

## KINERJA KEUANGAN INDUSTRI TRANSPORTASI SEKTOR PENERBANGAN PADA MASA PANDEMI COVID-19 DITINJAU DARI RASIO KEUANGAN

Silvia Rizqi Ardiani  
Akuntansi, Fakultas Ekonomi, Universitas Tidar  
[silviara1220@gmail.com](mailto:silviara1220@gmail.com)

---

### Informasi Artikel

Tanggal Masuk:  
26 September 2022

Tanggal Revisi:  
1 Oktober 2022

Tanggal Diterima:  
29 Maret 2023

Publikasi On line:  
31 Maret 2023

### Abstract

*The purpose of this study is to analyze the financial ratios of PT AirAsia Indonesia Tbk and PT Garuda Indonesia Tbk in 2020 to get a better picture of how the air transportation business fared during the Covid-19 pandemic. Secondary data from the financial reports and annual reports of PT AirAsia Indonesia Tbk and PT Garuda Indonesia for 2016-2020 form the basis of this qualitative descriptive research. The results of the study show that the company's short-term liquidity capability is getting lower. Solvability in both companies has declined; the DER value is negative, and the DR value is greater than 1. The condition of profitability in terms of ROI during the Covid-19 pandemic experienced a very high rate of increase in losses. However, ROE during the Covid-19 pandemic resulted in profit. As a result of Covid-19, in 2020 PT AirAsia Indonesia Tbk and PT Garuda Indonesia Tbk experienced a decrease in total asset turnover to almost zero, which means the effectiveness of using total assets in the company is not good or the company's financial performance is low..*

**Key Words: Financial Ratios, Financial Performance, Aviation Sector.**

### Abstrak

*Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis rasio keuangan PT AirAsia Indonesia Tbk dan PT Garuda Indonesia Tbk pada tahun 2020 untuk mendapatkan gambaran yang lebih baik tentang bagaimana nasib bisnis transportasi udara selama pandemi Covid-19. Data sekunder dari laporan keuangan dan laporan tahunan PT AirAsia Indonesia Tbk dan PT Garuda Indonesia tahun 2016-2020 menjadi dasar penelitian deskriptif kualitatif ini. Hasil dari penelitian menunjukkan kemampuan likuiditas jangka pendek perusahaan semakin rendah. Solvabilitas di kedua perusahaan telah menurun; nilai DER negatif, dan nilai DR lebih besar dari 1. Kondisi profitabilitas dilihat dari ROI pada saat pandemi Covid-19 mengalami tingkat kenaikan kerugian yang sangat tinggi. Namun ROE pada saat pandemi Covid-19 menghasilkan laba. Sebagai dampak Covid-19, tahun 2020 PT AirAsia Indonesia Tbk dan PT Garuda Indonesia Tbk mengalami penurunan total asset turnover hampir menyentuh angka nol yang berarti efektivitas pemakaian total aktiva pada perusahaan kurang baik atau rendahnya kinerja keuangan perusahaan.*

**Key Words: Rasio Keuangan; Kinerja Keuangan; Sektor Penerbangan**

---

## PENDAHULUAN

Di antara beberapa transportasi yang ada, transportasi udara menjadi salah satu yang menggugah rasa penasaran wisatawan di Indonesia. Menurut (BPS 2022), sepanjang tahun 2019 jumlah penumpang domestik sebesar 76,68 juta orang. Namun, minat masyarakat terhadap penerbangan menurun sejak merebaknya Covid-19 pada awal 2020 sekitar 32,4 juta penumpang domestik yang tercatat pada Badan Pusat Statistik. Pada 9 Maret 2020, Pandemi telah diumumkan karena penyebaran cepat SARS-CoV-2, menurut Organisasi Kesehatan Dunia Covid-19 memiliki efek luas pada berbagai aspek masyarakat dan ekonomi (Kompas.com 2020). Covid-19 berdampak pada industri penerbangan. Asteroid Covid-19 berdampak negatif terhadap saham sektor (maskapai) K111, antara lain saham perusahaan pemilik maskapai penerbangan dan penyewaan pesawat yang dominan mengangkut penumpang melalui transportasi udara. Dari keempat perusahaan maskapai penerbangan yang terdaftar, Layanan penerbangan berjadwal menjadi tulang punggung PT AirAsia Indonesia Tbk dan PT Garuda Indonesia Tbk, dua maskapai yang pada tahun 2016 menjual saham di Bursa Efek

