

ANALISIS LAPORAN KEUANGAN INDUSTRI PENERBANGAN YANG TERDAFTAR DI BEI SEBELUM DAN SESUDAH COVID19

Silvi Delfiani¹, Fitria Ridhaningsih^{1*}, Herlinda Fitri Febriyanti¹

¹Program Studi Manajemen Universitas Negeri Padang

INFO ARTIKEL	ABSTRAK
<p>Diterima 1 Dec 2023 Disetujui 6 Dec 2023 Diterbitkan 15 Dec 2023</p>	<p>Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis kinerja perusahaan di Indonesia yang tercatat di Bursa Efek Indonesia pada periode sebelum dan sesudah pandemi COVID-19 atau tahun 2019 hingga 2022. Penilaian terhadap kinerja perusahaan didasarkan pada rasio likuiditas, solvabilitas, dan profitabilitas. Objek dari penelitian ini adalah perusahaan yang bergerak pada industri penerbangan dan menggunakan teknik purposive sampling. Sehingga didapatkan 3 perusahaan penerbangan yaitu GIAA, CMPP, dan IATA. Dari hasil penelitian ini, diketahui bahwa semua sampel penelitian mengalami penurunan kinerja saat pandemi COVID-19 terjadi yaitu tahun 2020 dan 2021. Pandemi COVID-19 memberikan dampak negatif terhadap kinerja perusahaan. Kemudian mengalami perbaikan dan peningkatan yang cukup pesat pada tahun 2022 yang dipimpin oleh GIAA.</p>
<p>Kata Kunci: Kinerja Perusahaan, Likuiditas, Solvabilitas, Profitabilitas, Pandemi</p>	
<p>https://doi.org/10.24036/jkmk.xxxxxxx</p>	<h3 data-bbox="906 1149 1050 1182">ABSTRACT</h3>
<p>Keywords: Company's Performance, Liquidity, Solvency, Profitability, Pandemic.</p>	<p><i>The aim of this study is to analyze the performance of companies in Indonesia that are listed on the Indonesian Stock Exchange in the period before and after the COVID-19 pandemic, or 2019 to 2022. An assessment of company performance is based on the ratio of liquidity, solvency, and profitability. The object of this research is a company that moves into the aviation industry and uses purposive sampling techniques. Thus, three airlines, GIAA, CMPP, and IATA, were obtained. From the results of this study, it is known that all the samples experienced a decrease in performance when the COVID-19 pandemic occurred, namely in 2020 and 2021. The COVID-19 pandemic has had a negative impact on company performance. Then in 2022, there was a fairly rapid improvement, led by the GIAA.</i></p>
	<p><small>This is an open access article distributed under the Creative Commons 4.0 Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited. ©2021 by author.</small></p>

* Corresponding author: hf_febriyanti@fe.unp.ac.id

PENDAHULUAN/INTRODUCTION

Perekonomian dunia mengalami guncangan di awal tahun 2020 yang disebabkan oleh sebuah virus penyakit bernama Corona virus disease 2019 (Covid-19). Dampak dari virus ini menyerang semua lini kehidupan, mulai dari segi kesehatan, sosial, hingga ekonomi. Covid-19 terdeteksi pertama kali di Kota Wuhan, Tiongkok pada akhir tahun 2019, tepatnya di bulan November. Penyakit ini disebabkan oleh virus korona jenis baru yang diberi nama SARS-Co V-2 (Wikipedia, 2023). Menurut *World Health Organization* (WHO), virus corona merupakan keluarga besar virus corona dapat menyebabkan infeksi pernafasan pada manusia, mulai dari flu biasa hingga penyakit yang lebih parah

seperti *Middle East Respiratory Syndrome* (MERS), dan *Severe Acute Respiratory Syndrome* (SARS). Wabah Covid-19 ini ditetapkan sebagai pandemi oleh WHO pada tanggal 11 Maret 2020.

Pandemi Covid-19 melanda hampir seluruh negara di dunia tak terkecuali Indonesia. Hampir seluruh negara yang terdampak virus mengalami krisis, begitu juga dengan Indonesia. Kemunculan dan penyebaran virus ini di Indonesia diawali dari terjangkitnya dua orang warga Indonesia setelah melakukan kontak langsung dengan rekannya yang merupakan warga negara Jepang yang positif Covid-19. Setelah kejadian tersebut virus ini mulai menyebar hingga menimbulkan lonjakan signifikan pada jumlah warga yang dinyatakan positif Covid-19. Fenomena ini menimbulkan dampak di berbagai sektor hingga menyebabkan krisis pada perekonomian.

