

PERBANDINGAN KINERJA KEUANGAN PADA PT. GARUDA INDONESIA TBK. DAN PT. AIR ASIA INDONESIA TBK. TAHUN 2017– 2022

Ika Dwi Lestari^{1*}, Trisnia Widuri², Kukuh Harianto³

Prodi Manajemen, Universitas Islam Kadiri

Jl. Sersan Suharmaji No. 38, Manisrenggo, Kec. Kota, Kota Kediri, Jawa Timur 64128

ika24072@gmail.com, twiduri22@gmail.com, kukuhharianto@uniska-kediri.ac.id

Abstrack

Nowadays, the air transportation industry in the country is facing relatively rapid development. This development has led to stronger competition among airline companies, even seen by the increase in total air travel routes in Indonesia. Financial ratio analysis is a useful method for evaluating a company's financial performance through utilizing information from financial statements and comparing it to all kinds of approaches to explain the condition of a company's financial performance.

This study aims to determine the comparison of the financial performance of PT Garuda Indonesia Tbk. and PT Air Asia Indonesia Tbk. Year 2017-2022. The sample in this study is the financial statements of PT Garuda Indonesia Tbk and PT Air Asia Indonesia Tbk for the period 2017-2022. The population in this study were PT Garuda Indonesia Tbk and PT Air Asia Indonesia Tbk. This study uses SPSS 25 as a statistical test tool to test the normality test, Independent Sample t-test, and Mann-Whitney-U test.

The results showed that based on the current ratio and quick ratio liquidity ratios, there were insignificant differences. Solvency ratios debt to asset ratio and debt to equity ratio there are differences that are not significant. Activity ratios total asset turn over and inventory turn over there are insignificant differences. Profitability ratios net profit margin and return on assets there are insignificant differences.

Keyword : Current Ratio, Quick Ratio, Debt To Asset Ratio ,Debt To Equity Ratio, Total Asset Turn Over, Inventory Turn Over, Net Profit Margin, Return On Aset

Abstrak

Pada masa kini, industri transportasi udara di tanah air menghadapi perkembangan yang relatif pesat. Perkembangan tersebut menyebabkan persaingan yang semakin kuat sesama perusahaan penerbangan, bahkan terlihat oleh peningkatan total jalur perjalanan udara di Indonesia. Analisis rasio keuangan ialah metode yang bermanfaat guna mengevaluasi performa keuangan perusahaan melalui memanfaatkan informasi dari laporan keuangan dan membandingkannya pada segala macam pendekatan menjelaskan kondisi kinerja keuangan suatu perusahaan.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui perbandingan kinerja keuangan PT. Garuda Indonesia Tbk. dan PT. Air Asia Indonesia Tbk. Tahun 2017-2022. Sampel pada penelitian ini adalah laporan keuangan PT Garuda Indonesia Tbk dan PT Air Asia Indonesia Tbk periode 2017-2022. Populasi pada penelitian ini adalah

Article History

Received: November 2024

Reviewed: November 2024

Published: November 2024

Plagiarism Checker No 223

DOI : Prefix DOI :

10.8734/Musytari.v1i2.365

Copyright : Author

Publish by : Musytari



This Work Is Licensed

Under A [Creative Commons](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

[Attribution-Noncommercial](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

[4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

PT Garuda Indonesia Tbk dan PT Air Asia Indonesia Tbk. Penelitian ini menggunakan SPSS 25 sebagai alat uji statistik untuk menguji uji normalitas, uji *Independent Sample t-test*, dan uji *Mann-Whitney-U*.

Hasil penelitian menunjukkan berdasarkan rasio likuiditas *current ratio* dan *quick ratio* terdapat perbedaan yang tidak signifikan. Rasio solvabilitas *debt to asset ratio* dan *debt to equity ratio* terdapat perbedaan yang tidak signifikan. Rasio aktivitas *total asset turn over* dan *inventory turn over* terdapat perbedaan yang tidak signifikan. Rasio profitabilitas *net profit margin* dan *return on asset* terdapat perbedaan yang tidak signifikan.