Indonesia (BEI) dan merilis laporan tahunan. Kesehatan keuangan perusahaan transportasi udara harus dievaluasi, dan ini dapat dilakukan dengan meninjau laporan keuangan perusahaan dalam jangka waktu tertentu. Perusahaan berusaha menyediakan bagi siapa saja yang berkepentingan dengannya informasi tentang status keuangannya yang relevan dengan pertumbuhan dan kesehatan keuangannya. Analisis pelaporan keuangan yang dilakukan oleh perusahaan transportasi udara di Indonesia digunakan untuk mengetahui kesehatan keuangan perusahaan, mengevaluasi kinerja perusahaan, dan menentukan tingkat efisiensi dan efektivitas dalam mencapai tujuannya. Menurut (Panjaitan 2020) Keberhasilan suatu bisnis dapat dievaluasi melalui penggunaan rasio keuangan. Menurut (Hanafi and Halim 2016) rasio likuiditas digunakan untuk mengukur kapasitas likuidasi jangka pendek perusahaan. Memanfaatkan pemanfaatan DR, QR, dan CR ini menggunakan rasio utang terhadap ekuitas (DER) dan rasio utang terhadap aset/rasio utang untuk menilai solvabilitas perusahaan sehubungan dengan pinjaman jangka panjang dan pendek (Hanafi and Halim 2016). Menurut (Kasmir 2012) return on investment (ROI) dan return on equity (ROE) adalah rasio profitabilitas yang menilai kemampuan perusahaan untuk menciptakan keuntungan dari modal dan aset (ROE). Menurut (Kasmir 2012) rasio aktivitas adalah indikator keempat kinerja perusahaan karena mengungkapkan seberapa efektif asetnya digunakan dan menilai kemampuan perusahaan dalam menjalankan aktivitasnya dengan menggunakan total assets turnover (TATO). Penelitian yang dilakukan oleh (Kurniawati and Listyowati 2021) menemukan bahwa pandemi berdampak negatif terhadap kinerja keuangan maskapai penerbangan, yang terlihat dari penurunan rasio likuiditas, aktivitas, dan profitabilitas serta peningkatan rasio solvabilitas. Penelitian Kurniawati dan Listyowati ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Rachmawati 2021) dimana dalam penelitian ini pandemi berdampak pada kerugian yang cukup besar sehingga kinerja keuangan maskapai penerbangan mengalami penurunan dimasa pandemi. Perbedaan dari penelitian ini dengan penelitian sebelumnya adalah sampel dalam penelitian ini berfokus terhadap industri penerbangan yang beroperasi mengangkut penumpang. Penelitian selanjutnya oleh (Mustika and Apriliani 2022) meneliti kinerja keuangan PT Garuda Indonesia Tbk pada masa pandemi Covid-19 ditinjau dari rasio likuiditas dan menemukan bahwa PT Garuda Indonesia Tbk mengalami kesulitan dan mengalami penurunan pada tahun 2020 karena penurunan jumlah penerbangan selama pandemi, sehingga mempengaruhi operasi dan likuiditas perusahaan. Penelitian Mustika dan Aprilia ini didukung oleh penelitian (Aditikus and Mangindaan 2021) dimana dalam penelitian ini rasio likuiditas dilihat dari indikator current ratio dan quick ratio dalam keadaan kurang baik, sedangkan dari cash dalam keadaan sangat baik dan inventory to net working ratio dengan keadaan tidak baik. Penelitian yang dilakukan Mustika dan Apriliani hanya berfokus terhadap kinerja keuangan satu perusahaan saja dan hanya menggunakan analisis rasio likuiditas, sedangkan penelitian ini meneliti kinerja keuangan perusahaan maskapai penerbangan yang beroperasi mengangkut penumpang dengan menggunakan analisis keuangan berupa rasio likuiditas, solvabilitas, provitailitas dan aktivitas. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis rasio keuangan berupa rasio likuiditas, solvabilitas, provitabilitas dan aktivitas pada PT AirAsia Indonesia Tbk dan PT Garuda Indonesia Tbk tahun 2020 untuk mengetahui bagaimana keadaan bisnis transportasi udara selama terjadinya wabah Covid-19.

## TINJAUAN PUSTAKA / KAJIAN TEORITIS

### Kinerja Keuangan

Menurut (Fahmi 2012), keberhasilan suatu perusahaan digambarkan dengan kinerja keuangan yang merupakan hasil yang dicapai dari berbagai kegiatan yang dilakukan. Dalam hal kesuksesan finansial, kemampuan untuk mengelola dan mengawasi sumber daya perusahaan didefinisikan sebagai kunci (Ikatan Akuntan Indonesia (IAI) 2007). Kinerja keuangan perusahaan adalah kinerja sebenarnya dibandingkan dengan target keuangannya (Lowardi and Abdi 2021). Keberhasilan finansial penyedia jasa transportasi terikat waktu dan mencerminkan stabilitas keuangan perusahaan. Analisis laporan keuangan memberikan wawasan tentang kesehatan bisnis terhadap rasio-raiso keuangan perusahaan dalam periode waktu tertentu.

