

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Objek Penelitian

Dalam penelitian ini yang menjadi objek penelitian yaitu terdiri dari: 1). Sistem Informasi Akuntansi, 2). Kualitas Laporan Keuangan.

Objek dari penelitian ini adalah ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu tentang suatu hal objektif, valid dan reliable tentang suatu hal (variabel tertentu) (Sugiono dalam Melinda, 2016: 41). Tempat penulis melakukan penelitian serta mendapatkan bahan-bahan yang dibutuhkan dalam penyusunan skripsi ini dijadikan dijadikan sebagai unit analisis atau subjek penelitian. Penulis melakukan penelitiannya pada PT. Kereta Api Indonesia Daop 2 Bandung yang merupakan bagian dari salah satu Badan Usaha Milik Negara yang menyediakan, mengatur, dan mengurus jasa angkutan kereta api di Indonesia. Adapaun Stasiun yang berada di Daerah Operasi 2 Bandung memiliki lima stasiun besar, diantaranya Stasiun Bandung, Stasiun Kiaracandong, Stasiun Tasikmalaya, Stasiun Cimahi, dan Stasiun Banjar, sedangkan stasiun kelas menengah diantaranya adalah Stasiun Cicalengka, Stasiun Rancaekek, Stasiun Purwakarta Stasiun Padalarang, Stasiun Cipeundeuy, Stasiun Cianjur, Stasiun Ciamis, dan Stasiun Cibatu.

3.1.1 Sejarah PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Sejarah perkeretaapian di Indonesia dimulai ketika pencangkulan pertama jalur kereta api Semarang-Vorstenlanden (Solo-Yogyakarta) di Desa Kemijen oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda Mr. L.A.J Baron Sloet van de Beele tanggal 17 Juni 1864. Pembangunan dilaksanakan oleh perusahaan swasta Naamlooze Venootschap Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij (NV.

NISM) menggunakan lebar sepur 1435 mm.

Sementara itu, pemerintah Hindia Belanda membangun jalur kereta api negara melalui Staatssporwegen (SS) pada tanggal 8 April 1875. Rute pertama SS meliputi Surabaya-Pasuruan-Malang. Keberhasilan NISM dan SS mendorong investor swasta membangun jalur kereta api seperti Semarang Joana Stoomtram Maatschappij (SJS), Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS), Serajoedal Stoomtram Maatschappij (SDS), Oost Java Stoomtram Maatschappij (OJS), Pasoeroean Stoomtram Maatschappij (Ps.SM), Kediri Stoomtram Maatschappij (KSM), Probolinggo Stoomtram Maatschappij (Pb.SM), Modjokerto Stoomtram Maatschappij (MSM), Malang Stoomtram Maatschappij (MS), Madoera Stoomtram Maatschappij (Mad.SM), Deli Spoorweg Maatschappij (DSM).

Selain di Jawa, pembangunan jalur kereta api dilaksanakan di Aceh (1876), Sumatera Utara (1889), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), dan Sulawesi (1922). Sementara itu di Kalimantan, Bali, dan Lombok hanya dilakukan studi mengenai kemungkinan pemasangan jalan rel, belum sampai tahap pembangunan. Sampai akhir tahun 1928, panjang jalan kereta api dan trem di Indonesia mencapai 7.464 km dengan perincian rel milik pemerintah sepanjang 4.089 km dan swasta sepanjang 3.375 km.

Pada tahun 1942 Pemerintah Hindia Belanda menyerah tanpa syarat kepada Jepang. Semenjak itu, perkeretaapian Indonesia diambil alih Jepang dan berubah nama menjadi Rikuyu Sokyuku (Dinas Kereta Api). Selama penguasaan Jepang, operasional kereta api hanya diutamakan untuk kepentingan perang. Salah satu pembangunan di era Jepang adalah lintas Saketi-Bayah dan Muaro-

Pekanbaru untuk pengangkutan hasil tambang batu bara guna menjalankan mesin-mesin perang mereka. Namun, Jepang juga melakukan pembongkaran rel sepanjang 473 km yang diangkut ke Burma untuk pembangunan kereta api disana.