Kata Kunci : *Current Ratio, Quick Ratio, Debt To Asset Ratio, Debt To Equity Ratio, Total Asset Turn Over, Inventory Turn Over, Net Profit Margin, Return On Aset*

1. Pendahuluan

Pada masa kini, industri transportasi udara di tanah air menghadapi perkembangan yang relatif pesat. Perkembangan tersebut menyebabkan persaingan yang semakin kuat sesama perusahaan penerbangan, bahkan terlihat oleh peningkatan total jalur perjalanan udara di Indonesia. Persaingan yang sengit memaksa perusahaan guna merancang dan meningkatkan cara serta rencana baru supaya bisa mempertahankan kompetisi dan memperbaiki kualitas perusahaan di masa depan. Dengan demikian, kinerja keuangan menjadi beberapa faktor yang berharga dalam upaya memperbaiki kualitas perusahaan.

Transportasi udara ialah transportasi yang amat berpengaruh untuk mempercepat kemajuan, pertumbuhan ekonomi, dan kehidupan warga dunia, termasuk di tanah air. Di era zaman sekarang, transportasi penerbangan merupakan pilihan favorit yang digemari para semua orang di berbagai negara. Indonesia adalah pelopor negara yang menyokong kemajuan angkutan udara. Salah satu dari banyaknya penyebab orang memakai angkutan udara adalah demi alasan bisnis, liburan, dan beragam alasan yang lain. Selain itu, Transportasi udara memiliki beberapa keunggulan, diantaranya adalah kemampuan untuk mengangkut sejumlah barang besar dan penumpang dalam waktu yang relatif singkat.

Perkembangan pesat terjadi dalam persaingan layanan penerbangan di Indonesia. Banyak perusahaan di sektor ini menyediakan beragam pilihan jalur dalam negeri maupun luar negeri dengan penawaran biaya yang bersaing antar sesama satu dengan lainnya. Karena luasnya daerah nusantara, sebagian perusahaan dapat menyediakan layanan angkutan udara kepada semua orang. Angkutan udara menjadi opsi untuk warga yang ingin berpergian dari suatu lokasi ke lokasi lainnya dengan rentang yang jauh dalam waktu sekejap serta harga yang mudah dijangkau. Menurut Idris (2019) kondisi tersebut meningkatkan kebutuhan terhadap layanan perjalanan udara di tanah air.

Tabel 1. Laba Bersih

Emiten	Tahun	Laba Bersih (Rugi)
Garuda Indonesia	2017	-Rp. 213,389,678
	2018	-Rp 228,889,524
	2019	Rp 6,457,765
	2020	-Rp 2,476,633,349
	2021	-Rp 4,174,004,768
	2022	-Rp. 3,736,670,304
Air Asia	2017	-Rp 512,961,280,383
	2018	-Rp 907,024,833,708
	2019	-Rp 157,368,618,806
	2020	-Rp 2,754,589,873,561
	2021	-Rp 2,337,876,178,035
	2022	-Rp. 1.646.936.950.638

Sumber data: Laporan Keuangan Garuda Indonesia dan Air Asia 2017-2022.

Pada tabel 1.1 memperlihatkan kondisi keuangan perusahaan-perusahaan di subsektor maskapai penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Informasi tersebut memperlihatkan bahwa total ekuitas PT Garuda Indonesia (GIAA) dari tahun 2017 hingga 2022 menghadapi kemerosotan yang drastis. Di tahun 2019, penurunan terjadi karena Garuda Indonesia terlibat dalam pelanggaran audit yang tidak sesuai dengan PSAK, dimana komisaris perusahaan menolak mendaftarkan laporan keuangan. Sementara itu, pada tahun 2020 dan 2021, penurunan tersebut diakibatkan dari dampak wabah COVID-19. Disamping itu, Garuda Indonesia bahkan menghadapi masalah akibat strategi yang tidak efektif, seperti penggunaan berbagai jenis pesawat yang terlalu beragam dan model bisnis yang tidak tepat. Sementara pada PT Air Asia menghadapi penurunan kinerja di tahun 2018 serta di tahun 2022. Penurunan ini disebabkan karena penurunan kurs rupiah terhadap dolar, yang berpengaruh pada lonjakan tarif bahan bakar. Akibatnya, biaya operasional perusahaan tersebut meningkat secara signifikan.