### Analisis Laporan Keuangan

Menurut (Ikatan Akuntan Indonesia (IAI) 2013), PSAK 01 laporan keuangan adalah "penyajian terstruktur" dari aset bersih, status keuangan, dan hasil operasi perusahaan atau entitas. Menurut

(Hery 2018), analisis laporan keuangan adalah tindakan membedah laporan keuangan menjadi bagian-bagian komponennya dan menganalisis setiap bagian untuk mendapatkan pemahaman menyeluruh tentang laporan keuangan terpilah. Manajemen dituntut untuk mempertanggungjawabkan semua sumber daya yang digunakan dalam menghasilkan kinerja keuangan perusahaan, seperti yang ditunjukkan dalam laporan keuangan.

## METODE PENELITIAN

Peneliti dalam penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif. Tujuan dari penelitian kualitatif adalah untuk memberikan penjelasan yang rinci dan terorganisir dengan baik tentang fenomena yang diteliti, serta hubungan di antara mereka. Analisis laporan keuangan dapat dilakukan dengan berbagai cara. Perhitungan likuiditas, solvabilitas, profitabilitas, dan rasio aktivitas maskapai penerbangan yang diperdagangkan di Bursa Efek Indonesia selama pandemi Covid-19 memungkinkan dilakukannya analisis kinerja keuangan. Empat rasio keuangan yang tercantum di bawah ini akan digunakan sebagai variabel independen dalam analisis ini.

Tabel 1 Variabel penelitian dan pengukurannya

Variabel	Indikator	Alat Ukur	Sumber
Likuiditas	<i>Current Ratio</i> (CR)	$\frac{\text{Aktiva lancar}}{\text{Hutang lancar}} \times 100\%$	(Hanafi and Halim 2016)
Likuiditas	<i>Quick Ratio</i> (QR)	$\frac{\text{Aktiva lancar} - \text{Persediaan}}{\text{Hutang lancar}} \times 100\%$	(Rachmawati 2021)
Likuiditas	<i>Cash Ratio</i> (Cash)	$\frac{\text{Kas dan setara kas}}{\text{Hutang lancar}} \times 100$	(Mustika and Apriliani 2022)
Solvabilitas	<i>Debt to Equity Ratio</i> (DER)	$\frac{\text{Total hutang}}{\text{Total ekuitas}}$	(Suci 2022)
Solvabilitas	<i>Debt to Assets Ratio/Debt Ratio</i> (DR)	$\frac{\text{Total hutang}}{\text{Total aktiva}}$	(Aditikus and Mangindaan 2021)
Profitabilitas	<i>Return On Investment</i> (ROI)	$\frac{\text{EAT}}{\text{Total aktiva}} \times 100$	(Kasmir 2016)
Profitabilitas	<i>Return On Equity</i> (ROE)	$\frac{\text{EAT}}{\text{Modal}} \times 100$	(Panjaitan 2020)
Aktifitas	<i>Total Assets Turnover</i> (TATO)	$\frac{\text{Penjualan}}{\text{Total aktiva}}$	(Kasmir 2012)

Populasi penelitian ini adalah berjumlah 18 perusahaan yang bergerak di bidang penerbangan yang beroperasi mengangkut penumpang di Indonesia. Sampel yang digunakan berjumlah 2 perusahaan yang memenuhi kriteria pemilihan sampel berdasarkan menggunakan metode purposive sampling dengan kriteria sebagai berikut:

- 1) 18 perusahaan di industri penerbangan beroperasi mengangkut penumpang yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dari tahun 2016 hingga 2020, dengan pendapatan utama berasal dari penerbangan berjadwal.
- 2) 2 perusahaan di bidang penerbangan beroperasi mengangkut penumpang yang melaporkan keuangan secara lengkap, termasuk Catatan atas Laporan Keuangan (CALK), dan laporan tahunan antara tahun 2016 sampai dengan tahun 2020.
- 3) Informasi untuk studi ini dapat ditemukan dalam laporan keuangan dan tahunan bisnis terkait penerbangan yang telah diterbitkan antara tahun 2016 dan 2020.

Dua perusahaan, PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) dan PT Garuda Indonesia Tbk, memenuhi kriteria tersebut.