Setelah Indonesia memproklamasikan kemerdekaan pada tanggal 17 Agustus 1945, beberapa hari kemudian dilakukan pengambilalihan stasiun dan kantor pusat kereta api yang dikuasai Jepang. Puncaknya adalah pengambilalihan Kantor Pusat Kereta Api Bandung tanggal 28 September 1945 (kini diperingati sebagai Hari Kereta Api Indonesia). Hal ini sekaligus menandai berdirinya Djawatan Kereta Api Indonesia Republik Indonesia (DKARI). Ketika Belanda kembali ke Indonesia tahun 1946, Belanda membentuk kembali perkeretaapian di Indonesia bernama Staatssporwegen/Verenigde Spoorwegbedrijf (SS/VS), gabungan SS dan seluruh perusahaan kereta api swasta (kecuali DSM).

Berdasarkan perjanjian damai Konfrensi Meja Bundar (KMB) Desember 1949, dilaksanakan pengambilalihan aset-aset milik pemerintah Hindia Belanda. Pengalihan dalam bentuk penggabungan antara DKARI dan SS/VS menjadi Djawatan Kereta Api (DKA) tahun 1950. Pada tanggal 25 Mei DKA berganti menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Pada tahun tersebut mulai diperkenalkan juga lambang Wahana Daya Pertiwi yang mencerminkan transformasi Perkeretaapian Indonesia sebagai sarana transportasi andalan guna mewujudkan kesejahteraan bangsa tanah air. Selanjutnya pemerintah mengubah struktur PNKA menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) tahun 1971. Dalam rangka meningkatkan pelayanan jasa angkutan, PJKA berubah bentuk

menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) tahun 1991. Perumka berubah menjadi Perseroan Terbatas, PT Kereta Api Indonesia (Persero) pada tahun 1998.

Saat ini, PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki tujuh anak perusahaan/grup usaha yakni PT Reska Multi Usaha (2003), PT Railink (2006), PT Kereta Commuter Indonesia (2008), PT Kereta Api Pariwisata (2009), PT Kereta Api Logistik (2009), PT Kereta Api Properti Manajemen (2009), PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (2015).

Tabel 3.1
Ringkasan Sejarah Perusahaan Perkeretaapian Indonesia

Periode	Perusahaan	Dasar Hukum
1864 - 1864	Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij (NISM)	-
1864 - 1864	Staatssporwegen (SS)	-
1864 - 1864	Semarang Joana Stoomtram Maatschappij (SJS)	-
1864 - 1864	Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS)	-
1864 - 1864	Madoera Stoomtram Maatschappij (Mad.SM)	-
1864 - 1864	Malang Stoomtram Maatschappij (MS)	-
1864 - 1864	Modjokerto Stoomtram Maatschappij (MSM)	-
1864 - 1864	Probolinggo Stoomtram Maatschappij (Pb.SM)	-
1864 - 1864	Kediri Stoomtram Maatschappij (KSM)	-
1864 - 1864	Pasoeroean Stoomtram Maatschappij (Ps.SM)	-
1864 - 1864	Oost Java Stoomtram Maatschappij (OJS)	-
1864 - 1864	Serajoedal Stoomtram Maatschappij (SDS)	-
1864 - 1942	Deli Spoorweg Maatschappij (DSM)	-
1942 - 1945	Rikuyu Sokyoku (Dinas Kereta Api)	-
1945 - 1950	Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI)	Maklumat Kementerian Perhubungan No. 1/KA Tahun 1946
1950 - 1963	Djawatan Kereta Api (DKA)	Keputusan Menteri Perhubungan Tenaga dan Pekerjaan Umum RI No. 2 Tahun 1950
1963 - 1971	Perusahaan Nasional Kereta Api (PNKA)	Peraturan Pemerintah RI No. 22 Tahun 1963
1971 - 1991	Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA)	Peraturan Pemerintah RI No. 61 Tahun 1971
1991 - 1998	Perusahaan Umum Kereta Api (PERUMKA)	Peraturan Pemerintah RI No. 57 Tahun 1990
1998 - sekarang	PT Kereta Api Indonesia (Persero)	Peraturan Pemerintah RI No. 19 Tahun 1998

3.1.2 Visi dan Misi PT Kereta Api Indonesia (Persero)

i. Visi

Menjadi solusi ekosistem transportasi terbaik untuk Indonesia

ii. Misi

1. Untuk menyediakan sistem transportasi yang aman, efisien, berbasis digital, dan

berkembang pesat untuk memenuhi kebutuhan pelanggan.