PT. Garuda Indonesia merupakan perusahaan penerbangan milik negara yang mengusung konsep pelayanan lengkap. Dalam laporan keuangannya, tercatat bahwa laba perusahaan menghadapi kemerosotan, perusahaan juga mencatatkan defisit. Dalam laporan keuangan PT Garuda Indonesia, jumlah kekayaan perusahaan meningkat per tahunnya. Namun, di tahun 2017, hutang perusahaan juga mengalami kenaikan yang signifikan, bahkan jumlahnya melebihi modal perusahaan. Hal tersebut mencerminkan kebanyakan aktivitas operasional perusahaan didanai oleh utang. Guna mempertahankan kestabilan komposisi modal, disarankan utang yang dipakai jangan melebihi ekuitas yang diperoleh. Dengan demikian, jumlah utang yang dijamin jangan melebihi ekuitas yang dijadikan jaminan Idris (2019)

Garuda Indonesia merupakan satu di antara ikon tertinggi dalam industri penerbangan dalam negeri dan satu-satunya pesawat milik negara yang tetap eksis di sektor transportasi udara hingga kini. Walaupun, sebelumnya saham PT Garuda Indonesia Tbk menghadapi kemerosotan yang signifikan. Penurunan ini diperparah oleh kerugian yang dialami pada triwulan pertama serta triwulan ketiga di tahun 2017, masing-masing sebanyak Rp 3 triliun. Kerugian tersebut mencerminkan tantangan finansial yang cukup berat yang dihadapi oleh Garuda Indonesia dalam mempertahankan posisinya di industri penerbangan. Persaingan yang sengit di industri penerbangan menyebabkan beberapa maskapai penerbangan swasta harus gulung tikar karena tidak dapat bersaing dan mengalami penurunan kinerja keuangan.

Tahun 2018, PT Garuda Indonesia mempunyai sejumlah hutang perusahaan sebanyak USD 3,46 miliar meningkat dari jumlah utang di tahun 2017 mencapai USD 2,83 miliar. Selain itu, PT Garuda Indonesia juga menyicil angsuran utang avtur untuk Pertamina sebesar Rp 2 triliun (Idris 2019). Hal tersebut mencerminkan apabila penghasilan meningkat sedikit namun utang perusahaan cukup banyak, dapat menimbulkan kesulitan bagi perusahaan, terutama dengan beban bunga pinjaman yang harus dilunasi (Idris 2019). Fakta yang terjadi di PT. Garuda Indonesia adalah laba cenderung menurun setiap tahunnya. Pada tahun 2017, perusahaan mencatatkan kerugian sebesar Rp 2,89 triliun, yang diikuti oleh defisit sebanyak Rp 2,4 triliun pada tahun 2018.

Pengurangan keuntungan PT. Garuda Indonesia disebabkan oleh meningkatnya jumlah biaya pengeluaran perusahaan. Kenaikan biaya tersebut mencakup biaya bahan bakar yang naik, biaya tidak terduga, dan denda hukum. Total pengeluaran ini meningkat sebanyak 13% dari Rp 49,95 Triliun menjadi Rp 57,375 Triliun. Peningkatan terbesar terjadi pada harga bahan baku meningkat 25% dari Rp 12,4 triliun menjadi Rp 15,5 triliun. Peningkatan ini disebabkan oleh lonjakan biaya bahan baku serta peningkatan pembuatan pesawat, yang menyebabkan jumlah bahan baku yang digunakan ikut meningkat. Di tahun 2017, Garuda Indonesia menghadapi mengeluarkan pengeluaran luar biasa, termasuk pelunasan pengurangan pajak serta sanksi hukum di pengadilan Australia yang jumlahnya menyentuh Rp 1,96 Triliun.