Informasi sekunder diambil dari laporan tahunan dan keuangan PT AirAsia Indonesia Tbk dan PT Garuda Indonesia tahun 2016-2020. Informasi dikumpulkan dari website kedua perusahaan tersebut serta Bursa Efek Indonesia ([www.idx.co.id](http://www.idx.co.id)). Penulis penelitian ini melakukan tinjauan literatur untuk mengumpulkan bukti dari karya yang diterbitkan, artikel berita, dan sumber online.

## HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dengan menggunakan rasio likuiditas, solvabilitas, profitabilitas, dan aktivitas yang dihitung, penelitian ini membandingkan kinerja keuangan PT Air Asia Indonesia Tbk dengan PT Garuda Indonesia PT.

### Rasio Likuiditas

Tabel 1  
Perbandingan Hasil Analisis Rasio Likuiditas PT AirAsia  
Indonesia Tbk dan PT Garuda Indonesia Tbk

Kode	Rasio Likuiditas					
	Current Ratio(CR) %		Quick Rati(QR) %		Cash Ratio(Cash) %	
	CMPP	GIAA	CMPP	GIAA	CMPP	GIAA
2016	29,53	74,52	27,73	67,55	14,07	37,01
2017	26,09	51,34	24,22	44,52	11,43	15,97
2018	16,39	35,28	14,05	30,41	5,00	8,27
2019	33,71	34,81	31,57	29,66	1,44	9,19
2020	3,48	12,49	2,20	10,04	0,38	4,68

Data Diolah, 2022

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa sebelum pandemi Covid-19, PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) sudah cukup baik dalam memperbaiki *current ratio*. Hal tersebut dapat dilihat dari adanya penurunan *current ratio* dari tahun 2016 hingga tahun 2018 dan kembali ke arah positif sebesar 33,71% pada tahun 2019 meskipun angka tersebut masih dibawah standar industri sebesar 200%. Namun kondisi tersebut sudah lebih baik dari tahun-tahun sebelumnya. Sekali lagi, rasio saat ini bergeser selama pandemi Covid-19, turun ke nilai yang sangat rendah yaitu 3,48%, menunjukkan keadaan yang "buruk". Kondisi rasio PT AirAsia Indonesia Tbk saat ini sangat kontras dengan (CMPP), perusahaan PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) konsisten dengan penurunan *current ratio* yang selalu berada dibawah standar industri sejak tahun 2016 hingga tahun 2020. Kondisi tersebut diperparah dengan adanya Covid-19, dimana *current ratio* tahun 2020 turun drastis sebesar 22,32% dan mencapai 12,49% atau dapat dikatakan dalam keadaan "tidak baik". Sebelum pandemi Covid-19, PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) sudah cukup baik dalam memperbaiki *quick ratio*. Hal tersebut dapat dilihat dari adanya penurunan *quick ratio* dari tahun 2016 hingga tahun 2018 dan melanjutkan tren kenaikannya di tahun 2018, tumbuh sebesar 31,57% meskipun masih jauh di bawah rata-rata industri sebesar 150%. Pada tahun 2020, rasio cepat anjlok ke level terendah sepanjang masa sebesar 2,20%

selama pandemi Covid-19 atau dalam keadaan “tidak baik”. Kondisi berbeda pada perusahaan PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) yang mengalami penurunan *quick ratio* yang konsisten dari tahun 2016 hingga tahun 2020 dan selalu berada dibawah standar industri. Dan tahun 2020 menjadi tahun dengan penurunan paling curam dibanding penurunan tahun sebelumnya dengan penurunan *quick ratio* sebesar 19,61%. Dengan nilai *quick ratio* sebesar 10,04% pada tahun 2020 atau dapat dikatakan dalam keadaan “tidak baik”. *Cash ratio* perusahaan PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) tahun 2019 konsisten menurun dari tahun 2016 hingga tahun 2020. Hal tersebut diperparah dengan adanya Covid-19 dimana *cash ratio* mendekati angka nol yaitu sebesar 0,38% atau dalam kondisi “tidak baik”. Kondisi berbeda pada perusahaan PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) yang konsisten mengalami penurunan *cash ratio* dari tahun 2016 hingga tahun 2018. Dan kembali adanya kenaikan *cash ratio* tahun 2018 ke tahun 2019 sebesar 0,92%. Namun kondisi tersebut kembali mengalami penurunan karena adanya Covid-19 tahun 2019 dimana *cash ratio* sebesar 9,19% menurun hingga mendekati angka nol pada tahun 2020 yaitu sebesar 4,68% lebih rendah dari tahun 2018 atau dapat dikatakan dalam keadaan “tidak baik”.

