

Analisis Rasio Keuangan pada Maskapai Penerbangan (Studi Perbandingan PT Garuda Indonesia dan PT Airasia Indonesia)

Abigael Hanryana Pongdatu

Politeknik Negeri Ujung Pandang
pongdatuabigail@gmail.com

Dr. Sirajuddin Omsa, S.E., M.Ed., Mgmt.

Politeknik Negeri Ujung Pandang
sirajud_om@yahoo.com

Andi Nursyamsi Amin, S.ST., M.BA.

Politeknik Negeri Ujung Pandang
Nursyamsi.amin@poliupg.ac.id

(Diserahkan: 26-September-2024; direvisi: 30-September-2024; diterima: 30-September-2024; dipublikasikan: 05-Oktober-2024)

Abstract

The aviation industry is one of the transportation sectors that has an important role in supporting community mobility and the economy of a country. PT Garuda Indonesia and PT AirAsia Indonesia are two airline companies in Indonesia that offer a variety of flight services with different market segmentations. The decline in passenger numbers during the pandemic in 2020 and 2021 caused these two airlines to experience a significant decline in revenue and profit in that period, which impacted their ability to meet financial obligations and maintain their financial performance. The purpose of this study is to analyze the financial ratios of PT Garuda Indonesia and PT AirAsia Indonesia using financial ratio analysis, including liquidity, solvency, profitability, and activity ratios, with data taken from the financial statements for the 2019-2023 period.

The data collection technique used in this research is document analysis using company financial statement data, namely the statement of financial position and income statement for the period December 31, 2019 to December 31, 2023. The type of research used in this research is descriptive quantitative with a focus on calculating financial ratios to determine the performance of each airline.

The results showed that the financial performance of PT Garuda Indonesia and PT AirAsia Indonesia experienced a significant decline based on four main financial ratios. Both companies' liquidity ratios are low, indicating difficulty in meeting short-term obligations. Solvency ratios show high levels of debt weighing on financial conditions, with debt far outweighing equity and assets. In terms of profitability, both airlines recorded large losses, especially during the pandemic in 2020 and 2021, although PT Garuda Indonesia experienced a slight improvement in 2022. In addition, the activity ratios show that the airlines' asset utilization efficiency is low, meaning that their assets have not been optimally utilized to increase revenue. Overall, both airlines have financial ratios that are below industry standards.

Keywords: Aviation Industry; Financial Performance; Financial Ratio Analysis

Abstrak

Industri penerbangan merupakan salah satu sektor transportasi yang memiliki peran penting dalam mendukung mobilitas masyarakat dan perekonomian suatu negara. PT Garuda Indonesia dan PT AirAsia Indonesia adalah dua perusahaan penerbangan di Indonesia yang menawarkan beragam layanan penerbangan dengan segmentasi pasar yang berbeda. Penurunan jumlah penumpang selama pandemi pada tahun 2020 dan 2021 menyebabkan kedua maskapai ini mengalami penurunan pendapatan dan laba yang signifikan pada periode tersebut, yang berdampak pada kemampuan kedua maskapai ini untuk memenuhi kewajiban keuangan dan mempertahankan kinerja keuangannya. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk melakukan analisis rasio keuangan PT Garuda Indonesia dan PT AirAsia Indonesia dengan menggunakan analisis rasio keuangan, meliputi rasio likuiditas, solvabilitas, profitabilitas, dan aktivitas, dengan data yang diambil dari laporan keuangan periode 2019-2023.

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis dokumen menggunakan data laporan keuangan perusahaan yaitu laporan posisi keuangan dan laporan laba rugi periode 31 Desember 2019 sampai 31 Desember 2023. Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif dengan fokus pada perhitungan rasio keuangan untuk menentukan kinerja masing-masing maskapai.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kinerja keuangan PT Garuda Indonesia dan PT AirAsia Indonesia mengalami penurunan signifikan berdasarkan empat rasio keuangan utama. Rasio likuiditas kedua perusahaan rendah, menunjukkan kesulitan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek. Rasio solvabilitas memperlihatkan tingginya tingkat utang yang membebani kondisi keuangan, dengan utang yang jauh lebih besar daripada ekuitas dan aset. Dalam hal profitabilitas, kedua maskapai ini mencatat kerugian besar, terutama selama pandemi pada tahun 2020 dan 2021, meskipun PT Garuda Indonesia mengalami sedikit perbaikan pada 2022. Selain itu, rasio aktivitas menunjukkan bahwa efisiensi penggunaan aset kedua maskapai ini rendah, yang berarti bahwa aset yang dimiliki belum dimanfaatkan secara optimal untuk meningkatkan pendapatan. Secara keseluruhan, kedua maskapai ini memiliki rasio keuangan yang berada di bawah standar industri.

Kata Kunci: Industri Penerbangan; Kinerja Keuangan; Analisis Rasio Keuangan

PENDAHULUAN

Ekonomi Indonesia terus berkembang dari waktu ke waktu. Dalam perekonomian yang semakin terbuka dan maju, banyak industri dari berbagai sektor bersaing ketat. Persaingan ini mengharuskan setiap perusahaan untuk tetap beroperasi. Tujuan utama perusahaan adalah mencari keuntungan dengan memperoleh laba yang maksimal agar perusahaan dapat bertahan. Untuk mencapai tujuan itu, tergantung pada cara manajemen perusahaan mengelola perusahaannya.

Industri penerbangan merupakan salah satu sektor transportasi yang memiliki peran penting dalam mendukung mobilitas masyarakat dan perekonomian suatu negara. Dalam beberapa tahun terakhir, persaingan dalam industri penerbangan semakin ketat dengan munculnya berbagai maskapai penerbangan, baik nasional maupun internasional. Menurut data dari Kementerian Perhubungan jumlah maskapai yang beroperasi pada tahun 2019 hingga tahun 2020 sebanyak 13 maskapai, dan tahun 2021 hingga tahun 2023 sebanyak 14 maskapai. Untuk dapat bertahan dan bersaing dalam industri penerbangan, penting bagi setiap maskapai penerbangan untuk menjaga kinerja keuangan mereka.