Pada kuartal I tahun 2019, PT. AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) melaporkan peningkatan keuntungan sebelum biaya bunga dan pajak (EBIT) yang signifikan. Pendapatan PT. Air Asia Indonesia di waktu tersebut menyentuh Rp1,3 triliun menunjukkan peningkatan sebesar 58 persen berbanding dengan waktu yang serupa di tahun lalu sebesar Rp 843 miliar. Namun, meskipun pendapatan meningkat, terjadi juga peningkatan beban pengoperasian sebanyak 26 persen. Di periode pertama tahun 2019, beban pengoperasian PT. Air Asia Indonesia mencapai Rp1,412 triliun, meningkat dari Rp1,116 triliun yang tercatat pada kuartal I tahun 2018. Sebagai dampaknya, PT Air Asia Indonesia tetap mencatatkan kerugian sebesar Rp79,393 miliar di periode pertama tahun 2019. Meskipun demikian, angka ini menunjukkan perbaikan berbanding dengan keadaan finansial PT Air Asia Indonesia di periode pertama tahun 2018 dengan mencatatkan kerugian sebesar Rp273,143 miliar (Idris 2019)

Sebagai perbandingan, data laporan keuangan menunjukkan bahwa PT Air Asia Indonesia mengalami defisit sebesar Rp 907,29 miliar, nyaris berlipat ganda oleh jumlah defisit pada tahun 2017 yang mencapai Rp 512,64 miliar. Hal tersebut menunjukkan bahwa sepanjang 4 tahun terakhir, PT Air Asia Indonesia tidak berhasil melaporkan pendapatan Idris (2019). Laporan keuangan merupakan gambaran ringkas dari tahapan penulisan proses keuangan sepanjang satu periode akuntansi tertentu. Analisis laporan keuangan seringkali hanya memfokuskan pada satu aspek keuangan saja, yang dapat menjadi batasan dalam memahami kondisi secara menyeluruh. Oleh karena itu, diperlukan alat analisis tambahan untuk mengintegrasikan dan mengevaluasi berbagai aspek keuangan yang ada.

Sebagian besar perusahaan penerbangan di Indonesia mengalami kerugian yang signifikan sebagai dampak dari wabah COVID-19, dampak tersebut sudah menyebabkan ketidakstabilan dan risiko kebangkrutan dalam kinerja keuangan industri penerbangan. Sebelum wabah COVID-19 menyebar, transportasi udara berkembang amat cepat di Indonesia serta di seluruh dunia. Karena menguasai posisi yang amat penting dalam menjalankan kegiatan pemindahan baik benda maupun orang. Jumlah penumpang pesawat domestik mencapai 76,68 juta pada tahun 2019, berdasarkan informasi dari Badan Pusat Statistik (BPS). Tetapi, semenjak terjadinya pandemi di awal tahun 2020, minat masyarakat terhadap moda transportasi udara telah menurun. Banyak maskapai penerbangan yang mengalami penurunan jumlah penumpang dan pendapatan yang sangat signifikan. Rachmawati (2022) menyatakan bahwa wabah Covid-19 berpengaruh bukan hanya terhadap bidang kesehatan namun juga pada bidang ekonomi dan sosial. Pembatasan sosial serta penutupan fasilitas umum seperti tempat kerja, sekolah, olahraga, dan hiburan menyebabkan penurunan aktivitas penerbangan ini.

Pada penelitian ini, kinerja keuangan ditinjau melalui analisis rasio keuangan. Analisis rasio keuangan ialah metode yang bermanfaat guna mengevaluasi performa keuangan perusahaan melalui memanfaatkan informasi dari laporan keuangan dan membandingkannya pada segala macam pendekatan menjelaskan kondisi kinerja keuangan suatu perusahaan. Maksud pembahasan tersebut adalah guna memahami lebih banyak tentang keadaan keuangan suatu perusahaan. Salah satu alasannya adalah guna mengukur kinerja perusahaan untuk memahami sejauh mana perusahaan dalam mewujudkan target mereka menurut Rachmawati (2022).