### Rasio Solvabilitas

Tabel 2  
Menganalisis Rasio Solvabilitas Keuangan PT  
AirAsia Indonesia Tbk dan PT Garuda Indonesia Tbk

	Rasio Solvabilitas			
	Debt to Equity Ratio (DER)		Debt to Asset Ratio (DR)	
kode	CMPP	GIAA	CMPP	GIAA
2016	7,41	1,15	0,88	0,31
2017	82,38	0,96	0,99	0,24
2018	-4,55	5,49	1,28	0,85
2019	11,93	6,65	0,92	0,87
2020	-3,09	-6,55	1,48	1,18

Data Diolah, 2022

Dari tabel di atas, terlihat bahwa PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) memiliki *debt to equity ratio* sebesar 7,41 kali pada tahun 2016 dalam kondisi sangat baik, yang berarti nilai utang PT AirAsia Indonesia (CMPP) lebih besar 7,41 kali lipat dibandingkan nilai ekuitasnya. Kondisi *debt to equity ratio* meningkat tahun 2017 menunjukkan nilai utang PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) kelipatan 82,38 kali nilai saham. Di tahun 2018, *debt to equity ratio* bernilai negatif atau defisit sebesar -4,55 kali yang berarti PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) mengalami penurunan ekuitas. Nilai ekuitas kembali positif pada tahun 2019 PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) memiliki rasio utang terhadap ekuitas sebesar 11,93, namun belum dalam posisi keuangan yang solid karena tingginya nilai utangnya. Saat pandemi Covid-19 melanda di tahun 2020, PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) mengalami kerugian yang cukup signifikan sehingga membuat ekuitasnya merugi. Pada tahun 2020, rasio utang terhadap ekuitas PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) akan negatif karena nilai ekuitas yang negatif menjadi -3,09 kali yang mengindikasikan bahwa perusahaan tersebut “tidak baik”. Kondisi *debt to equity ratio* PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) tahun 2016 dan tahun 2017 dalam kondisi baik yaitu sebesar 1,15 kali dan 0,96 kali. Kondisi *debt to equity ratio* semakin meningkat ditahun 2018 dan 2019 sebesar 5,49 kali dan 6,65 kali atau dalam kondisi tidak baik. *Debt to equity ratio* PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) mengalami peningkatan sebesar 13,20 kali ke arah negatif pada tahun 2020 menjadi sebesar -6,55 kali, kondisi tersebut terjadi karena kerugian signifikan yang akan terjadi pada tahun 2020, menurunkan nilai ekuitas yang mengindikasikan bahwa perusahaan dalam keadaan tidak baik. Kondisi *debt to asset ratio* PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) tahun 2016 hingga tahun 2020 berada jauh diatas standar industri sebesar 0,35 kali. Kondisi tersebut diperparah dengan adanya Covid-19 tahun 2020, dimana *debt to asset ratio* 1,48 kali, yang secara signifikan lebih tinggi dari rata-rata. Yang berarti tahun 2020 *debt to asset ratio* dalam kondisi “tidak baik”. Kondisi *debt to asset ratio* PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA)

tahun 2016 dan tahun 2017 berada dalam kondisi baik. Tetapi pada tahun 2018 sampai dengan tahun 2020, *debt to asset ratio* mengalami kenaikan hingga jauh diatas standar industri. Situasi ini diperparah oleh Covid-19 pada tahun 2020 yang mencapai *debt to asset ratio* sebesar 1,18 kali, jauh di atas standar industri. Dengan kata lain, *debt to asset ratio* dalam kondisi “tidak baik”.

### Rasio Profitabilitas

Tabel 3  
Analisis Rasio Profitabilitas Keuangan PT AirAsia Indonesia Tbk dan PT Garuda Indonesia Tbk

	Rasio Profitabilitas			
	ROI%		ROE%	
kode	CMPP	GIAA	CMPP	GIAA
2016	-0,6	0,3	-5,0	0,9
2017	-16,6	-5,7	-13,8	-22,8
2018	-31,9	-5,5	113,1	-35,8
2019	-6,0	-1,0	-77,9	-7,7
2020	-45,3	-23,0	94,6	127,5