PT Garuda Indonesia dan PT AirAsia Indonesia adalah dua perusahaan penerbangan di Indonesia yang menawarkan beragam layanan penerbangan dengan segmentasi pasar yang berbeda. PT Garuda Indonesia merupakan salah satu maskapai terbesar dan dikenal sebagai maskapai penerbangan terbaik di Indonesia yang merupakan Badan Usaha Milik Negara. PT Garuda Indonesia menawarkan layanan premium dengan fokus pada kenyamanan penumpang dan kualitas pelayanan yang tinggi. Disisi lain, PT AirAsia Indonesia adalah perusahaan penerbangan swasta yang merupakan bagian dari AirAsia

Group. Perusahaan ini mengadopsi model bisnis low-cost carrier (LCC) dengan penekanan pada harga tiket yang lebih terjangkau dan efisiensi biaya operasional.

Pandemi COVID-19 yang kejadiannya memuncak pada tahun 2020 dan 2021 telah memberikan dampak yang signifikan terhadap industri penerbangan. Selain itu, tingkat persaingan yang tinggi menuntut maskapai penerbangan untuk terus meningkatkan kinerja dan kesehatan finansial mereka agar dapat bertahan dan berkembang. Menurut data dari Badan Pusat Statistik (BPS) penumpang penerbangan domestik mengalami penurunan yang signifikan di tahun 2020 sebesar 55,99% dan 2021 sebesar 8,40%, namun kembali meningkat di tahun 2022 sebesar 55,99%. Begitupun dengan penumpang penerbangan internasional yang mengalami penurunan di tahun 2020 sebesar 81,05% dan 2021 sebesar 82,54%, dan kembali meningkat di tahun 2022 sebesar 1025,57%.

Berdasarkan latar belakang tersebut, peneliti tertarik melakukan penelitian untuk menilai tingkat kesehatan maskapai penerbangan PT Garuda Indonesia dan PT AirAsia Indonesia dengan menggunakan analisis rasio keuangan dan mengangkat judul Analisis Rasio Keuangan Maskapai Penerbangan (Studi Perbandingan PT Garuda Indonesia dan PT AirAsia Indonesia).

METODE PENELITIAN

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis dokumen dari data laporan keuangan perusahaan. Adapun data yang diambil dari laporan keuangan yaitu Laporan Neraca dan Laporan Laba Rugi periode 31 Desember 2019 sampai 31 Desember 2023. Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif yaitu data yang diperoleh dalam bentuk angka yang dapat dihitung dan terkait dengan masalah yang dibahas. Adapun sumber data dalam penelitian ini adalah data sekunder berupa laporan keuangan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berikut hasil rekapitan dari perhitungan rasio keuangan likuiditas, solvabilitas, profitabilitas, dan aktivitas dari tahun 2019 sampai 2023 yang diambil dari laporan posisi keuangan dan laporan laba/rugi PT Garuda Indonesia dan PT AirAsia Indonesia:

1) Rasio Likuiditas

Gambar 4.21 menunjukkan perbandingan rata-rata rasio likuiditas PT Garuda Indonesia dan PT AirAsia Indonesia dari tahun 2019 sampai 2023. Berdasarkan rasio lancar, PT Garuda Indonesia berkinerja lebih baik dari pada PT AirAsia Indonesia walaupun keduanya masih jauh dibawah rata-rata standar industri. Pada tahun 2021, rasio lancar PT Garuda Indonesia

Tabel 4.21 Hasil Perhitungan Rasio Likuiditas PT Garuda Indonesia dan PT AirAsia Indonesia tahun 2019-2023:

Uraian	PT Garuda Indonesia			PT AirAsia Indonesia		
	Rasio Lancar	Rasio Cepat	Rasio Kas	Rasio Lancar	Rasio Cepat	Rasio Kas
2019	33%	28%	9%	48%	45%	16%
2020	12%	10%	5%	3%	2%	0%
2021	5%	4%	1%	3%	2%	0%
2022	48%	44%	31%	4%	3%	0%
2023	56%	46%	25%	4%	3%	1%
Rata-rata	31%	26%	14%	12%	11%	3%
Standar industri	200%	150%	50%	200%	150%	50%
Keterangan	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik

Sumber: Data diolah, 2024

Berdasarkan tabel diatas, dapat digambarkan grafik rata-rata hasil perhitungan rasio likuiditas PT Garuda Indonesia dan PT AirAsia Indonesia tahun 2019 sampai 2023 seperti pada gambar 4.21 sebagai berikut:



Sumber: Tabel 4.21

akibat penurunan pendapatan selama pandemi COVID-19. Selain itu, terjadi peningkatan

mengalami penurunan dibandingkan tahun-tahun sebelumnya. Hal ini disebabkan oleh penurunan aset lancar, seperti kas dan setara kas, piutang lain-lain serta kewajiban lancar, termasuk utang usaha, akrual, liabilitas sewa, pemeliharaan pesawat, dan pinjaman efek beragun. Namun, pada tahun 2023, rasio lancar PT Garuda Indonesia mencapai titik tertinggi dibandingkan tahun-tahun sebelumnya, karena kewajiban lancar seperti pinjaman jangka pendek, utang usaha, dan biaya pemeliharaan pesawat mengalami penurunan nilai pada tahun tersebut. Selain itu, ditahun 2023 juga terjadi peningkatan kas dan setara kas, piutang usaha, dan persediaan. Adapun rasio lancar PT AirAsia Indonesia pada tahun 2019 merupakan nilai tertinggi dalam rentang waktu 2019 sampai 2023. Hal ini disebabkan oleh tingginya nilai aktiva lancar terutama di bagian kas dan bank, uang muka dan biaya dibayar dimuka, dan piutang lain-lain serta memiliki nilai kewajiban lancar yang rendah terutama

dibagian utang lain-lain, utang pajak, pinjaman bank jangka panjang, liabilitas sewa, dan biaya yang masih harus dibayar. Namun, pada tahun 2020 sampai 2021 terjadi penurunan nilai rasio lancar yang di akibatkan oleh penurunan aktiva lancar sebagai dampak dari penurunan pendapatan akibat pandemi COVID-19. Selain itu, PT AirAsia Indonesia mengalami kenaikan kewajiban lancar terutama di bagian utang lain-lain, pinjaman bank jangka panjang, dan liabilitas sewa. Keadaan kedua maskapai ini kurang baik karena perusahaan kekurangan modal untuk membayar utang jangka pendeknya.