Krisis perekonomian yang terjadi pada saat pandemi disebabkan oleh terbatasnya aktivitas masyarakat karena adanya Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 21 Tahun 2020 yang memerintahkan untuk memberlakukan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) di semua wilayah guna menghindari penyebaran virus yang masif. Aktivitas masyarakat yang terbatas ini menimbulkan fenomena *multiplier effect* ke berbagai aspek, mulai dari mobilitas masyarakat yang menurun sehingga berdampak pada sektor transportasi, menurunnya kegiatan dan aktivitas usaha pada berbagai sektor bisnis yang berdampak pada pengurangan karyawan, hingga menurunnya daya beli akibat banyaknya karyawan yang di PHK sehingga mereka kehilangan pendapatannya.

Berdasarkan data hasil survey dari Badan Pusat Statistik (BPS) terhadap kondisi sektor bisnis pada saat pandemi, sebanyak 14,6 persen perusahaan masih menghasilkan pendapatan yang sama seperti kondisi sebelum pandemi, kemudian 2,55 persen perusahaan menyatakan mengalami kenaikan pendapatan, dan 82,85 persen perusahaan mengalami penurunan pendapatan (CNN Indonesia, 2020). Kondisi ini menunjukkan hampir semua perusahaan di berbagai sektor mengalami kemerosotan pendapatan, terutama pada sektor makanan dan minuman, akomodasi dan transportasi. Berdasarkan publikasi dari Badan Pusat Statistik (BPS), sektor yang paling terdampak adalah sektor akomodasi dan makanan minuman sebesar 92,4 persen, sektor jasa lainnya sebesar 90,9 persen, serta sektor transportasi dan pergudangan sebesar 90,34 persen.

Sektor transportasi menjadi salah satu sektor yang mengalami penurunan pendapatan akibat diberlakukannya larangan untuk melakukan mobilitas, baik ke dalam maupun keluar kota dan keluar negeri. Hal ini sesuai dengan surat Edaran Gugus Tugas Percepatan Penanganan Covid-19 Nomor 4 Tahun 2020 yang mengatur tentang Kriteria Pembatasan Perjalanan Orang dalam Rangka Percepatan Penanganan Coronavirus Disease 2019. Pada sektor transportasi udara aktivitas penerbangan pada masa pandemi menurun sebanyak 40-60 persen, dengan jalur penerbangan internasional yang mengalami dampak terbesar. Lebih dari 80 persen penerbangan terpaksa dibatalkan akibat pembatasan aktivitas di seluruh dunia (Wikipedia, 2021). Dengan adanya aturan tersebut semua maskapai penerbangan terpaksa membatalkan penerbangan dan tidak membuka jadwal penerbangan selama masa PSBB dan hal ini tentu saja berdampak besar pada pendapatan dan profit maskapai penerbangan.

Pembatasan mobilitas masyarakat mengakibatkan aktivitas transportasi menurun drastis yang menyebabkan sektor transportasi mengalami kerugian besar yang besar. Kinerja usaha transportasi baik darat, laut, maupun udara selama tahun 2020 menurun dibandingkan dengan tahun 2019. Tahun 2019 sektor usaha transportasi mampu menyumbang angka terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) sebesar 6,39 persen (YoY), meningkat sebesar 0,27 persen dibandingkan tahun sebelumnya. Namun di tahun 2020, sektor usaha transportasi menjadi penyumbang tertinggi terhadap penurunan PDB, yaitu -0,64 persen. Secara keseluruhan, subsektor transportasi yang mengalami kondisi paling anjlok adalah angkutan udara dengan kontraksi 53,01 persen (YoY) di tahun 2020 (Katadata.co.id, 2021). Kondisi ini disebabkan karena penurunan jumlah penumpang pesawat, baik domestik maupun internasional. Berdasarkan data dari BPS, jumlah penumpang pesawat domestik sepanjang tahun 2020 tercatat hanya 32,4 juta orang, jumlah ini mengalami penurunan sebesar 57,76 persen dibandingkan dengan tahun 2019 yang jumlahnya mencapai 76,7 juta orang. Begitu juga dengan penumpang pesawat internasional yang sepanjang tahun 2020 tercatat hanya 3,7 juta orang, yang mana jumlah ini mengalami penurunan sebesar 80,61 persen jika dibandingkan jumlah penumpang internasional pada tahun 2019 yang mencapai 18,7 juta orang. (Badan Pusat Statistik)