Data Diolah, 2022

Dari data diatas diketahui ROI PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) dari tahun 2016 sampai dengan tahun 2020 bernilai negatif. Jika ROI negatif maka investasi tersebut merupakan kerugian. Tahun 2016 hingga tahun 2018, ROI PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) mengalami kenaikan ROI negatif yang dapat diartikan perusahaan mengalami kerugian yang meningkat disetiap tahunnya. Pada tahun 2019 tingkat ROI menurun menjadi -6% dari tahun 2018 yang berarti tingkat kerugian PT AirAsia Indonesia (CMPP) menurun sebesar 25,9% dari tahun sebelumnya. Tahun 2020 kondisi ROI diperparah dengan adanya Covid-19, ROI meningkat ke arah negatif sebesar -45,3% yang berarti perusahaan mengalami rugi bersih sebesar 45,3% dari total aset perusahaan. Tahun 2016 PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) memperoleh keuntungan sebesar 0,3% dari keseluruhan asset atau harta yang dimiliki perusahaan. Pada tahun 2017 hingga tahun 2020 ROI perusahaan bernilai negatif yang berarti perusahaan mengalami kerugian setiap tahunnya. Tetapi terjadi penurunan kerugian dari tahun 2018 hingga tahun 2019. Kondisi tersebut di perparah dengan adanya Covid-19 dimana ROI PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) kembali meningkat kearah negatif sebesar -23% dan mengalami kerugian sebesar 23% dari keseluruhan aset atau harta yang dimiliki perusahaan. ROE PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) bernilai negatif pada tahun 2016 dan 2017 masing-masing sebesar -5% dan -13,8%. Angka tersebut menunjukkan perusahaan kurang baik dalam menghasilkan income, atau dapat dikatakan perusahaan mendapatkan rugi sebesar 5% dan 13,5% dari keseluruhan nilai ekuitas yang dimiliki perusahaan. Pada tahun 2018 ROE PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) mengalami kenaikan ke arah positif sebesar 113,1% yang artinya perusahaan memperoleh laba sebesar 113,1% dari total nilai ekuitas yang dimiliki perusahaan. Angka tersebut kembali menurun kearah negatif pada tahun 2019 dari untung menjadi rugi sebesar -77,9%. Tahun 2020 dengan adanya Covid-19 justru PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) dapat menghasilkan laba sebesar 94,6% kepemilikan saham di perusahaan sebagai persentase dari nilai totalnya. Per akhir tahun 2016, PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) memiliki return on equity (ROE) sebesar 0,9%, yang berarti keuntungan sebesar 0,9% dari nilai ekuitas. Tahun 2017 hingga tahun 2019, ROE PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) konsisten bernilai negatif yang berarti selama tiga tahun perusahaan mendapatkan rugi. Namun kerugian menurun di tahun 2019 setelah dua tahun sebelumnya mengalami kenaikan kerugian sebesar -22,8% ROE di tahun 2017 dan -35,8% ROE ditahun 2018. Ditahun 2020 dengan adanya Covid-19 justru PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) dapat menghasilkan laba sebesar 127,5% dari keseluruhan nilai ekuitas yang dimiliki perusahaan dibandingkan tahun 2019 yang nilai ROE mencapai -7,7%.

**Rasio Aktivitas**

Tabel 4  
 Hasil Rasio Aktivitas PT AirAsia Indonesia Tbk dan PT Garuda Indonesia Tbk

Rasio Aktivitas		
TATO		
Tahun	CMPP	GIAA
2016	1,11	1,03
2017	1,24	1,11
2018	1,49	1,04
2019	2,57	1,03
2020	0,26	0,14