Berdasarkan rasio cepat, PT Garuda Indonesia berkinerja lebih baik dari pada PT AirAsia Indonesia walaupun keduanya masih jauh dibawah rata-rata standar industri. Rasio cepat PT Garuda Indonesia pada tahun 2021 mencapai titik terendah dalam rentang waktu 2019 hingga 2023. Hal ini disebabkan penurunan aktiva lancarnya diluar persediaannya dan terjadi kenaikan kewajiban lancarnya ditahun 2021. Pada tahun 2023, rasio cepat PT Garuda Indonesia mampu recovery hingga mencapai titik tertingginya sebesar 46%. Hal ini disebabkan terjadi penurunan nilai kewajiban lancar seperti pinjaman jangka pendek, utang usaha, dan biaya pemeliharaan pesawat. Adapun rasio cepat PT AirAsia Indonesia pada tahun 2019 merupakan nilai tertinggi dalam rentang waktu 2019 hingga 2023. Hal ini disebabkan oleh peningkatan aktiva lancar, seperti kas, serta penurunan kewajiban lancar, termasuk utang lain-lain, utang pajak, dan kewajiban sewa pembiayaan, serta meningkatnya pendapatan diterima di muka. Namun, pada tahun 2020 dan 2021, rasio cepat mengalami penurunan akibat penurunan aktiva lancar sebagai dampak dari pandemi COVID-19, yang juga mengakibatkan penurunan pendapatan dan peningkatan kewajiban lancar, terutama utang lain-lain, biaya yang masih harus dibayar, dan biaya sewa. Keadaan ini menunjukkan tantangan yang dihadapi oleh kedua maskapai, karena

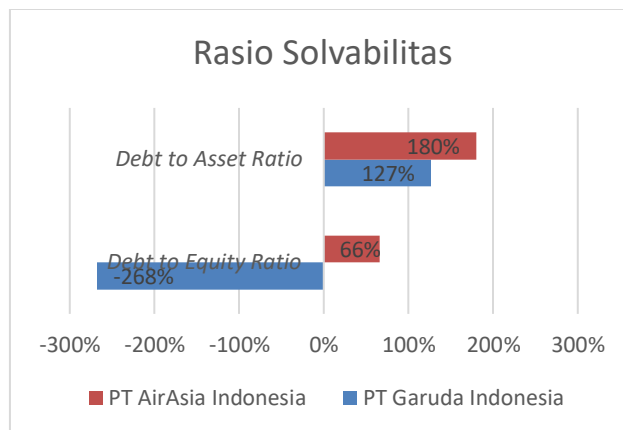
perusahaan tidak memiliki cukup aset, selain persediaan, untuk memenuhi utang jangka pendeknya.

Berdasarkan rasio kas, PT Garuda Indonesia berkinerja lebih baik dari pada PT AirAsia Indonesia walaupun keduanya masih jauh dibawah rata-rata standar industri. Rasio kas PT Garuda Indonesia pada tahun 2021 mencapai titik terendah dalam rentang waktu 2019 sampai 2023. Hal ini disebabkan oleh penurunan kas dan setara kas pada tahun 2021, yang merupakan dampak dari berkurangnya pendapatan akibat wabah COVID-19. Selain itu, terjadi peningkatan signifikan pada kewajiban lancar, termasuk utang usaha, utang lain-lain, pinjaman jangka panjang, utang sewa, dan biaya pemeliharaan pesawat. Namun, PT Garuda Indonesia mengalami pemulihan dan mencapai titik tertinggi dalam rasio cepatnya di tahun 2022. Hal ini disebabkan oleh peningkatan kas dan setara kas secara signifikan, yang sejalan dengan kenaikan pendapatan pada tahun 2022. Selain itu, terjadi penurunan kewajiban lancar yang sangat drastis, termasuk pinjaman jangka pendek, biaya sewa, biaya pemeliharaan pesawat, biaya pinjaman efek beragun, serta peningkatan pendapatan diterima di muka. Adapun rasio kas PT AirAsia Indonesia mencapai titik tertingginya di tahun 2019 karena terjadi kenaikan kas dan setara kas di tahun 2019 dan penurunan kewajiban lancar terutama dibagian utang lain-lain, utang pajak, kewajiban sewa, dan pinjaman bank. Pada tahun 2020 sampai 2022 terjadi penurunan rasio kas secara drastis sampai mencapai angka 0% karena pada tahun 2020 sampai 2021 terjadi penurunan jumlah penumpang yang mengakibatkan penurunan kas pada aktivitas penerimaan kas dari pelanggan. Selain itu, ditahun 2020 sampai 2022 terjadi peningkatan kewajiban lancar terutama dibagian utang lain-lain, utang usaha, liabilitas kontrak, liabilitas sewa, dan pinjaman bank jangka panjang. Walaupun ditahun 2022 kas dan setara kas PT AirAsia Indonesia meningkat tetapi kewajiban lancarnya juga

meningkat yang menyebabkan rendahnya rasio kasnya. Keadaan kedua maskapai ini kurang baik karena perusahaan memiliki cadangan kas yang sangat terbatas untuk memenuhi utang jangka pendeknya.

Rata-rata dari ketiga rasio ini menunjukkan bahwa PT Garuda Indonesia berkinerja lebih baik di dibandingkan dengan PT AirAsia Indonesia walaupun keduanya masih jauh di bawah standar industri. PT Garuda Indonesia dan PT AirAsia Indonesia menghadapi tantangan likuiditas yang serius, karena setiap rasio untuk kedua maskapai ini jauh dibawah standar industri, yang menandakan bahwa kedua perusahaan ini mengalami kesulitan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Ketiga rasio ini mencerminkan masalah dalam pengelolaan aktiva lancar perusahaan dan pengelolaan utang jangka pendeknya yang dapat berdampak negatif pada kestabilan keuangan perusahaan.