Aktivitas pada sektor transportasi sangat bergantung pada tingkat mobilitas masyarakat, pemberlakuan PSBB dan *lockdown* selama pandemi Covid-19 menyebabkan sektor ini mengalami krisis dan kerugian besar. Krisis dunia penerbangan saat pandemi Covid-19 dianggap sebagai krisis terparah sepanjang sejarah penerbangan. Kondisi ini tentu berdampak pada penurunan performa kinerja keuangan perusahaan penerbangan di seluruh dunia, tak terkecuali di Indonesia. Kinerja keuangan merupakan suatu gambaran kondisi keuangan suatu perusahaan yang menunjukkan baik buruknya keadaan keuangan suatu perusahaan dalam periode tertentu (Anggraeni, 2020). Menurut Ratu (2016), kinerja keuangan perusahaan dapat dijadikan sebagai pedoman untuk tahun selanjutnya, yang dilihat dari laporan keuangan tahun berjalan ataupun tahun sebelumnya. Hal ini sejalan dengan yang dikemukakan oleh Dimara, et al (2019) yang menyatakan bahwa untuk mengukur kinerja keuangan dapat dilakukan dengan menganalisis laporan keuangan perusahaan. Menurut Ikatan Akuntan Indonesia Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) No.1 Penyajian Laporan Keuangan (2021), laporan keuangan adalah penyajian terstruktur dari posisi keuangan dan kinerja keuangan suatu entitas. Sedangkan menurut (Hery, 2015), laporan keuangan pada dasarnya adalah hasil dari proses akuntansi yang dapat dijadikan sebagai alat untuk mengkomunikasikan data keuangan dan aktivitas perusahaan kepada pihak-pihak yang berkepentingan. Secara garis besar, analisis laporan keuangan berfungsi sebagai alat analisis bagi perusahaan guna mendeteksi atau mendiagnosis tingkat kesehatan perusahaan (Harmono, 2018:104).

KAJIAN LITERATUR/ LITERATURE REVIEW

Dalam menganalisa laporan keuangan, digunakan beberapa rasio keuangan untuk menghitung dan membandingkan angka-angka yang ada di dalam laporan keuangan. Rasio keuangan itu sendiri adalah kegiatan membandingkan angka-angka yang ada dalam laporan keuangan dengan cara membagi satu angka dengan angka lainnya. Perbandingan dapat dilakukan antara satu komponen dengan komponen lainnya dalam satu laporan keuangan atau antar komponen yang ada di antara laporan keuangan (Kasmir, 2016 :104).

Menurut Hery (2015) dalam Safitri, et al (2022) terdapat beberapa macam rasio keuangan untuk melihat kinerja keuangan perusahaan, yaitu :

- a. Rasio Likuiditas, merupakan rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya yang segera jatuh tempo. Rasio likuiditas ini diperlukan untuk kepentingan analisis kredit atau analisis resiko keuangan. Rasio ini terdiri dari (1) rasio lancar (*current ratio*), (2) rasio cepat (*quick ratio*), dan (3) rasio kas (*cash ratio*).
- b. Rasio Solvabilitas, merupakan rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi seluruh kewajibannya. Rasio solvabilitas ini juga diperlukan untuk kepentingan analisis kredit atau analisis keuangan. Rasio ini terdiri dari (1) rasio utang (*debt ratio*), (2) rasio utang terhadap ekuitas (*debt to equity ratio*), (3) rasio utang jangka panjang terhadap ekuitas (*long term debt to equity ratio*), (4) rasio kelipatan bunga yang dihasilkan (*times interest rated ratio*), dan (5) rasio laba operasional terhadap kewajiban (*operating income to liabilities ratio*).
- c. Rasio Profitabilitas, merupakan rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba. Rasio ini terdiri dari (1) hasil pengembalian atas aset (*return to assets*), (2) hasil pengembalian atas ekuitas (*return on equity*), dan (3) hasil pengembalian atas investasi (*return on investment*)

Ada beberapa perusahaan penerbangan besar yang menjadi fokus peneliti saat ini dalam melihat kinerjanya sebelum dan sesudah pandemi, yaitu PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, PT Air Asia Indonesia Tbk, dan PT Indonesia Transport & Infrastruktura Tbk. Dalam penelitian ini analisis kinerja keuangan diukur dengan melihat nilai :

- a. Rasio Lancar (*Current Ratio/CR*) dan Rasio Cepat (*Quick Ratio/QR*) pada Rasio Likuiditas
- b. Rasio Utang terhadap Aset (*Debt to Assets Ratio/DAR*) dan Rasio Utang terhadap Ekuitas (*Debt to Equity Ratio/DER*) pada Rasio Solvabilitas

c. Rasio Pengembalian Aset (*Return on Assets/ROA*) dan Rasio Pengembalian Ekuitas (*Return on Equity/ROE*) pada Rasio Profitabilitas

