbalan kerja	2a, 2b	190,007,668	107,396,582	110,056,816	Liabilities for employee benefits
Liabilitas sewa	2a, 2c	4,493,954,698	35,340	168,387	Lease liabilities
Liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	2a, 2e	2,985,512,645	241,281,636	134,866,096	Estimated liability for aircraft return and maintenance cost
Piutang atas bea cukai	2g, 2f	31,045,682	77,692,229	90,004,000	Asset-backed securities/indebt
Liabilitas pajak tangguhan	2a, 3	824,525	593,530	708,654	Deferred tax liabilities
Liabilitas tidak lancar lainnya	2g, 2g	6,531,766	48,273,883	41,322,731	Other non-current liabilities
Total liabilitas jangka panjang		8,438,206,669	477,295,616	454,377,245	Total non-current liabilities
Total liabilitas		12,733,304,654	3,673,097,505	3,602,667,249	Total liabilities

Gambar 4

Laporan keuangan liabilitas dan ekuitas atas liabilitas tidak lancar lainnya

BEBAN OPERASIONAL PENERBANGAN

Biaya operasional secara harfiah terdiri dari 2 kata yaitu biaya dan operasional. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, biaya berarti uang yang dikeluarkan untuk mengadakan (mendirikan, melakukan, dan sebagainya) sesuatu, ongkos, belanja, dan pengeluaran. Sedangkan operasional berarti secara (bersifat) operasi atau berhubungan dengan operasi. Biaya operasional atau biaya operasi adalah biaya-biaya yang tidak berhubungan langsung dengan produk perusahaan tetapi berkaitan dengan aktivitas operasional perusahaan sehari-hari (Ali Farhan, 2021)

Tabel 6 Rincian beban operasional penerbangan

	31/12/2020	31/12/2019	
Beban penyusutan	1,034,074,216	41,978,746	<i>Depreciation expenses</i>
Bahan bakar	414,784,591	1,189,532,507	<i>Fuel</i>
Gaji, tunjangan dan imbalan kerja lainnya	170,659,858	193,124,721	<i>Salaries, allowances and other benefits</i>



Sewa dan carter pesawat Asuransi	19,052,466	1,110,195,916	Aircraft rental and charter Insurance
Lain-lain	2,102,555	1,902,625	Others
	1,653,741,214	2,549,469,922	

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa terdapat peningkatan yang cukup signifikan pada beban operasional terutama pada beban penyusutan yaitu sebesar USD 992,095,470.

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk DAN ENTITAS ANAK/AND SUBSIDIARIES

Lampiran 21 Schedule

LAPORAN LABA RUGI DAN PENGHASILAN KOMPREHENSIF LAIN KONSOLIDASIAN UNTUK TAHUN YANG BERAKHIR PADA 31 DESEMBER 2020 DAN 2019 (Diyajutkan dalam Catatan A3, kecuali dinyatakan lain)

CONSOLIDATED STATEMENTS OF PROFIT OR LOSS AND OTHER COMPREHENSIVE INCOME FOR THE YEARS ENDED 31 DECEMBER 2020 AND 2019 (Expressed in US Dollars, unless otherwise stated)

	2020	Catatan/Notes	2019	
Pendapatan usaha				Operating revenues
Penerbangan terjadwal	1,300,671,628	26.36	3,773,399,072	Scheduled airline services
Penerbangan tidak terjadwal	77,242,300	26.36	249,306,152	Non-scheduled airline services
Lainnya	714,417,011	26.36	549,302,058	Others
	1,892,331,059		4,572,007,282	
Beban usaha				Operating expenses
Beban operasional penerbangan	(1,605,741,314)	26.37	(2,549,469,922)	Flight operations expenses
Beban pemeliharaan dan perbaikan	(800,558,371)	26.38	(985,900,637)	Maintenance and repairs expenses
Beban umum dan administrasi	(300,251,332)	26.39	(249,984,716)	General and administrative expenses
Beban beban	(184,574,228)	26.40	(865,290,614)	Utilities and station expenses
Beban pelayanan penumpang	(133,279,727)	26.41	(271,811,792)	Passenger services expenses
Beban iklan, penjualan dan promosi	(129,254,966)	26.42	(342,771,482)	Ticketing, sales and promotion expenses
Beban operasional hotel	(23,416,367)	26	(31,980,015)	Hotel operation expenses
Beban operasional transportasi	(30,295,283)	26	(29,440,247)	Transportation operation expenses
Beban operasional jaringan	(6,183,108)	26	(13,382,106)	Network operation expenses
	(3,300,826,644)		(4,457,346,507)	

Gambar 5
Laporan keuangan atas beban operasional penerbangan

BEBAN PEMELIHARAAN DAN PERBAIKAN

Biaya inspeksi besar pesawat, *overhaul* mesin dan biaya pengembangan aset sewa dan biaya lainnya yang terjadi setelah pengakuan awal untuk menambah, mengganti atau memperbaiki aset tetap dicatat sebagai aset tetap jika dan hanya jika besar kemungkinan manfaat ekonomis di masa datang berkenaan dengan aset tersebut akan mengalir ke entitas dan biaya perolehan aset dapat diukur secara andal. Beban pemeliharaan dan perbaikan rutin dibebankan pada saat terjadinya.