Rasio likuiditas, solvabilitas, aktivitas, dan profitabilitas adalah beberapa cara guna melakukan analisis rasio, menurut Munawir (dalam Damayanti et al., 2019). Rasio likuiditas adalah indikator keuangan yang digunakan untuk mengukur sejauh mana kapasitas perusahaan dalam melunasi kewajiban finansialnya yang jatuh tempo dalam waktu dekat. Rasio ini biasanya diukur menggunakan *current ratio*, *quick ratio*, *cash ratio* dan *NWC to TA*. *Current ratio* adalah sebuah indikator likuiditas jangka pendek perusahaan yang menggambarkan seberapa besar kapasitas perusahaan guna melunasi utang jangka pendeknya dengan memanfaatkan aktiva lancarnya. Namun, kelemahan utama dari rasio ini adalah ketidakmampuannya mempertimbangkan perbedaan tingkat likuiditas antar berbagai komponen aktiva lancar menurut Sudana (dalam Kurniawati & Listyowati, 2021). *Quick ratio* serupa sama *current ratio*, namun belum memasukkan persediaan sebab tidak fleksibel berbanding dengan kas, surat berharga atau obligasi serta utang piutang. Dengan demikian, *quick ratio* memberikan pengukuran yang lebih tepat tentang kapasitas perusahaan guna melunasi kewajiban yang jatuh tempo dalam waktu dekat Sudana (dalam Kurniawati &

Listyowati, 2021). *Cash ratio* mengukur kemampuan perusahaan menggunakan kas dan surat berharga guna mengakhiri kewajiban lancar. Metode tersebut yang sangat tepat guna mengukur kapasitas perusahaan dalam melunasi kewajiban yang jatuh tempo dalam waktu dekat. Karena hanya melihat bagian aset lancar yang sangat tepat. Semakin meningkat kondisi keuangan rasio likuiditas sehingga semakin membaik serta sehat keadaan keuangan jangka pendek perusahaan, dan sebaliknya menurut Sudana (dalam Kurniawati & Listyowati, 2021). Likuiditas modal kerja bersih digambarkan dengan nilai *net working capital* dibandingkan dengan total aset. Semakin kecil nilainya, semakin rendah likuiditas modal kerja bersih. Selisih antara liabilitas jangka pendek dan aset lancar disebut modal kerja bersih menurut Sudana (dalam Kurniawati & Listyowati, 2021).

Kapasitas perusahaan guna melunasi utang jangka panjang dapat diukur dengan rasio solvabilitas. Menurut Harmono (dalam Kurniawati & Listyowati, 2021) *debt to asset*, *long term debt to equity*, dan *debt to equity* digunakan untuk menghitung solvabilitas perusahaan. Rasio solvabilitas memiliki signifikansi penting karena menunjukkan bahwa semakin tinggi rasionya, semakin tinggi pula risiko bisnisnya, karena peningkatan pendanaan aset kewajiban menurut Sukamulja (dalam Kurniawati & Listyowati, 2021). *Long Term Debt to Equity* mengindikasikan seberapa banyak kewajiban jangka panjang perusahaan dibandingkan dengan modalnya. Makin besar rasio ini, semakin tinggi resiko keuangan perusahaan, dan sebaliknya menurut Sudana (dalam Kurniawati & Listyowati, 2021). Tingkat leverage perusahaan diukur dengan *debt to equity ratio*. Semakin tinggi nilai *debt to equity ratio*, maka semakin besar juga risiko yang ditanggung perusahaan menurut Sukamulja (dalam Kurniawati & Listyowati, 2021).