Ketiga maskapai penerbangan ini sudah dikenal luas masyarakat dan merupakan maskapai yang banyak digunakan, namun pada saat pandemi ketiga perusahaan ini mengalami penurunan kinerja keuangan akibat menurun drastisnya permintaan penerbangan. Penelitian yang dilakukan oleh Kurniawati & Listyowati (2021) mengenai kinerja keuangan tiga perusahaan penerbangan PT. Garuda Indonesia (Persero), Tbk, PT. Air Asia Indonesia, Tbk, dan PT. Indonesia Transport & Infrastrukture, Tbk selama pandem, menunjukkan hasil bahwa pandemi memberikan dampak negatif terhadap kinerja perusahaan penerbangan. Penurunan kinerja tersebut ditandai dengan menurunnya hasil perhitungan rasio likuiditas, aktivitas, dan probabilitas serta naiknya hasil perhitungan dari rasio solvabilitas. Menurut hasil penelitian tersebut, perusahaan penerbangan yang mengalami dampak paling besar adalah PT. Air Asia Indonesia, Tbk., karena sebelum pandemi kegiatan usaha perusahaan ini paling banyak adalah perjalanan luar negeri. Sementara itu PT. Indonesia Transport & Infrastrukture, Tbk mengalami dampak paling sedikit dibandingkan dengan PT. Air Asia Indonesia, Tbk, dan PT. Garuda Indonesia (Persero), Tbk, hal ini dikarenakan kegiatan usahanya kebanyakan adalah pengangkutan barang seperti minyak dan gas.

Penelitian lainnya yang mengkaji mengenai kinerja keuangan perusahaan penerbangan selama pandemi adalah penelitian yang dilakukan oleh Darmawan, et al (2023) terhadap kinerja keuangan PT. Garuda Indonesia, Tbk., yang menunjukkan hasil kinerja keuangan ditinjau dari profitabilitas *gross profit margin*, profitabilitas *net profit margin*, profitabilitas *return on assets*, dan profitabilitas *return on equity* mengalami penurunan selama tahun 2020. Namun berbeda dengan dua penelitian di atas, hasil penelitian yang dilakukan oleh Tude, et al (2022) mengenai perbandingan kinerja keuangan PT. Garuda Indonesia (Persero), Tbk. dan PT. Air Asia Indonesia, Tbk, menunjukkan tidak ada perbedaan yang signifikan sebelum dan saat pandemi Covid-19 pada PT Garuda Indonesia Tbk dan PT AirAsia Indonesia Tbk. Oleh karena itu peneliti tertarik untuk menganalisis lebih jauh lagi perbandingan kinerja laporan keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, PT Air Asia Indonesia Tbk, dan PT Indonesia Transport & Infrastrukture Tbk., sebelum dan sesudah pandemi Covid-19, karena saat ini semua maskapai penerbangan sedang dalam kondisi pemulihan dan berusaha untuk tumbuh kembali setelah berhasil survive pada saat pandemi.

METODE/ METHOD

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan riset deskriptif dengan quantitative approach. Data yang diperoleh merupakan data sekunder yang berasal dari laporan keuangan dari masing-masing perusahaan yang menjadi objek dalam penelitian ini. Laporan keuangan tersebut dapat diunduh dari situs Bursa Efek Indonesia yaitu www.idx.co.id. Objek dari penelitian ini adalah perusahaan yang bergerak di industri penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dengan menggunakan teknik purposive sampling yaitu teknik pemilihan sampel berdasarkan kriteria-kriteria tertentu. Kriteria yang digunakan meliputi: 1) Perusahaan penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia, 2) Perusahaan yang telah menerbitkan laporan keuangan secara lengkap tahun 2019 sampai dengan tahun 2022. Berdasarkan kriteria tersebut, yang menjadi objek penelitian ini adalah:

Tabel 1. Objek Penelitian

No	TICKER	NAMA PERUSAHAAN
1	GIAA	PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk
2	CMPP	PT Air Asia Indonesia Tbk
3	IATA	PT Indonesia Transport & Infrastrukture

Sumber: Data diolah (2023)

Analisis laporan keuangan di ukur dengan menggunakan analisis rasio keuangan, yaitu:

1. Rasio Likuiditas merefleksikan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban keuangan jangka pendek, terdiri dari rasio lancar (*current ratio*/CR) dan rasio cepat (*quick ratio*/QR).
2. Rasio Solvabilitas merefleksikan jumlah penggunaan uang pada suatu perusahaan, terdiri dari rasio utang terhadap aset (*debt to assets ratio*/DAR) dan rasio utang terhadap ekuitas (*debt to equity ratio*/DER).
3. Rasio Profitabilitas merefleksikan seberapa besar kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba, terdiri dari rasio pengembalian aset (*return on assets*/ROA) dan rasio pengembalian ekuitas (*return on equity*/ROE).