2. Untuk mengembangkan solusi transportasi massal yang terintegrasi melalui investasi dalam sumber daya manusia, infrastruktur, dan teknologi.
3. Untuk memajukan pembangunan nasional melalui kemitraan dengan para pemangku kepentingan, termasuk memprakarsai dan melaksanakan pengembangan infrastruktur-infrastruktur penting terkait transportasi.

3.1.3 Budaya Perusahaan

1. Integritas

Bertindak konsisten sesuai dengan nilai-nilai kebijakan organisasi dan kode etik perusahaan.

2. Profesional

Memiliki kemampuan dan penguasaan dalam bidang pekerjaan yang berkaitan dengan pengetahuan dan digitalisasi, mampu menguasai dengan tujuan menggunakan, mengembangkan, dan membagikan pengetahuan kepada pihak lain.

3. Keselamatan dan Keamanan

Memiliki sifat tanpa kompromi dan konsisten dalam menjalankan atau menciptakan sistem yang aman dan *zero accident* terhadap terjadinya kecelakaan dan menjaga aset perusahaan dari kemungkinan terjadinya kerugian.

4. Inovasi

Selalu mengembangkan gagasan baru, melakukan perbaikan yang berkelanjutan, dan menciptakan lingkungan yang kondusif untuk berkreasi sehingga memberikan nilai tambah bagi perusahaan.

5. Pelayanan Prima

Memberikan pelayanan terbaik sesuai dengan standar mutu yang memuaskan dan sesuai harapan pelanggan.

3.2 Metode Penelitian

3.2.1 Metode Penelitian yang Digunakan

Dalam melakukan penelitian terhadap masalah ini, metode yang digunakan adalah metode deskriptif dengan pendekatan sensus. Metode deskriptif analitis adalah suatu metode yang meneliti status kelompok manusia, objek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran, ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang dengan tujuan deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki.

(Mohammad.Nazir,2005:54).

Sedangkan metode sensus, yaitu metode jika pengumpulan data dilakukan dengan cara mencatat seluruh elemen (bagian) dari populasi.

3.2.2 Operasionalisasi Variabel

Variabel penelitian adalah suatu atribut, sifat/nilai dari orang, objek/kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk kemudian dipelajari sehingga dapat ditarik kesimpulannya.

Pada dasarnya, variabel merupakan suatu konsep yang diberi lebih dari satu nilai setelah mengemukakan beberapa pendapat berdasarkan konsep dan teori tertentu, kemudian perlu ditentukan variabel-variabel penelitian dan selanjutnya merumuskan hipotesis berdasarkan hubungan antara variabel yang berkaitan dan saling mempengaruhi satu sama lainnya.

Sesuai dengan judul penelitian, yaitu **“Peranan Sistem Informasi Akuntansi dalam Meningkatkan Kualitas Laporan Keuangan”**, maka terdapat dua variabel dalam penelitian ini, yaitu:

1. Variabel Bebas (*Independent Variable*)

Adalah variabel yang keberadaannya tidak dipengaruhi oleh variabel lain. Sebaliknya variabel ini merupakan faktor penyebab yang akan mempengaruhi variabel lainnya. Berdasarkan judul di atas, maka dalam penelitian ini variabel bebasnya adalah Sistem Informasi Akuntansi. Sistem Informasi Akuntansi sebagai variabel independent akan diukur melalui observasi langsung dan menggunakan pertanyaan terstruktur (*kuesioner*) yang disebarakan kepada masing-masing bagian yang terkait.

2. Variabel Terikat (*Dependent Variable*)

Adalah variabel tidak bebas yang keberadaannya dipengaruhi oleh variabel bebas. Berdasarkan judul di atas, maka dalam penelitian ini variabel terikatnya adalah Kualitas Laporan Keuangan. Kualitas Laporan Keuangan sebagai variabel dependent akan diukur melalui observasi langsung dan menggunakan pertanyaan terstruktur (*kuesioner*) yang disebarakan kepada masing-masing bagian yang terkait.