2) Rasio Solvabilitas



Sumber: Tabel 4.22

Gambar 4.22 menunjukkan perbandingan rata-rata rasio solvabilitas PT Garuda Indonesia dan PT AirAsia Indonesia dari tahun 2019 sampai 2023. berdasarkan standar rasio rata-rata industri untuk DER adalah 80%, maka PT Garuda Indonesia masih lebih baik dibandingkan dengan PT AirAsia Indonesia walaupun nilai rata-rata DER PT AirAsia Indonesia positif, hal ini terjadi karena

Tabel 4.22 Hasil Perhitungan Rasio Solvabilitas PT Garuda Indonesia dan PT AirAsia Indonesia tahun 2019-2023:

Uraian	PT Garuda Indonesia		PT AirAsia Indonesia	
	<i>Debt to Equity Ratio</i>	<i>Debt to Asset Ratio</i>	<i>Debt to Equity Ratio</i>	<i>Debt to Asset Ratio</i>
2019	665%	87%	1193%	92%
2020	-655%	118%	-309%	148%
2021	-218%	185%	-199%	201%
2022	-506%	125%	-179%	227%
2023	-624%	119%	-177%	229%
Rata-rata	-268%	127%	66%	180%
Standar industri	80%	35%	80%	35%
Keterangan	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik

Sumber: Data diolah, 2024

Berdasarkan tabel diatas, dapat digambarkan grafik rata-rata hasil perhitungan rasio solvabilitas PT Garuda Indonesia dan PT AirAsia Indonesia tahun 2019 sampai 2023 seperti pada gambar 4.22 sebagai berikut:

terjadi penurunan besar dari DER yang sangat tinggi ditahun 2019 ke angka negatif yang lebih rendah ditahun-tahun berikutnya. Pada tahun 2019 DER PT Garuda Indonesia mencapai nilai tertingginya dalam rentang waktu 2019 hingga 2023. Hal ini menunjukkan bahwa nilai hutang

yang dimiliki PT Garuda Indonesia jauh lebih besar 665% dibandingkan dengan nilai ekuitasnya. Namun, kondisi ekuitas PT Garuda Indonesia semakin turun di tahun 2020 hingga mencapai titik terendahnya -655% dan ditahun 2021 semakin memburuk walaupun nilai DER ditahun 2020 lebih rendah dibandingkan tahun 2021. Hal ini terjadi karena nilai ekuitas PT Garuda Indonesia mengalami penurunan hingga bernilai negatif besar yang disebabkan oleh harga pasar saham turun jauh dibawah nilai buku yang mencerminkan bahwa nilai aset perusahaan tidak cukup untuk menutupi kewajibannya dan total hutang PT Garuda Indonesia mengalami peningkatan yang disebabkan oleh kenaikan pinjaman jangka panjang berupa pengajuan baru utang usaha pihak ketiga dan penambahan pinjaman jangka panjang, liabilitas tidak lancar lainnya, pinjaman efek beragun aset, biaya pemeliharaan pesawat, biaya sewa, akrual, utang usaha bertambah di pihak berelasi, dan utang lain-lain. Selain total utang meningkat, total aktiva PT Garuda Indonesia juga menurun yang menyebabkan total hutangnya lebih banyak dibandingkan total aktivanya hingga berdampak pada nilai ekuitas yang negatif. DER PT AirAsia Indonesia, mencapai nilai tertingginya ditahun 2019. Hal ini terjadi karena, ditahun 2019 hutang PT AirAsia Indonesia lebih besar dibandingkan ekuitasnya dan di tahun 2020 sampai 2023 memiliki nilai negatif karena mengalami peningkatan total hutang yang disebabkan oleh pinjaman bank jangka panjang, biaya sewa, pinjaman di pihak berelasi bertambah dan mendapat tambahan dari relasi lainnya dan nilai ekuitasnya negatif yang disebabkan oleh harga pasar saham turun jauh dibawah nilai buku yang mencerminkan bahwa nilai aset perusahaan tidak cukup untuk menutupi kewajibannya.

Terkait dengan DAR dapat dijelaskan bahwa standar rasio rata-rata industri untuk DAR adalah 35%. Oleh karena itu DAR PT AirAsia Indonesia dan PT Garuda Indonesia jauh melebihi standar industri DAR yang

berarti bahwa sebagian besar aset kedua maskapai tersebut dibiayai oleh utang. Tingkat rasio yang tinggi ini dapat meningkatkan risiko keuangan, terutama apabila pendapatan perusahaan tidak cukup untuk menutupi utang-utangnya. Pada tahun 2019, DAR PT Garuda Indonesia mencapai nilai terendah di antara lima periode penelitian. Hal ini disebabkan oleh jumlah total aset PT Garuda Indonesia yang lebih besar dibandingkan dengan total utangnya pada tahun tersebut. Ini menandakan bahwa PT Garuda Indonesia berkinerja lebih baik ditahun 2019. Namun, DAR PT Garuda Indonesia mencapai titik tertingginya pada tahun 2021 yang disebabkan oleh peningkatan total utang yang diikuti dengan penurunan total aset. Kondisi ini terjadi akibat penurunan pendapatan yang signifikan sebagai dampak dari wabah COVID-19 yang masih sangat berdampak sampai tahun 2021. Di sisi lain, PT AirAsia Indonesia memiliki nilai DAR yang rendah di tahun 2019 karena nilai aktivanya lebih besar dibandingkan dengan nilai hutangnya. Ini menandakan bahwa PT AirAsia Indonesia berkinerja lebih baik ditahun 2019. Namun, PT AirAsia Indonesia mencapai titik tertinggi dalam DAR pada tahun 2023. Hal ini terjadi akibat peningkatan utang yang lebih banyak dan diiringi dengan peningkatan aset yang lebih sedikit. Kenaikan nilai aset ini disebabkan oleh penambahan aset tidak lancar, khususnya pada aset tetap dan aset hak guna. Peningkatan ini mencerminkan bahwa meskipun ada pertumbuhan dalam aset, beban utang perusahaan juga meningkat secara signifikan, yang memengaruhi rasio utang terhadap asetnya. Kenaikan utang pada tahun 2023 tersebut terutama disebabkan oleh bertambahnya utang usaha, biaya sewa, dan biaya jangka panjang.

Kedua rasio ini menunjukkan bahwa PT Garuda Indonesia dan PT AirAsia Indonesia berada dalam kondisi finansial yang sangat beresiko karena kedua maskapai ini memiliki ketergantungan yang sangat tinggi terhadap utang. Selain itu, dari rata-rata DAR selama

lima tahun terakhir menunjukkan bahwa PT Garuda Indonesia menunjukkan tanda-tanda keuangan yang lebih parah dibandingkan dengan PT AirAsia Indonesia.