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Analisis laporan keuangan industri penerbangan berdasarkan rasio likuiditas (*current ratio*/CR)

Current ratio adalah rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi keseluruhan kewajiban keuangan jangka pendek perusahaan dengan menggunakan aset lancar yang dimilikinya. *Current ratio* dapat dilihat dengan cara membandingkan jumlah aset lancar dengan utang lancar.

Berikut merupakan hasil perhitungan dengan menggunakan rasio likuiditas *current ratio*/ CR berdasarkan laporan keuangan industri penerbangan periode 2019-2022 dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 2. *Current Ratio*

Tahun	Nama Perusahaan		
	GIAA	CMPP	IATA
2019	0,21	0,5	0,25
2020	0,12	0,03	0,21
2021	0,05	0,03	0,51
2022	0,48	0,04	0,32

Sumber: data diolah peneliti 2023

Tabel diatas menunjukkan *current ratio*/CR pada tiga perusahaan industri penerbangan pada tahun 2019-2022. Berdasarkan data yang diperoleh, PT Air Asia Indonesia Tbk di tahun 2019 memiliki nilai *current ratio* tertinggi yaitu sebesar 0,5 atau 50%. PT Indonesia Transport & Infrastrukture memiliki nilai *current ratio* tertinggi ditahun 2020 dan 2021 yaitu sebesar 0,21 atau 21% dan 0,51 atau 51%. Sementara di tahun 2022, PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk memiliki nilai *current ratio* tertinggi yaitu 0,48 atau 48%.

Nilai *current ratio* terendah ditahun 2019 dimiliki oleh PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk yaitu sebesar 0,21 atau 21%. PT Air Asia Indonesia Tbk memiliki nilai *current ratio* terendah ditahun 2020 dan 2021 sebesar 0,03 atau 3%. Sedangkan di tahun 2022 PT Air Asia Indonesia Tbk masih memiliki nilai *current ratio* terendah yaitu sebesar 0,04 atau 4%.

Hal ini merefleksikan bahwa di tahun 2019 PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk memiliki nilai *current ratio* terendah, namun setelah COVID-19 PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk mampu meningkatkan nilai *current ratio* tertinggi dibanding pesaing di tahun 2022. Artinya, PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk mampu memenuhi keseluruhan kewajiban keuangan jangka pendek perusahaan dengan menggunakan aset lancar yang dimilikinya.

2. Analisis laporan keuangan industri penerbangan berdasarkan rasio likuiditas *quick ratio*/QR

Quick ratio menunjukkan kemampuan perusahaan untuk membayar kewajiban keuangan jangka pendek dengan aktiva lancar yang tersedia tanpa memperhitungkan nilai persediaan perusahaan. Berikut merupakan hasil perhitungan dengan menggunakan rasio likuiditas *quick ratio*/QR berdasarkan laporan keuangan industri penerbangan periode 2019-2022 dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 3. Quick Ratio

Tahun	Nama Perusahaan		
	GIAA	CMPP	IATA
2019	0,17	0,44	0,14
2020	0,1	0,02	0,12
2021	0,04	0,02	0,37
2022	0,42	0,03	0,15

Sumber: data diolah peneliti 2023

Tabel diatas menunjukkan *quick ratio*/QR pada tiga perusahaan industri penerbangan pada tahun 2019-2022. Berdasarkan data yang diperoleh, PT Air Asia Indonesia Tbk memiliki nilai *quick ratio* tertinggi yaitu sebesar 0,44 atau 44%. Di tahun 2020 dan 2021, PT Indonesia Transport & Infrastrukture memiliki nilai *quick ratio* tertinggi yaitu 0,12 atau 12% dan 0,37 atau 37%. Sementara di tahun 2022, PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk memiliki nilai *quick ratio* tertinggi yaitu sebesar 0,42 atau 42%.

Nilai *quick ratio* terendah di tahun 2019 dimiliki oleh PT Indonesia Transport & Infrastrukture sebesar 0,14 atau 14%. Sementara ditahun 2020-2022, PT Air Asia Indonesia Tbk memiliki nilai *quick ratio* terendah yaitu sebesar 0,02 atau 2% di tahun 2020 dan 2021, dan 0,03 atau 3% di tahun 2022.