Untuk lebih jelasnya penulis menuangkan operasional variabel yang diteliti dalam bentuk Tabel 3.2:

Tabel 3.2
Operasionalisasi Variabel

Variabel	Definisi Variabel	Indikator	Skala
Sistem Informasi Akuntansi (X_1)	Sistem Informasi Akuntansi merupakan seperangkat sumber manusia dan modal dalam organisasi, yang berkewajiban untuk menyajikan informasi keuangan dan juga informasi yang diperoleh dari pengumpulan dan memproses data (Azhar Susanto (2013:58)).	<ul style="list-style-type: none"> • Organisasi • Peralatan • Formulir • Catatan • Laporan • Prosedur 	Ordinal
Kualitas Laporan Keuangan (Y)	Kualitas laporan keuangan adalah suatu penyajian terstruktur dari posisi keuangan dan kinerja keuangan suatu entitas. (PSAK 2015 No. 1 Paragraf 10)	<ul style="list-style-type: none"> • Relevan • Andal • Dapat dibandingkan • Dapat dipahami 	Ordinal

3.2.3 Teknik Pengumpulan Data

3.2.3.1 Jenis Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Data Primer

Adalah data yang diperoleh dengan cara peninjauan langsung terhadap suatu objek penelitian dan hasil wawancara dengan pihak kantor terkait.

2. Data Sekunder

Adalah data penelitian yang diperoleh tidak berhubungan langsung memberikan data kepada pengumpul data. Sumber data yang dimaksud adalah dokumen-dokumen yang ada dan jurnal-jurnal yang berhubungan langsung dengan kegiatan penelitian.

3.2.3.2 Prosedur Pengumpulan Data

Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

1. Penelitian Lapangan (*Field Research*)

Penelitian dilakukan secara langsung pada objek penelitian dengan tujuan untuk memperoleh data-data primer. Pengumpulan data-data primer tersebut dilakukan melalui:

- a. Observasi, yaitu penulis mengadakan pengamatan secara langsung terhadap objek yang diteliti;
- b. Wawancara, yaitu suatu metode penelitian yang meliputi pengumpulan data melalui interaksi verbal secara langsung antara pewawancara dengan responden/pihak perusahaan terkait;
- c. Kuesioner

Kuesioner adalah daftar isian terstruktur yang diajukan oleh penulis kepada responden yang analisis berhubungan erat dengan topik permasalahan, kuesioner yang penulis ajukan kepada responden mengacu kepada indikator dari variabel independen maupun variabel dependen.

2. Studi Kepustakaan (*Library Study*)

Teknik ini dilaksanakan untuk memperoleh data-data sekunder guna mendukung data-data primer yang diperoleh selama penelitian. Data sekunder ini diperoleh dari buku-buku serta referensi-referensi lainnya yang berkaitan dengan objek penelitian.

3.2.4 Populasi Penelitian

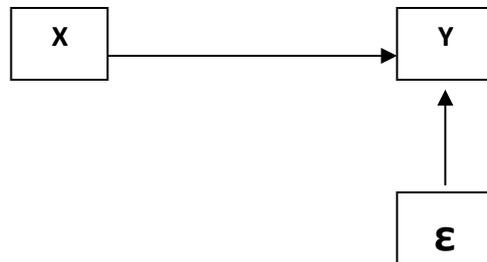
Dalam penelitian ini, yang menjadi populasi sasaran yang penulis teliti adalah subjek yang berhubungan dengan Sistem Informasi Akuntansi dan Kualitas Laporan Keuangan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daop 2 Bandung.

Daerah Operasi 2 Bandung memiliki lima stasiun besar, diantaranya Stasiun Bandung, Stasiun Kiaracandong, Stasiun Tasikmalaya, Stasiun Cimahi, dan Stasiun Banjar, sedangkan stasiun kelas menengah diantaranya adalah Stasiun Cicalengka, Stasiun Rancaekek, Stasiun Purwakarta, Stasiun Padalarang, Stasiun Cipeundeuy, Stasiun Cianjur, Stasiun Ciamis, dan Stasiun Cibatu.

3.3 Model atau Paradigma Penelitian

Paradigma penelitian merupakan pola pikir yang menghubungkan antara variabel yang akan diteliti yang sekaligus mencerminkan jenis dan jumlah rumusan masalah yang perlu dijawab melalui penelitian, teori yang digunakan untuk merumuskan hipotesis, jenis dan jumlah hipotesis, dan teknik analisis statistik yang digunakan. (Sugioyono, 2006:36). Dalam hal ini, sesuai dengan judul penelitian

“Peranan Sistem Informasi Akuntansi dalam Meningkatkan Kualitas Laporan Keuangan”, dapat digambarkan sebagai berikut :



Gambar 3.1 Model Penelitian

Keterangan :

X = Sistem Informasi Akuntansi

Y = Kualitas Laporan Keuangan

ε = Faktor lain yang tidak diteliti tapi berpengaruh terhadap Kualitas Laporan Keuangan