Data Diolah, 2022

Dari tabel di atas diketahui *total asset turnover* PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) dari tahun 2016 hingga tahun 2019 mengalami kenaikan setiap tahunnya. Ada periode empat tahun di mana korporasi menggunakan sumber dayanya secara efektif untuk meningkatkan pendapatan. Tahun 2019, *total asset turnover* PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) mencapai 2,57 kali yang berarti perusahaan sangat baik dalam menggunakan keseluruhan aktiva dalam menghasilkan penjualan. Pada tahun 2020 *total asset turnover* PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) sebesar 0,26 kali. Artinya efisiensi penggunaan total aset perusahaan kurang baik dan ini merupakan bukti kinerja keuangan perusahaan yang buruk. Sedangkan PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) *total asset turnover* dari tahun 2017 hingga tahun 2020 perusahaan mengalami penurunan total asset turnover setiap tahunnya dalam menggunakan keseluruhan aktiva untuk menghasilkan penjualan. Hal tersebut diperparah dengan kondisi Covid-19 tahun 2020, dimana total asset turnover hampir menyentuh angka 0 kali yaitu sebesar 0,14 kali yang berarti perusahaan tidak memanfaatkan asetnya dengan baik, yang merupakan pertanda buruknya kinerja keuangan.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan kemampuan likuiditas jangka pendek perusahaan semakin rendah, hal tersebut sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh (Kurniawati and Listyowati 2021), (Mustika and Apriliani 2022) dan (Rachmawati 2021) yang menemukan bahwa pandemi berdampak negatif terhadap kinerja keuangan maskapai penerbangan dan menemukan bahwa mengalami kesulitan dan mengalami penurunan pada tahun 2020 karena penurunan jumlah penerbangan selama pandemi, sehingga mempengaruhi operasi dan likuiditas perusahaan yang terlihat dari penurunan rasio likuiditas perusahaan. Solvabilitas di kedua perusahaan telah menurun; nilai DER negatif, dan nilai DR lebih besar dari 1, hal tersebut sejalan dengan penelitian (Rachmawati 2021), (Aditikus and Mangindaan 2021) dan (Kurniawati and Listyowati 2021) yang menemukan bahwa pandemi berdampak negatif terhadap kinerja keuangan maskapai penerbangan, yang terlihat dari penurunan rasio solvabilitas. Kondisi profitabilitas dilihat dari ROI pada saat pandemi Covid-19 mengalami tingkat kenaikan kerugian yang sangat tinggi. Namun ROE pada saat pandemi Covid-19 menghasilkan laba. Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Kurniawati and Listyowati 2021) dimana pandemi berdampak negatif terhadap kinerja keuangan maskapai penerbangan yang diukur berdasarkan rasio profitabilitas dengan menggunakan ROI. Sebagai dampak Covid-19, tahun 2020 PT AirAsia Indonesia Tbk dan PT Garuda Indonesia Tbk mengalami penurunan total asset turnover hampir menyentuh angka nol yang berarti efektivitas pemakaian total aktiva pada perusahaan kurang baik atau rendahnya kinerja keuangan perusahaan. Penelitian ini sejalan dengan (Kurniawati and Listyowati 2021) dan (Suci 2022) bahwa pandemi berdampak negatif terhadap kinerja keuangan maskapai penerbangan, yang terlihat dari penurunan rasio aktivitas.

**SIMPULAN DAN SARAN**

Dilihat dari kondisi likuiditas PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) pada tahun 2019 Secara keseluruhan, tampaknya dalam kondisi yang lebih baik daripada tahun lalu. Sebaliknya, keadaan berubah drastis

pada tahun 2020. Kondisi perusahaan memburuk akibat dampak pandemi Covid-19 tahun 2020 terhadap pendapatan, yang menyebabkan penurunan drastis pada arus kas masuk, piutang, dan aset lancar lainnya. Rasio likuiditas jangka pendek PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) dan PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) turun di tahun 2020 akibat penurunan laba tersebut. Secara keseluruhan, kesehatan PT Garuda Indonesia Tbk (GIAAfinancial) meningkat tahun ini dibandingkan tahun 2018. DER negatif dan nilai DR lebih besar dari 1 kali untuk tahun 2020 menunjukkan bahwa baik PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) maupun PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) mengalami penurunan solvabilitas. Pada tahun 2020, utang perusahaan diharapkan bernilai lebih dari gabungan aset dan ekuitasnya, dan mungkin perlu menggunakan pembiayaan utang untuk menutupi kekurangan ekuitas. Gagal bayar hutang perusahaan diantisipasi jika tren saat ini tidak dibalik. Kerugian tahun 2020 cukup besar karena kesenjangan ekuitas akibat penurunan penjualan perseroan selama pandemi Covid-19. Selanjutnya, perusahaan akan menambah utangnya dalam upaya mengamankan modal, dan akan menggunakan tambahan utang untuk mengimbangi kekurangan ekuitas. Oleh karena itu, pada tahun 2020 utang perseroan kepada PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) dan PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) akan sangat tinggi terkait dengan nilai aset perseroan. Kondisi profitabilitas PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) dan PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) pada tahun 2019 dilihat dari ROI secara keseluruhan sudah menunjukkan kondisi yang lebih baik dari tahun-tahun sebelumnya, dimana pada tahun 2019 perusahaan sudah berhasil dalam menurunkan tingkat kerugian dari keseluruhan aset atau harta yang dimiliki perusahaan. Namun kondisi berbeda terjadi pada saat pandemi Covid-19, dimana perusahaan mengalami tingkat kenaikan kerugian yang sangat tinggi dari keseluruhan aset atau harta yang dimiliki perusahaan. Kondisi berbeda terjadi pada ROE PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) dan PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) dimana pada saat pandemi Covid-19 menghasilkan mendapatkan laba dari keseluruhan nilai ekuitas yang dimiliki perusahaan dibandingkan tahun-tahun sebelumnya yang cenderung mengalami kerugian. Berdasarkan perputaran aset secara keseluruhan di tahun 2019, PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) diharapkan dapat mempertahankan atau bahkan meningkatkan kinerjanya di tahun 2018. Yang berarti selama empat tahun perusahaan efisien dalam menggunakan keseluruhan aktiva dalam menghasilkan penjualan. Namun kondisi berbeda terjadi pada tahun 2020 dimana sebagai dampak Covid-19 perusahaan mengalami penurunan yang sangat dratis. PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) dan PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) pada tahun 2020 mengalami penurunan total asset turnover hampir menyentuh angka nol, yang berarti efektivitas pemakaian total aktiva pada perusahaan kurang baik atau rendahnya kinerja keuangan perusahaan. Penelitian selanjutnya disarankan untuk dapat menggunakan rasio yang digunakan yaitu rasio solvabilitas dengan dapat ditambahkan menggunakan rumus leverage ratio/ debt capital ratio, rasio profitabilitas dapat ditambahkan menggunakan gross profit margin, net profit margin, return on assets ratio, return on capital employed, dan earning per share.