Rasio profitabilitas berfungsi guna menilai kapasitas perusahaan dalam mendapatkan keuntungan dari beragam kegiatan yang dijalankan. Menurut Kasmir (2021:201) rasio profitabilitas memiliki enam indikator yang dapat digunakan yaitu *net profit margin*, *gross profit margin*, *retur non assets (ROA)*, *retur on equity (ROE)*, *earnings per share (EPS)*, dan *retur non invesment (ROI)*. *Net profit margin* menunjukkan seberapa baik perusahaan memperoleh keuntungan bersih melalui penjualan yang dicapainya. Indikator ini mengukur keefektifan semua sektor dalam perusahaan, termasuk produksi, tenaga kerja, pemasaran, dan keuangan, sesuai dengan penelitian Sudana (dalam Kurniawati & Listyowati, 2021). *Gross profit margin* mengindikasikan bahwa suatu perusahaan memiliki kemampuan untuk menghasilkan pendapatan kotor dari penjualan yang dilakukannya. Rasio *gross profit margin* mencerminkan tingkat profuktivitas yang terwujud dengan divisi produksi, sebagaimana dijelaskan dalam penelitian Sudana (dalam Kurniawati & Listyowati, 2021). *Return on Assets (ROA)* sangat penting sekali untuk manajemen dalam menganalisis seberapa tepat pengelolaan aset suatu perusahaan secara keseluruhan, karena menjelaskan seberapa optimal suatu perusahaan memanfaatkan semua asetnya untuk memperoleh keuntungan sebelum pajak. Jika nilai rasio ini lebih tinggi, menunjukkan bahwa perusahaan menggunakan asetnya dengan menghasilkan keuntungan dalam jumlah besar, dan sebaliknya menurut Sudana (dalam Kurniawati & Listyowati, 2021). *Return on Equity (ROE)* mencerminkan kapasitas perusahaan dalam mendapatkan keuntungan sesudah pajak dengan pemakaian modal pribadi. Rasio *retur on equity* memiliki signifikansi bagi pemilik saham untuk mengevaluasi seberapa jauh manajemen perusahaan tepat dan cepat dalam mengatur modalnya. Jika rasio ini semakin tinggi, hal tersebut mengindikasikan bahwa penggunaan modal oleh manajemen perusahaan menjadi semakin efisien menurut Sudana (dalam Kurniawati & Listyowati, 2021). *Return on Invesment (ROI)* merupakan sebuah indikator profitabilitas yang bermanfaat guna menilai sejauh mana efektivitas suatu investasi dalam mencapai pengembalian.

Berdasarkan latar belakang tersebut, karena adanya beberapa masalah kondisi keuangan seperti, pada perusahaan GIAA, terlihat bahwa total ekuitasnya mengalami penurunan signifikan dalam jangka waktu tersebut. Kondisi penurunan tersebut dapat dijelaskan dari berbagai yaitu pada tahun 2019, terjadi pelanggaran yang signifikan karena terjadi ketidaksesuaian dalam audit sesuai PSAK. Hal ini dipicu oleh penolakan komisarisi Garuda

Indonesia untuk menandatangani laporan keuangan, menciptakan ketidakpastian dan ketidaktransparan dalam pelaporan keuangan perusahaan yang berdampak langsung pada kepercayaan investor dan nilai ekuitas perusahaan. Kemudian pada tahun 2020 dan 2021, GIAA menghadapi penurunan lebih lanjut yang diakibatkan dari wabah COVID-19. Pandemi ini mengakibatkan penurunan yang drastis karena berkurangnya jumlah penumpang dan peningkatan pembatalan penerbangan serta kebijakan pembatasan perjalanan juga mempengaruhi pendapatan perusahaan. Sedangkan PT Air Asia juga menghadapi penurunan dalam kurun waktu 2018-2022. Pada tahun 2018, penurunan disebabkan dengan pelemahan nilai tukar rupiah dolar, yang menyebabkan kenaikan harga bahan bakar dan biaya operasional yang signifikan. Selama tahun 2020 dan 2021 karena adanya wabah COVID-19 mengakibatkan penurunan keuntungan perusahaan.

2. Tinjauan Pustaka

Laporan Keuangan

Laporan keuangan merupakan media yang efektif guna menyampaikan data keuangan tentang keinginan para pihak yang memiliki kepentingan mengenai laporan keuangan. Analisis yang lebih mendalam mengenai laporan keuangan bakal memberi arti tambahan bagi para pihak yang mempunyai keperluan. Hal tersebut bermaksud guna mendapatkan data yang akan memberikan dukungan dalam pengambilan kebijakan yang akan diambil. Menurut Kasmir (2021:7) laporan keuangan merupakan catatan yang menggambarkan kondisi keuangan perusahaan saat waktu tertentu atau dalam jangka waktu tertentu. Laporan keuangan berisi data tentang situasi keuangan kinerja perusahaan. Data tersebut dapat menunjukkan kemampuan keuangan perusahaan. Laporan neraca, laporan laba atau rugi hasil usaha, laporan arus kas, dan laporan perubahan posisi keuangan merupakan jenis laporan keuangan yang umum dikenal. Fungsi laporan keuangan ialah menyediakan data mengenai status keuangan, kinerja, serta pembaruan pada keadaan keuangan perusahaan. Informasi ini dirancang untuk memberikan manfaat dalam penetapan keputusan ekonomi oleh beragam pihak pengelola.