PT AirAsia Indonesia dari tahun 2019-2023. Berdasarkan standar rasio rata-rata ROE adalah 40%, maka dapat dijelaskan bahwa PT Garuda Indonesia memiliki nilai ROE yang lebih baik dibandingkan dengan PT AirAsia Indonesia.

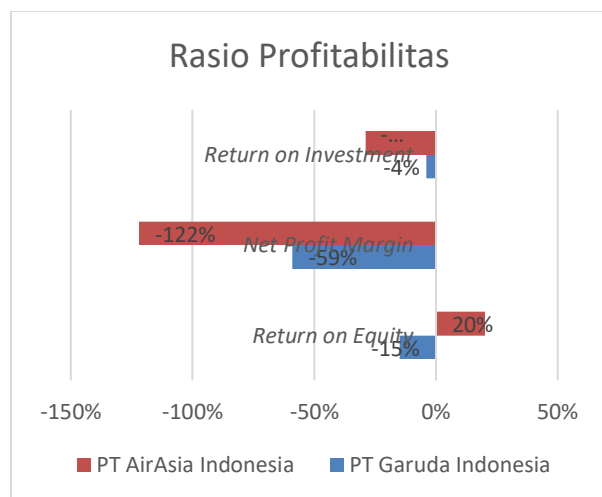
3) Rasio Profitabilitas

Tabel 4.23 Hasil Perhitungan Rasio Profitabilitas PT Garuda Indonesia dan PT AirAsia Indonesia tahun 2019-2023:

Uraian	PT Garuda Indonesia			PT AirAsia Indonesia		
	<i>Return on Equity</i>	<i>Net Profit Margin</i>	<i>Return on Investment</i>	<i>Return on Equity</i>	<i>Net Profit Margin</i>	<i>Return on Investment</i>
2019	-8%	1%	-1%	-78%	-2%	-6%
2020	127%	-166%	-23%	95%	-171%	-45%
2021	68%	-312%	-58%	45%	-375%	-46%
2022	-243%	178%	60%	24%	-44%	-31%
2023	-20%	9%	4%	14%	-16%	-18%
Rata-rata	-15%	-59%	-4%	20%	-122%	-29%
Standar industri	40%	20%	30%	40%	20%	30%
Keterangan	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik

Sumber: Data diolah, 2024

Berdasarkan tabel diatas, dapat digambarkan grafik rata-rata hasil perhitungan rasio profitabilitas PT Garuda Indonesia dan PT AirAsia Indonesia tahun 2019 sampai 2023 seperti pada gambar 4.23 sebagai berikut:



Sumber: Tabel 4.23

Gambar 4.23 menunjukkan perbandingan rata-rata rasio profitabilitas Garuda Indonesia dan

Pada tahun 2019, PT Garuda Indonesia memiliki nilai ROE yang paling bagus diantara lima periode penelitian, karena walaupun PT Garuda Indonesia mengalami kerugian tetapi nilai ekuitasnya tidak bernilai negatif. Hal ini terjadi karena nilai aset PT Garuda Indonesia di tahun 2019 lebih besar dibandingkan dengan nilai utangnya. Namun, pada tahun 2021, nilai ROE PT Garuda Indonesia mencapai titik terendah, walaupun hasilnya positif tetapi perusahaan mengalami kerugian yang besar dan nilai ekuitasnya negatif. Nilai ekuitas negatif disebabkan oleh harga pasar saham turun jauh dibawah nilai buku yang mencerminkan bahwa nilai aset perusahaan tidak cukup untuk menutupi kewajibannya. Selain itu, pada tahun 2021 terjadi wabah COVID-19 yang membatasi aktivitas perjalanan yang berdampak pada penurunan pendapatan sehingga PT Garuda Indonesia mengalami kerugian besar pada tahun 2021. Disisi lain, PT AirAsia Indonesia memiliki nilai ROE yang bagus pada tahun 2019, karena nilai aset PT AirAsia Indonesia di

tahun 2019 lebih besar dibandingkan dengan hutangnya yang berdampak pada nilai ekuitasnya yang positif, walaupun di tahun 2019 PT AirAsia Indonesia mengalami kerugian. Namun, pada tahun 2023 menunjukkan nilai yang buruk karena perusahaan masih mengalami kerugian dan nilai ekuitasnya bernilai negatif. Nilai ekuitas yang negatif terjadi karena harga pasar saham turun jauh dibawah nilai buku yang mencerminkan bahwa nilai aset perusahaan tidak cukup untuk menutupi kewajibannya dan perusahaan mengalami kerugian karena biaya sewa ditahun 2023 lebih besar dibandingkan tahun-tahun sebelumnya, utang jangka panjangnya bertambah, utang usahanya juga bertambah, utang lain-lain pihak berelasi juga bertambah, dan terdapat tambahan hutang dari relasi lainnya, padahal PT AirAsia Indonesia masih mengalami kerugian di periode yang sama.

Terkait dengan NPM dapat diuraikan bahwa standar rasio rata-rata industri untuk NPM adalah 20%, maka kedua maskapai ini memiliki NPM yang sangat negatif yang menunjukkan bahwa 2 maskapai tersebut mengalami kerugian operasional yang besar. NPM PT Garuda Indonesia pada tahun 2021 mencapai nilai yang rendah karena pendapatan yang diperoleh setelah dikurangi biaya-biaya operasional sangat sedikit. Hal ini disebabkan oleh wabah COVID-19 yang mengakibatkan penurunan jumlah penumpang. Akibatnya, ketika pendapatan diperkurangkan dengan beban operasional, PT Garuda Indonesia mengalami kerugian karena pendapatan yang diterima lebih kecil dibandingkan dengan biaya usahanya hingga mengakibatkan rugi. Pada tahun 2022, PT Garuda Indonesia mengalami pemulihan yang signifikan, sehingga menghasilkan laba bersih yang sangat relatif besar terhadap pendapatan. Hal ini menunjukkan bahwa PT Garuda Indonesia mampu melakukan efisiensi operasional dengan sangat baik. Meskipun pendapatan pada tahun 2022 lebih kecil dibandingkan dengan tahun 2023, laba bersih yang dihasilkan PT