Berdasarkan analisis dengan menggunakan *quick ratio*, dengan adanya peristiwa COVID 19 sangat berdampak pada PT Air Asia Indonesia Tbk di bandingkan dengan perusahaan lain. Namun, PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk pada tahun 2022 mampu menunjukkan kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban keuangan jangka pendek dengan aktiva lancar yang tersedia tanpa memperhitungkan nilai persediaan perusahaan.

3. Analisis laporan keuangan industri penerbangan berdasarkan rasio solvabilitas *debt to assets ratio*/DAR

Debt to assets ratio menunjukkan seberapa besar keseluruhan aktiva perusahaan yang dibiayai oleh utang. Berikut merupakan hasil perhitungan dengan menggunakan rasio solvabilitas *debt to assets ratio*/DAR berdasarkan laporan keuangan industri penerbangan periode 2019-2022 dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4. Debt to Asset Ratio

Tahun	Nama Perusahaan		
	GIAA	CMPP	IATA
2019	0,56	0,9	0,12
2020	0,72	1,5	0,33
2021	1,07	2	0,29
2022	0,64	2,3	0,21

Sumber: data diolah peneliti 2023

Tabel diatas menunjukkan *debt to assets ratio*/DAR pada tiga perusahaan industri penerbangan pada tahun 2019-2022. Berdasarkan data yang diperoleh, PT Air Asia Indonesia Tbk memiliki nilai *debt to assets ratio* tertinggi di semua tahun pengamatan yaitu di tahun 2019-2022 dengan

nilai 0,9 atau 90% di tahun 2019, 150% di tahun 2020, 200% di tahun 2021 dan 230% di tahun 2022.

Nilai *debt to assets ratio* terendah selama tahun pengamatan di tahun 2019 sampai 2022 dimiliki oleh PT Indonesia Transport & Infrastrukture sebesar 0,12 atau 12% ditahun 2019, 0,33 atau 33% di tahun 2020, 0,29 atau 29% di tahun 2021 dan 0,21 atau 21% di tahun 2022.

Dengan adanya COVID 19 di tahun 2020 meningkatnya proporsi utang yang dimiliki oleh masing-masing perusahaan penerbangan, namun setelah pandemi PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk mampu memperkecil utang perusahaan dengan menunjukkan penurunan *debt to assets ratio* yang semula 107% menjadi 64%. PT Indonesia Transport & Infrastrukture juga menunjukkan penurunan *debt to assets ratio* yang semula 29% menjadi 21%.

4. Analisis laporan keuangan industri penerbangan berdasarkan rasio solvabilitas *debt to equity ratio*/DER

Debt to equity ratio digunakan untuk membandingkan antara utang yang dimiliki perusahaan dengan jumlah ekuitasnya. Berikut merupakan hasil perhitungan dengan menggunakan rasio solvabilitas *debt to equity ratio*/DER berdasarkan laporan keuangan industri penerbangan periode 2019-2022 dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5. Debt to Equity Ratio

Tahun	Nama Perusahaan		
	GIAA	CMPP	IATA
2019	13,78	11,9	0,21
2020	-6,55	-3,1	1,2
2021	-2,18	-2	1,78
2022	-5,07	-1,8	0,51

Sumber: data diolah peneliti 2023

Tabel diatas menunjukkan *debt to equity ratio*/DER pada tiga perusahaan industri penerbangan pada tahun 2019-2022. Berdasarkan data yang diperoleh, PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk memiliki nilai *debt to equity ratio* tertinggi di tahun 2019 yaitu sebesar 13,78. Namun, selama tahun pengamatan, hanya PT Indonesia Transport & Infrastrukture yang mampu mempertahankan nilai *debt to equity ratio* positif. Selebihnya, di tahun 2020 sampai 2022 PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk dan PT Air Asia Indonesia Tbk menunjukkan nilai *debt to equity ratio* yang negatif. Hal ini menunjukkan semakin buruk kinerja perusahaan dalam mengelola keuangannya. Proporsi utang mengalami kenaikan dan modal perusahaan mengalami pengurangan.