Menurut Kasmir (2008:12) saat menyusun laporan keuangan, semua catatan harus dilakukan tepat dengan ketentuan yang diterapkan secara umum. Sifat laporan keuangan dibuat berdasarkan,

1. Berdasar sifat historis, artinya laporan keuangan diciptakan dan dirangkai berdasarkan data historis, tidak pada masa yang sedang berlangsung saat ini. Sebagai contoh, laporan keuangan dapat digabungkan dengan data dari satu, dua, atau bahkan beberapa tahun sebelumnya.
2. Berdasar sifat menyeluruh, yang berarti laporan keuangan harus mencakup informasi sebanyak mungkin dan mematuhi standar. Penyusunan laporan keuangan yang hanya mencakup sebagian informasi tidak mungkin memberi gambaran menyeluruh mengenai ekonomi perusahaan.

Rasio Keuangan

Rasio keuangan ialah perbandingan angka dalam laporan keuangan dengan memecah satu angka dengan angka lain. Perhitungan ini bisa diterapkan baik antar bagian-bagian yang termasuk dalam satu laporan keuangan antara bagian-bagian yang termasuk dalam laporan keuangan yang berbeda. Selain itu, menurut Kasmir (2021:104), perbandingan dapat dilakukan terhadap angka-angka dalam satu periode tertentu atau termasuk berbagai waktu sekaligus. Selain itu, rasio keuangan berfungsi sebagai sarana guna mengevaluasi efektivitas serta keadaan keuangan suatu perusahaan.

Manfaat rasio keuangan sebagai alat analisis menurut Kasmir (2021:67) adalah sebagai berikut :

1. Memahami keadaan keuangan suatu perusahaan selama periode waktu tertentu, termasuk aset, kewajiban, modal, dan hasil usaha yang sudah diraih selama periode tertentu.
2. Berfungsi guna mengetahui kelemahan perusahaan.
3. Berfungsi guna menemukan potensi perusahaan.
4. Berfungsi guna mencari tau apa yang harus dijalankan untuk membenahi kondisi keuangan perusahaan.

5. Berfungsi sebagai evaluasi terhadap kinerja manajemen pada masa mendatang guna menentukan apakah diperlukan pembaruan, mengingat keberhasilan atau kegagalan yang telah dinilai sebelumnya.
6. Selain itu, dapat digunakan untuk membandingkan hasil perusahaan yang sebanding.

Kinerja Keuangan

Kinerja keuangan merupakan sebuah analisis yang digunakan guna menilai bagaimana performa keuangan perusahaan dalam jangka waktu tertentu, yang menunjukkan bagaimana penghimpunan dan penyaluran dana berjalan (dalam Widuri T & N Fajariah, 2019). Sangat penting untuk melakukan evaluasi kinerja guna memahami seberapa tepat suatu perusahaan. Kinerja keuangan adalah kesuksesan yang dihasilkan dari sebuah perusahaan dalam jangka waktu tertentu, yang dapat mengindikasikan kondisi keuangan yang baik dan hasil yang menguntungkan. Kinerja keuangan dapat dinilai dan dievaluasi dengan memanfaatkan analisis laporan keuangan yang ada di perusahaan. Dengan menggunakan analisis laporan keuangan, informasi mengenai kondisi serta perkembangan finansial perusahaan, bersama dengan pencapaian – pencapaian yang telah diperoleh, dapat diketahui. Hal ini mencakup pemahaman terhadap masa lampau dan situasi saat ini, terkait dengan strategi yang dipilih oleh perusahaan.

Penilaian kinerja menurut Mulyadi (dalam Barus, 2017) bertujuan guna memberi dorongan terhadap karyawan untuk memenuhi target organisasi serta memenuhi kriteria yang sudah ditentukan. Hal ini dilakukan agar menghasilkan tindakan serta tujuan yang diinginkan. Kode etik guna mencakup peraturan internal atau strategi yang dicatat dalam rencana keuangan. Kinerja keuangan perusahaan, sebagai pencapaian dari tindakan melibatkan pengorbanan beragam sumber daya, dapat diukur melalui parameter seperti laba yang termasuk dalam rasio keuangan.