## DAFTAR PUSTAKA

- Aditikus, Cindy E, and Joanne V Mangindaan. 2021. "Analisis Rasio Keuangan Untuk Mengukur Kinerja Keuangan Pada PT Angkasa Pura 1 (Persero)" 2 (2): 152–57.
- BPS. 2022. "Jumlah Penumpang Pesawat Di Bandara Utama (Orang), 2019." 2022. <https://www.bps.go.id/indicator/17/66/5/jumlah-penumpang-pesawat-di-bandara-utama.html>.
- Fahmi. 2012. *Pengantar Manajemen Keuangan*. Cetakan Ke. Bandung: Alfabeta.
- Hanafi, M.M, and A Halim. 2016. *Analisis Laporan Keuangan*. Edisi 5. Yogyakarta: UPP STIM YKPN.
- Hery. 2018. *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: PT. Grasindo.
- Ikatan Akuntan Indonesia (IAI). 2007. *Standar Akuntansi Keuangan*. Jakarta: Salemba Empat.
- . 2013. *PSAK 01: Penyajian Laporan Keuangan*.
- Kasmir. 2012. *Analisa Laporan Keuangan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- . 2016. *Analisa Laporan Keuangan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Kompas.com. 2020. "WHO Resmi Sebut Virus Corona Covid-19 Sebagai Pandemi Global." Kompas.Com. 2020. <https://www.kompas.com/sains/read/2020/03/12/083129823/who-resmi-sebut-virus-corona-covid-19-sebagai-pandemi-global?page=all>.
- Kurniawati, Ratna, and Listyowati Listyowati. 2021. "Analisis Kinerja Keuangan Perusahaan



- Penerbangan Pada Masa Pandemi Covid-19.” *Jurnal Akuntansi Dan Perpajakan* 7 (2): 81–91. <https://doi.org/10.26905/ap.v7i2.6709>.
- Lowardi, Richard, and Maswar Abdi. 2021. “Pengaruh Pandemi Covid-19 Terhadap Kinerja Dan Kondisi Keuangan Perusahaan Publik Sektor Properti.” *Jurnal Manajerial Dan Kewirausahaan* 3 (2): 463. <https://doi.org/10.24912/jmk.v3i2.11893>.
- Mustika, Gea, and Intan Nur Apriliani. 2022. “Analisis Rasio Likuiditas Terhadap Kinerja Keuangan PT Garuda Indonesia Pada Masa Pandemi (2020).” *Eco-Iqtishodi: Jurnal Ilmiah Ekonomi Dan Keuangan Syariah* 3 (2): 95–104.
- Panjaitan, Rike Yolanda. 2020. “Analisis Rasio Keuangan Untuk Menilai Kinerja Keuangan : Studi Kasus Pada Sebuah Perusahaan Jasa Transportasi.” *Jurnal Manajemen* 6: 60.
- Rachmawati, Desiana. 2021. “Analisis Rasio Likuiditas Dan Solvabilitas Untuk Mengukur Kinerja Perusahaan Sektor Penerbangan Sebelum Dan Saat Pandemi Covid-19.” *Jurnal Akuntansi Bisnis Dan Ekonomi* 7 (2): 2013–28.
- Suci, Putri Purwaning. 2022. “Analisis Komparasi Kinerja Keuangan Sebelum Dan Selama Pandemi Covid-19 : Studi Kasus PT . AirAsia Indonesia , Tbk” 4: 426–32. <https://doi.org/10.20885/ncaf.vol4.art53>.