Tabel 7 Rincian Beban pemeliharaan dan perbaikan

	31/12/2020	31/12/2019	
Beban penyusutan	451,682,269	115,426,198	Depreciation expenses
Suku cadang	189,323,543	165,309,545	Spare parts
Gaji, tunjangan dan imbalan kerja lainnya	109,904,943	104,351,554	Salaries, allowances and other benefits
Pemeliharaan dan perbaikan	40,303,505	186,842,531	Maintenance and repairs
Biaya asuransi	2,465,057	1,139,336	Insurance
Sewa	2,222,133	7,586,397	Rental
Bahan bakar	623,068	1,779,752	Fuel
Lain-lain	4,033,855	3,465,124	Others
	800,558,373	585,900,437	

Jika dilihat dari tabel diatas, ada peningkatan yang cukup signifikan pada beban pemeliharaan dan perbaikan terutama Peningkatan beban penyusutannya yang merupakan penyusutan aset hak guna sebesar USD 336,256,071. Hal ini merupakan sebagai dampak dari implementasi PSAK 73.



PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk Dan ENTITAS ANAK/DAN SUBSIDIARIES		Laporan 21 Increase	
LAPORAN LABA RUGI DAN PENGHASILAN KOMPRESIF LAIN KONSOLIDASIAN UNTUK TAHUN YANG BERAKHIR PADA 31 DESEMBER 2020 DAN 2019 (Dinyatakan dalam Dolar AS, kecuali dinyatakan lain)		CONSOLIDATED STATEMENTS OF PROFIT OR LOSS AND OTHER COMPREHENSIVE INCOME FOR THE YEARS ENDED 31 DECEMBER 2020 AND 2019 (Expressed in US Dollars, unless otherwise stated)	
	2020	2019	
Pendapatan usaha			Operating revenues
Pendapatan berjangka	1.208.871.828	2x,30	Scheduled airline services
Pendapatan lain terpelai	77.242.260	2x,36	Non-scheduled airline services
Lainnya	314.417.011	2x,30	Other
	1.600.531.099		4.572.428.883
Beban usaha			Operating expenses
Beban operasional perawatan	(1.550.741.214)	2x,37	Fleet operations expenses
Beban pemeliharaan dan perbaikan	(994.306.307)	2x,38	Maintenance and repair expenses
Beban umum dan administrasi	(202.253.350)	2x,33	General and administrative expenses
Beban bandara	(184.974.225)	2x,43	User charges and station expenses
Beban pelayanan penumpang	(133.270.737)	2x,41	Passenger services expenses
Beban iklan, promosi dan promosi	(128.234.580)	2x,42	Ticketing, sales and promotion expenses
Beban operasional hotel	(23.416.387)	2x	Hotel operation expenses
Beban operasional transportasi	(20.203.283)	2x	Transportation operation expenses
Beban operasional perjalanan	(8.355.156)	2x	Network operation expenses
	(3.303.826.643)		(4.457.245.302)

Gambar 6
Laporan keuangan atas beban pemeliharaan dan perbaikan

KESIMPULAN

Dari pembahasan diatas, dapat disimpulkan bahwa pasca di terapkannya PSAK 73 pada tanggal 1 Januari 2020, menimbulkan pengaruh yang signifikan pada beberapa akun laporan keuangan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk. diantaranya adalah:

1. Uang muka dan beban dibayar dimuka, dimana sewa dibayar di muka atas pesawat, mesin, bangunan dan kendaraan telah direklasifikasi sebesar 100% menjadi aset hak-guna.
2. Dana cadangan pemeliharaan pesawat dan uang jaminan, dimana dana ini direklasifikasi sebesar USD 1,232,451,793 atas dana cadangan pemeliharaan yang didasarkan pada penggunaan pesawat menjadi aset pemeliharaan sedangkan sisanya sebesar USD 132,242,149 atas dana cadangan pemeliharaan yang didasarkan pada waktu tertentu.
3. Pada liabilitas sewa terjadi kenaikan liabilitas sewa pembiayaan sebesar USD 5.946.254.701.
4. Pada liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat ada penambahan sebesar USD 2,254,801,300.