5. Analisis laporan keuangan industri penerbangan berdasarkan rasio profitabilitas *return on assets*/ROA

Return on assets menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dengan menggunakan seluruh aset yang dimiliki oleh perusahaannya. Berikut merupakan hasil perhitungan dengan menggunakan rasio profitabilitas *return on assets* /ROA berdasarkan laporan keuangan industri penerbangan periode 2019-2022 dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 6. Return on Asset Ratio

Tahun	Nama Perusahaan		
	GIAA	CMPP	IATA
2019	-0,3	-0,06	-7,52
2020	-33,29	-0,45	-11,62
2021	-46,8	-0,46	-3,18
2022	55,63	-0,31	23,55

Sumber: data diolah peneliti 2023

Tabel diatas menunjukkan *return on assets* pada tiga perusahaan industri penerbangan pada tahun 2019-2022. Berdasarkan data yang diperoleh, sebelum COVID 19 ketiga perusahaan ini yaitu PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, PT Air Asia Indonesia Tbk dan PT Indonesia Transport & Infrastrukture sudah mengalami kerugian. Hal ini dapat dilihat dengan nilai *return on assets* yang negatif pada tabel di tahun 2019. Semenjak munculnya COVID 19 pada tahun 2020, PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk mengalami kerugian yang cukup besar yaitu sebesar -33,29 diikuti oleh PT Indonesia Transport & Infrastrukture sebesar -11,62 dan PT Air Asia Indonesia Tbk sebesar -0,45. Pada tahun berikutnya, di tahun 2021 PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk masih belum bisa memaksimalkan keuntungan. *Return on assets* PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk masih jauh di dibandingkan dengan pesaing lainnya yaitu -46,8. Akan tetapi pada tahun 2022 PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk sudah bisa bangkit dengan memaksimalkan nilai *return on assets* nya yang paling tinggi di banding pesaing yaitu sebesar 55,63. Berbeda dengan pesaingnya yaitu PT Air Asia Indonesia Tbk yang masih memiliki *return on assets* negatif pada tahun tersebut yaitu -0,31. Artinya, PT Air Asia Indonesia Tbk belum mampu memaksimalkan keuntungan dengan memanfaatkan aset yang dimiliki oleh perusahaannya.

6. Analisis laporan keuangan industri penerbangan berdasarkan rasio profitabilitas *return on equity/ROE*

Return on equity merupakan perhitungan yang merefleksikan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba bersih perusahaan dengan modal yang dimilikinya. Berikut merupakan hasil perhitungan dengan menggunakan rasio profitabilitas *return on equity/ROE* berdasarkan laporan keuangan industri penerbangan periode 2019-2022 dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 7. Return on Equity Ratio

Tahun	Nama Perusahaan		
	GIAA	CMPP	IATA
2019	-7,25	-0,78	-13,41
2020	-127,46	0,95	-26,36
2021	-68,31	0,45	-19,86
2022	243,98	0,24	51,7

Sumber: data diolah peneliti 2023

Tabel diatas menunjukkan *return on equity* pada tiga perusahaan industri penerbangan pada tahun 2019-2022. Berdasarkan data yang diperoleh, sebelum COVID 19 ketiga perusahaan ini yaitu PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, PT Air Asia Indonesia Tbk dan PT Indonesia Transport & Infrastrukture sudah mengalami kerugian. Hal ini dapat dilihat dari ini *return on equity* yang negatif pada tahun 2019. Kerugian tertinggi dimiliki oleh PT Indonesia Transport & Infrastrukture sebesar -13,41. Namun semenjak adanya COVID 19, PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk mengalami kerugian yang cukup besar yaitu sebesar -127,46. Berbeda dengan PT Air Asia Indonesia Tbk yang mampu bertahan menghasilkan laba perusahaan dengan

menggunakan modal yang dimilikinya sebesar 0,95. Ditahun 2021, PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk dan PT Indonesia Transport & Infrastrukture mulai membaik walaupun nilai *return on equity* nya masih negatif sementara PT Air Asia Indonesia Tbk tetap mampu bertahan walaupun mengalami penurunan *return on equity* menjadi 0,45 yang semula 0,95. Setelah COVID 19 dinyatakan selesai pada tahun 2022, ketiga perusahaan penerbangan ini sudah mengalami keuntungan. Keuntungan tertinggi dimiliki oleh PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk sebesar 243,98 dan yang terendah oleh PT Air Asia Indonesia Tbk sebesar 0,24.

KESIMPULAN

Pandemi COVID-19 membawa banyak dampak bagi berbagai sektor industri yang ada di Indonesia. Perusahaan yang bergerak diindustri penerbangan menjadi salah satu yang mengalami penurunan kinerja. Hal ini terjadi karena perusahaan sangat terdampak oleh regulasi pembatasan perjalanan yang dilakukan oleh pemerintah yang mana merupakan sumber pendapatan perusahaan. Dilihat dari rasio likuiditas, baik menggunakan *current* atau *quick ratio*, semua perusahaan mengalami penurunan tingkat likuiditas pada tahun 2020. Pada tahun 2022, PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk memperlihatkan kinerja yang lebih baik dibandingkan dua perusahaan lainnya. Berdasarkan rasio solvabilitas, semua perusahaan mengalami penurunan kinerja selama pandemi. Proporsi utang perusahaan mengalami peningkatan pada tahun 2020. Hal ini juga didukung oleh rasio profitabilitas perusahaan yang menunjukkan kerugian yang merata pada tahun 2020. Namun pada tahun 2022, GIAA dan IATA telah mampu menghasilkan keuntungan yang ditunjukkan dengan rasio profitabilitas yang positif.