Garuda Indonesia tetap tinggi karena adanya penurunan biaya operasional dan peningkatan pendapatan lainnya. Di sisi lain, PT AirAsia Indonesia memiliki nilai NPM yang tinggi di tahun 2019 karena pendapatan yang di dapatkan lebih tinggi dibandingkan dengan pendapatan tahun setelahnya. Meskipun, PT AirAsia Indonesia belum bisa mencapai laba di tahun 2019, tetapi kerugian yang dialami PT AirAsia Indonesia lebih relatif kecil terhadap pendapatan, terutama jika dibandingkan dengan tahun-tahun setelahnya. Namun, pada tahun 2021, NPM PT AirAsia Indonesia mengalami penurunan signifikan. Hal ini disebabkan oleh kerugian yang sangat tinggi dibandingkan dengan pendapatan yang diperoleh, dan akibat biaya operasional yang jauh lebih besar daripada pendapatan yang diterima. Penurunan pendapatan ini terjadi sebagai dampak dari wabah COVID-19 yang pada tahun 2021, pemerintah masih membatasi jumlah penumpang maskapai penerbangan.

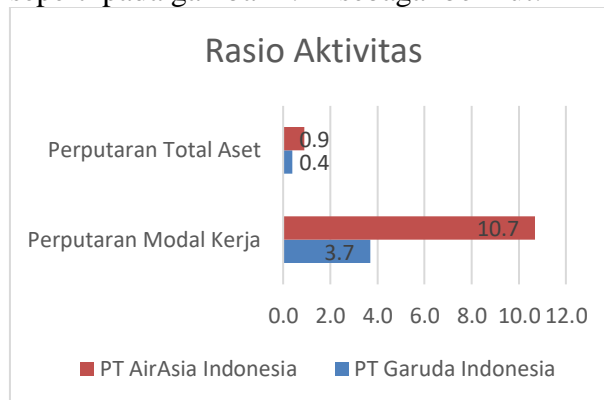
Berdasarkan standar rasio rata-rata industri untuk ROI adalah 30%, maka kedua maskapai ini mengalami kerugian dari investasi yang dilakukan karena investasi yang dilakukan tidak menghasilkan pengembalian yang positif. ROI PT Garuda Indonesia di tahun 2021 merupakan nilai ROI yang terburuk di antara lima periode penelitian. Hal ini disebabkan karena, PT Garuda Indonesia mengalami kerugian yang sangat besar sehingga perusahaan kehilangan lebih dari setengah dari nilai aktivasinya dalam bentuk kerugian yang mencerminkan kinerja investasi yang sangat buruk pada tahun tersebut. Kerugian besar ini diakibatkan karena pandemi COVID-19 yang menyebabkan penurunan drastis dalam pendapatan karena pemerintah masih melakukan pembatasan perjalanan. Dengan pendapatan yang menurun, laba bersih juga menurun bahkan merugi. Meskipun pendapatan menurun, biaya tetap seperti biaya sewa, biaya operasional, dan biaya pemeliharaan tetap tinggi. Namun, PT Garuda Indonesia berhasil membalikkan keadaan di tahun 2022, ini

menunjukkan bahwa PT Garuda Indonesia berhasil menggunakan asetnya untuk menghasilkan laba secara optimal. Di lain sisi, PT AirAsia Indonesia juga mengalami hal yang sama dengan PT Garuda Indonesia, dimana di tahun 2021 merupakan nilai ROI terburuk. Hal ini disebabkan oleh dampak parah dari pandemi COVID-19, yang menyebabkan kerugian besar dibandingkan dengan total aktiva PT AirAsia Indonesia. Tahun 2021 menunjukkan efisiensi investasi yang sangat rendah, dengan PT AirAsia Indonesia menghadapi tantangan besar dalam menghasilkan laba dari aset yang dimiliki. Namun, di tahun 2023 ROI PT AirAsia Indonesia kembali membaik, meskipun nilai ROI masih negatif, tetapi penurunannya lebih kecil dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya. Ini menunjukkan bahwa meskipun PT AirAsia Indonesia masih mengalami kerugian, tetapi ada perbaikan dalam efisiensi investasi dan pengelolaan asetnya dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya.

Ketiga rasio ini menunjukkan bahwa PT Garuda Indonesia dan PT AirAsia Indonesia memiliki performa keuangan yang buruk dan sedang mengalami masalah besar dalam menghasilkan laba yang dapat mengancam keberlangsungan operasionalnya.

4) Rasio Aktivitas

Berdasarkan tabel diatas, dapat digambarkan grafik rata-rata hasil perhitungan rasio aktivitas PT Garuda Indonesia dan PT AirAsia Indonesia tahun 2019 sampai 2023 seperti pada gambar 4.24 sebagai berikut:



Sumber: Tabel 4.24

Gambar 4.24 menunjukkan perbandingan rata-rata rasio aktivitas PT Garuda Indonesia dan PT AirAsia Indonesia dari tahun 2019 sampai 2023. Secara umum rasio aktivitas terbagi atas 2 yaitu perputaran modal kerja dan perputaran total aset. Secara spesifik, berdasarkan standar rasio rata-rata industri untuk perputaran modal kerja adalah 6 kali, maka PT AirAsia Indonesia lebih baik dari PT Garuda Indonesia karena memiliki nilai rata-rata perputaran modal kerja yang lebih besar dibandingkan dengan PT Garuda

Tabel 4.24 Hasil Perhitungan Rasio Aktivitas PT Garuda Indonesia dan PT AirAsia Indonesia tahun 2019-2023:

Uraian	PT Garuda Indonesia		PT AirAsia Indonesia	
	Perputaran Modal Kerja (Kali)	Perputaran Total Aset (Kali)	Perputaran Modal Kerja (Kali)	Perputaran Total Aset (Kali)
2019	4,0	1,03	7,1	2,57
2020	2,8	0,14	9,3	0,26
2021	4,4	0,19	3,8	0,12
2022	2,6	0,34	13,2	0,71
2023	4,5	0,44	20,0	1,08
Rata-rata	3,7	0,4	10,7	0,9
Standar industri	6	2	6	2
Keterangan	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik

Sumber: Data diolah, 2024

Indonesia. Perputaran modal kerja PT Garuda Indonesia pada tahun 2022 merupakan nilai perputaran modal kerja paling buruk karena PT Garuda Indonesia kurang memanfaatkan modal kerjanya untuk menghasilkan pendapatan. Hal ini berarti, setiap Rp1,00 modal kerja dapat menghasilkan Rp2,6 pendapatan. Selain itu, PT Garuda Indonesia memiliki nilai perputaran modal kerja tertinggi pada tahun 2023. Hal ini berarti, setiap Rp1,00 modal kerja dapat menghasilkan Rp4,5 pendapatan. Disisi lain, perputaran modal kerja PT AirAsia Indonesia mencapai nilai terendahnya pada tahun 2021 karena pendapatannya menurun dari tahun sebelumnya dan aset lancarnya menurun. Hal ini berarti, setiap Rp1,00 modal kerja dapat menghasilkan Rp3,8 pendapatan. Selain itu, perputaran modal kerja PT AirAsia Indonesia mencapai titik tertingginya pada tahun 2023 karena pendapatannya pada tahun 2023 naik dari tahun sebelumnya. Hal ini, berarti setiap Rp1,00 modal kerja dapat menghasilkan Rp20,0 pendapatan.

Berdasarkan standar rasio rata-rata industri untuk perputaran total aset adalah 2 kali, maka PT AirAsia Indonesia lebih efisien dibandingkan dengan PT Garuda Indonesia dalam memanfaatkan asetnya. Pada tahun 2019 PT Garuda Indonesia menunjukkan kinerja yang efisien dalam penggunaan asetnya. Rasio perputaran aset sebesar 1,03 menunjukkan bahwa setiap Rp1 dari aset mampu menghasilkan pendapatan sebesar Rp1,03. Ini menandakan bahwa PT Garuda Indonesia berhasil memaksimalkan asetnya untuk menghasilkan pendapatan yang tinggi. Namun, tahun 2020 adalah periode yang sangat sulit bagi PT Garuda Indonesia. Rasio perputaran aset turun drastis menjadi 0,14, yang berarti setiap Rp1 aset hanya menghasilkan pendapatan sebesar Rp0,14. Penurunan ini sebagian besar disebabkan oleh dampak pandemi COVID-19, yang secara drastis mengurangi jumlah penumpang dan pendapatan. Sementara itu, total aset PT Garuda Indonesia meningkat secara signifikan, karena

adanya investasi dalam aset tetap seperti pemeliharaan mesin atau teknologi, dan peningkatan aset hak guna, yang menyebabkan peningkatan total aset dan pendapatan PT Garuda Indonesia juga terus meningkat. Sama seperti PT Garuda Indonesia, PT AirAsia Indonesia juga memiliki nilai perputaran total aset tertinggi di tahun 2019 dalam penggunaan aset untuk menghasilkan pendapatan. Rasio perputaran aset PT AirAsia Indonesia di tahun 2019 adalah 2,57 kali, yang berarti setiap Rp1 dari aset menghasilkan Rp2,57 pendapatan. Ini menunjukkan bahwa perusahaan mampu memaksimalkan asetnya untuk menghasilkan pendapatan yang tinggi. Namun, di tahun 2021 PT AirAsia Indonesia memiliki nilai perputaran total aset terendah. Rasio perputaran aset PT AirAsia Indonesia di tahun 2021 adalah **0,12**, yang berarti Setiap Rp1 dari aset hanya menghasilkan Rp0,12 pendapatan. Ini menunjukkan bahwa PT AirAsia Indonesia sangat tidak efisien dalam menggunakan asetnya untuk menghasilkan pendapatan. Penurunan drastis ini terutama disebabkan oleh dampak buruk pandemi COVID-19, yang mengakibatkan penurunan pendapatan yang signifikan dibandingkan dengan aset yang relatif besar.

Kedua rasio tersebut menunjukkan bahwa PT Garuda Indonesia dan PT AirAsia Indonesia mengalami masalah dalam efisiensi operasional dan penggunaan sumber daya yang dimiliki yang dapat mengancam profitabilitas dan keberlanjutan usahanya dalam jangka panjang.

KESIMPULAN

Berdasarkan analisis rasio keuangan terhadap PT Garuda Indonesia dan PT AirAsia Indonesia dari 2019 hingga 2023, terlihat bahwa PT Garuda Indonesia dan PT AirAsia Indonesia menghadapi kesulitan finansial yang signifikan. Dari segi likuiditas, keduanya memiliki rasio lancar, rasio cepat, dan rasio kas yang sangat rendah dibandingkan standar industri, yang menunjukkan kesulitan dalam

memenuhi kewajiban jangka pendek. Situasi ini memburuk terutama pada 2020 dan 2021, saat pandemi COVID-19 mengakibatkan penurunan drastis dalam perjalanan udara. PT AirAsia Indonesia mengalami tekanan likuiditas yang lebih besar dibandingkan PT Garuda Indonesia. Likuiditas yang rendah membuat keduanya berisiko gagal membayar utang tepat waktu, yang dapat mengganggu operasional harian mereka.

Dari sisi solvabilitas, ketergantungan kedua maskapai pada utang sangat tinggi. PT Garuda Indonesia dan PT AirAsia Indonesia mencatat rasio utang terhadap ekuitas (DER) negatif, terutama selama masa pandemi, menandakan ketergantungan besar pada utang untuk membiayai operasionalnya. Ketergantungan ini meningkatkan risiko kebangkrutan jika kedua maskapai tidak mampu menghasilkan pendapatan yang cukup untuk melunasi utang mereka. Begitupun dengan rasio utang terhadap aset (DAR) PT Garuda Indonesia dan PT AirAsia Indonesia memiliki nilai DAR yang tinggi, ini menunjukkan bahwa sebagian besar aset dibiayai oleh utang.

Dalam hal profitabilitas, kinerja kedua maskapai juga sangat buruk, dengan Return on Equity (ROE), Net Profit Margin (NPM), dan Return on Investment (ROI) yang negatif atau jauh di bawah standar industri. Dampak pandemi COVID-19 yang mengurangi jumlah penumpang dan pendapatan, sementara biaya operasional tetap tinggi, berkontribusi besar terhadap kerugian tersebut. Meski PT Garuda Indonesia menunjukkan perbaikan pada tahun 2022 setelah pulih dari pandemi, tingkat profitabilitasnya masih jauh di bawah standar industri. Sementara itu, meskipun PT AirAsia Indonesia juga menunjukkan peningkatan, kondisinya masih mengalami rugi.