5. Pada liabilitas tidak lancar lainnya pada tahun 2020 mencapai USD 6,53 juta, menurun 86,47% dibandingkan dengan 2019 yang mencapai USD 48,27 juta.
6. Pada beban operasional penerbangan, terjadi peningkatan yang cukup signifikan terutama pada beban penyusutan yaitu sebesar USD 992,095,470.
7. Pada beban pemeliharaan dan perbaikan terjadi peningkatan yang cukup signifikan terutama pada beban penyusutannya yang merupakan penyusutan aset hak guna sebesar USD 336,256,071

Saran

Di perlukan penelitian lebih mendalam dengan jumlah data yang lebih banyak lagi pada perusahaan penerbangan khususnya pada perusahaan penerbangan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk. terkait penerapan PSAK 73 bukan hanya di lihat dari sisi laporan keuangan saja. Tetapi bisa lebih melebar lagi kepada pengaruh penurunnya saham akbat menurunnya kinerja karyawan pasca di terapkannya PSAK tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] 'Ulhaq, Akhmad Ryan Dhiya. 2021. "Studi Literatur Mengenai Dampak Penerapan Psak 73 Terhadap Koreksi Fiskal Dan Perpajakan Badan Di Indonesia Dari Sisi Penyewa." Jurnal Acitya Ardana 1(2): 84–108. doi:10.31092/jaa.v1i2.1331.
- [2] Andi, Y. B., Sanjaya, A. W., & Firmansyah, A. (2020). Implikasi Penerapan Dini PSAK 73 Tentang Sewa (Leases) Pada PT Unilever Indonesia TBK (pp. 311–338). Adab.
- [3] Fauzi, Abdullah, and Syanni Yustiani. 2021. "Dampak Implementasi PSAK 73 Pada Perusahaan Terbuka Di Indonesia." The 2nd Widyagama National Conference on Economics and Business (Wnceb): 668–80.
- [4] Firaz, Ramiz, Suryagus Benedictus, and Amrie Firmansyah. 2022. "Dampak



- Implementasi PSAK 73: Rasio Keuangan, Thin Capitalization, Dan Book Tax Difference.” *Educoretax* 2(1): 60–74.
- [5] Jensen, Michael C, and William H Meckling. 1976. “Also Published in Foundations of Organizational Strategy.” *Journal of Financial Economics* (4): 305–60.
<http://ssrn.com/abstract=94043> Electronic copy available at: <http://ssrn.com/abstract=94043> <http://hupress.harvard.edu/catalog/JENTHF.html>.
- [6] Laksana, Mahardika Putra, and Sudradjat Sudradjat. 2019. “Analisis Proyeksi Laporan Keuangan Perusahaan Penerbangan Saat Transisi PSAK 30 Menjadi PSAK 73.” *Jurnal Ilmiah Akuntansi Kesatuan* 7(3): 369–78. doi:10.37641/jiakes.v7i3.296.
- [7] Permata, Intan Dara, and Arifah Fibri Andriani. 2021. “Bagaimana Dampak PT Citilink Indonesia Dalam Menerapkan PSAK 73 Tentang Sewa ?” *Jurnalku* 1(3): 210–21. doi:10.54957/jurnalku.v1i3.46.
- [8] Prajanto, Agung. 2020. “Implementasi PSAK 73 Atas Sewa Terhadap Kinerja Keuangan Pada Bumn Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia.” *JAKA (Jurnal Akuntansi, Keuangan, dan Auditing)* 1(2): 1–8. doi:10.56696/jaka.v1i2.4277.
- [9] Rahmawati, Salfadilla. 2021. “Penerapan PSAK 73 Pada Perusahaan Pertambangan Yang Terdapat Di Bursa Efek Indonesia Periode 2019.” *Jurnalku* 1(1): 15–29. doi:10.54957/jurnalku.v1i1.19.
- [10] 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. *Industrial Research Workshop and National Seminar*, 10(1), 955–964. <https://doi.org/10.35313/irwns.v10i1.1447>
- [11] Saing, Hendri Josep, and Amrie Firmansyah. 2021. “The Impact of PSAK 73 Implementation on Leases In Indonesia Telecommunication Companies.” *Business and Accounting Research (IJEBAR) Peer Reviewed-International Journal* 5(3): 1033–49. <https://jurnal.stie-aas.ac.id/index.php/IJEBAR>.
- [12] Saptono, Prianto Budi, and Ismail Khozen. 2021. “Income Tax and VAT Issues Concerning Lease after IFRS 16 Convergence in Indonesia.” *The Indonesian Journal of Accounting Research* 24(02): 259–88. doi:10.33312/ijar.538.
- [13] Scott, William R. 2015. *Financial Accounting Theory*. Seventh Ed. United States: Canada Cataloguing. doi:10.1201/b16379.
- [14] Ikatan Akuntan Indonesia. (2017). PSAK 73: Sewa. In *Standar Akuntansi Keuangan*. Ikatan Akuntan Indonesia.
- [15] Ikatan Akuntan Indonesia. (2019). PSAK 1: Penyajian Laporan Keuangan. In *Standar Akuntansi Keuangan*. Ikatan Akuntan Indonesia.
- [16] Ikatan Akuntan Indonesia. (2020). PSAK 73: Sewa. In *Standar Akuntansi Keuangan*. Ikatan Akuntan Indonesia.
- [17] <http://www.idx.co.id/> Diakses 02 Juni 2024.