Dari hasil penelitian di atas, masih terdapat banyak kekurangan dan keterbatasan. Sehingga penulis memberikan saran untuk peneliti maupun pihak yang berkepentingan lainnya. Saran bagi penelitian selanjutnya adalah peneliti dapat menambah sampel penelitian dan menggunakan rasio-rasio keuangan lainnya sebagai alat analisis. Selain itu, peneliti juga dapat melakukan riset pada perusahaan pada sektor industri lainnya untuk melihat dampak pandemi COVID-19 ini secara lebih luas. Bagi calon investor, dapat menambah wawasan dalam memilih perusahaan untuk berinvestasi dengan melihat informasi seperti rasio keuangan yang telah dipublikasikan oleh perusahaan.

REFERENSI

- Anggraeni. (2020). Analisis Kinerja Keuangan Perusahaan Pertambangan yang Terdaftar dalam Bursa Efek Indonesia. 1, 203–209.
- CNN Indonesia.(2020). BPS : 82 Persen Pendapatan Perusahaan Merosot di Era Covid-19, <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20201007131253-92-555422/bps-82-persen-pendapatan-perusahaan-merosot-di-era-covid-19>
- Darmawan, et al (2023). Kinerja Keuangan PT. Garuda Indonesia, Tbk Selama Pandemi Covid-19. Jurnal Manajemen dan Akuntansi Vol 12 No 3 tahun 2023.
- Dimara, A., Lahallo, F. F., & Manurung, T. (2019). Kinerja Keuangan Pada PT. Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk. Periode 2012-2016. Jurnal Manajemen Dan Bisnis Indonesia, 5(1), 43–54.
- Harmono. (2018). Manajemen Keuangan Berbasis Balanced Scorecard Pendekatan Teori, Kasus, dan Riset Biasnis. Jakarta:Bumi Aksara.

- Hery (2018). Analisis Laporan Keuangan: Integrated and Comprehensive Edition. Cetak Ketiga. PT. Gramedia: Jakarta.
- Ikatan Akuntan Indonesia (2021). Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK No. 1 Penyajian Laporan Keuangan). Jakarta
- Kasmir. (2016). Analisis Laporan Keuangan. PT Raja Grafindo Persada.
- Katadata.co.id.(2021). Sektor Usaha Transportasi Paling Babak Belur Sepanjang 2020, <https://katadata.co.id/muhammadridhoi/analisisdata/6024b586490c9/sektor-usaha-transportasi-paling-babak-belur-sepanjang-2020>
- Kurniawati&Listyowati. (2021). Analisis Kinerja Keuangan Perusahaan Penerbangan Pada Masa Pandemi Covid -19. Jurnal Akuntansi dan Pajak, 7(2): 81-91.
- Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 21 Tahun 2020. Pembatasan Sosial Berskala Besar dalam Rangka Percepatan Penanganan Corona Virus Disease 2019 (COVID 19), <https://peraturan.bpk.go.id/Details/135059/pp-no-21-tahun-2020>
- Ratu, R.A (206). Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan pada PT Kimia Farma Tbk dan PT Klabe Farma Tbk.Jurnal Emba Vol 16 No. 03 tahun 2016.
- Safitri, et al (2022). Analisis Laporan Keuangan untuk Mengukur Kinerja Keuangan PT Astra Internasional TBK. Jurnal Studi Ekonomi Syariah Vol 6 No 2 Juni 2022.
- Tude, et al (2022). Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Pada PT Garuda Indonesia Tbk dan PT Air Asia Indonesia Tbk Sebelum dan Saat Pandemi Covid-19. Jurnal EMBA : Jurnal Riset Ekonomi, Manajemen, Bisnis, dan Akuntansi Vol 10 No 2 tahun 2022.
- Wikipedia.(2023). Covid-19, <https://id.wikipedia.org/wiki/Covid-19>
- Wikipedia.(2021). Dampak pandemi COVID 19 terhadap penerbangan, https://id.wikipedia.org/wiki/Dampak_pandemi_COVID-19_terhadap_penerbangan