Rasio aktivitas menunjukkan bahwa perputaran modal kerja PT AirAsia Indonesia lebih baik dibandingkan dengan PT Garuda Indonesia sedangkan untuk perputaran total aset PT Garuda Indonesia dan PT AirAsia

Indonesia sangat rendah, terutama pada 2020 dan 2021. PT Garuda Indonesia mengalami sedikit perbaikan dalam perputaran modal kerja pasca pandemi dan setelah pandemi, sementara PT AirAsia Indonesia mencapai perputaran modal kerja terbaiknya pada tahun 2019 sampai 2020 dan tahun 2022 sampai 2023. Namun, efisiensi penggunaan aset oleh kedua maskapai masih jauh dari optimal, menandakan bahwa sumber daya belum dimanfaatkan secara efektif untuk mendukung operasional perusahaan. Secara keseluruhan, kedua maskapai menghadapi tantangan besar dalam hal likuiditas, solvabilitas, profitabilitas, dan efisiensi operasional selama periode 2019 sampai 2023.

DAFTAR PUSTAKA

- AirAsia Indonesia. (n.d.). <https://ir-id.aaid.co.id>, diakses Juni 2024.
- Aini, M. Q., Silfya, F., & Citradewi, A. 2023. Analisis Rasio Profitabilitas Untuk Menilai Kinerja Keuangan PT AirAsia Indonesia Tbk, Periode 2020-2022. *Jurnal Akuntansi dan Keuangan Syariah*, (Online), 7(1), <https://jurnal.uinsu.ac.id>, diakses Juni 2024.
- Badan Pusat Statistik. Statistik Transportasi Udara. (Online), <https://www.bps.go.id>, diakses Maret 2024.
- Bestari, I., Novalia, N., & Puspita, S. 2024. Analisis Laporan Kinerja Keuangan pada PT Garuda Indonesia (Persero), Tbk yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). *JOURNAL OF MANAGEMENT Small and Medium Enterprises (SME's)*, (Online), 17, <https://ejurnal.undana.ac.id>, diakses Juni 2024.
- Fahmi, & Irham. 2018. *Analisis Laporan Keuangan*. Bandung: Alfabeta.
- Garuda Indonesia. (n.d.). <https://www.garuda-indonesia.com>, diakses Juni 2024.
- Harahap, & Syarif, S. 2013. *Analisis Kritis atas Laporan Keuangan*. Jakarta: PT

- Rajagrafindo Persada.
- Hutabarat, F. 2020. *Analisis Kinerja Keuangan Perusahaan*. Banten: Desanta Muliavisitama.
- Jumingan. 2014. *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Kasmir, S. M. 2019. *Analisis Laporan Keuangan*. Depok: PT Rajagrafindo Persada.
- Kariyoto. 2017. *Analisa Laporan Keuangan*. Malang: UB Press.
- Kementerian Perhubungan. 2024. Portal Data Kementerian Perhubungan. (Online), <https://portaldata.kemhub.go.id>, diakses Juni 2024.
- Kieso, E. D., Weygandt, J. J., Warfield, & D., T. 2017. *Akuntansi Keuangan Menengah, Volume 1*. Jakarta: Salemba Empat.
- Peraturan Menteri Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia Nomor Per-2/Mbu/03/2023 Tentang Pedoman Tata Kelola Dan Kegiatan Korporasi Signifikan Badan Usaha Milik Negara. 2023. Jakarta: Badan Pemeriksa Keuangan. (Online). <https://peraturan.bpk.go.id>, diakses Agustus 2024.
- Pratama, A. R., & Giovanni, A. 2022. Penggunaan Analisis Rasio Likuiditas dan Rasio Solvabilitas Untuk Mengukur Kinerja Keuangan PT. Garuda Indonesia Tbk. *Jurnal Riset Ekonomi dan Bisnis*, (Online), <https://journals.usm.ac.id>, diakses Agustus 2024.
- PT Bursa Efek Indonesia. Laporan Keuangan dan Tahunan. (Online), <https://www.idx.co.id>, diakses Maret 2024.
- Rachmawati, D. 2021. Analisis Rasio Likuiditas dan Solvabilitas untuk Mengukur Kinerja Perusahaan Sektor Penerbangan Sebelum dan Saat Pandemi Covid-19. *Jurnal Akuntansi Bisnis dan Ekonomi*, (Online), 7(2), <https://journal.widyatama.ac.id>, diakses Juni 2024.
- Rasyid, F. 2022. Metodologi Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif. Kediri: IAIN Kediri Press.
- Rizal, M. 2017. Analisis Kinerja Keuangan PT Garuda Indonesia Tbk. *Jurnal Serambi Ekonomi dan Bisnis*, (Online), 4(1), <https://www.researchgate.net>, diakses Juni 2024.
- Samryn, L. 2015. *Akuntansi Manajemen: Informasi Biaya Untuk Mengendalikan Aktivitas Operasi dan Investasi*. Jakarta: Prenamedia.
- Seto, A. A., Yulianti, M. L., Nurchayati, Kusumastuti, R., Astuti, N., Febrianto, H. G., . . . Fauzan, R. 2023. *Analisis Laporan Keuangan*. Padang: PT Global Eksekutif Teknologi.
- Simanjuntak, M. D. 2021. Analisis Rasio Profitabilitas Dan Likuiditas Untuk Menilai Kinerja Keuangan PT. AirAsia Indonesia Tbk Tahun 2018-2019. *Jurnal Ilmiah Maksitek*, (Online), 6(1), <https://repository.unilak.ac.id>, diakses Agustus 2024.
- Sujarweni. 2019. *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: Pustaka Baru Press.
- Suci, P. P. 2022. Analisis Komparasi Kinerja Keuangan Sebelum dan Selama Pandemi Covid-19: Studi Kasus PT AirAsia Indonesia, Tbk. *Proceeding of National Conference on Accounting & Finance*, (Online), 4, <https://journal.uui.ac.id>, diakses September 2024.
- Wastam Wahyu Hidayat, S. M. 2018. *Analisa Laporan Keuangan*. Uwais Inspirasi Indonesia.