3. Metodologi Penelitian

Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang dipakai dalam penelitian ini ialah deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Penelitian deskriptif merupakan jenis penelitian yang dilakukan dengan tujuan utama secara objektif memberi penjelasan atau deskripsi mengenai suatu kondisi menurut Sujarweni (dalam Margaretha et al., 2021:169-175).

Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dilaksanakan di Galeri Investasi Bursa Efek Indonesia (GISBEI) di Fakultas Ekonomi Universitas Islam Kediri, terletak di Jalan Sersan Suharmaji No.38 Manisrenggo, Kota Kediri. Sumber info juga diperoleh melalui situs www.idx.com, yang mencakup laporan keuangan yang telah diaudit secara berurutan selama tahun 2017-2022.

Populasi dan Sampel

Populasi adalah suatu wilayah yang tersusun dari objek atau subyek yang menunjukkan tingkat khusus yang telah dipilih oleh peneliti guna diteliti dan selanjutnya ditarik kesimpulan menurut Sugiyono (dalam Rizal, 2017). Penelitian ini menggunakan populasi dari PT Garuda Indonesia Tbk dan PT Air Asia Indonesia Tbk.

Sampel yang dipilih dari populasi tersebut harus tanpa syarat mencerminkan secara akurat karakteristik dari populasi yang sedang diteliti menurut Sugiyono (dalam Rizal, 2017:1-11). Penelitian menggunakan sampel dari laporan keuangan PT Garuda Indonesia Tbk dan PT Air Asia Indonesia Tbk periode 2017-2022.

4. Hasil dan Pembahasan

4.1 Hasil Penelitian

1. Uji Normalitas

1) Uji Normalitas *Current Ratio*

Tabel 2. Hasil *Current Ratio* Menggunakan Uji Normalitas Kolmogorov-Smirnov

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		12
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	,0000000
	Std. Deviation	17,23787250
Most Extreme Differences	Absolute	,182
	Positive	,182
	Negative	-,084
Test Statistic		,182
Asymp. Sig. (2-tailed)		,200 ^{c,d}
a. Test distribution is Normal.		
b. Calculated from data.		
c. Lilliefors Significance Correction.		
d. This is a lower bound of the true significance.		

Sumber : Data Diolah Peneliti, 2024

Pada table di atas menunjukkan perolehan hasil dari nilai Asymp. Sig (2-Tailed) yaitu 0.200. dengan menggunakan uji normalitas *Kolmogorov-Smirnov*. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa data berdistribusi normal dan memenuhi kriteria uji normalitas, karena nilai Asymp. Sig lebih besar dari 0.05.

2) Uji Normalitas Quick Ratio

Tabel 3. Hasil Quick Ratio Menggunakan Uji Normalitas Kolmogorov-Smirnov

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		12
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	,0000000
	Std. Deviation	16,10665212
Most Extreme Differences	Absolute	,185
	Positive	,185
	Negative	-,102
Test Statistic		,185
Asymp. Sig. (2-tailed)		,200 ^{c,d}
a. Test distribution is Normal.		
b. Calculated from data.		
c. Lilliefors Significance Correction.		
d. This is a lower bound of the true significance.		

Sumber : Data Diolah Peneliti, 2024

Pada tabel di atas menunjukkan perolehan hasil dari nilai Asymp. Sig (2-Tailed) yaitu 0.200. dengan menggunakan uji normalitas *Kolmogorov-Smirnov*. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa data berdistribusi normal sehingga memenuhi kriteria uji normalitas, karena nilai Asymp. Sig lebih besar dari 0.05.

3) Uji Normalitas Debt to Asset Ratio

Tabel 4. Hasil Perhitungan Debt to Asset Ratio Menggunakan Uji Normalitas Kolmogorov-Smirnov

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		12
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	,0000000
	Std. Deviation	46,11727475
Most Extreme Differences	Absolute	,177
	Positive	,177

	Negative	-,119
Test Statistic		,177
Asymp. Sig. (2-tailed)		,200 ^{c,d}
a. Test distribution is Normal.		
b. Calculated from data.		
c. Lilliefors Significance Correction.		
d. This is a lower bound of the true significance.		

Sumber : Data Diolah Peneliti, 2024

Pada tabel di atas menunjukkan perolehan hasil dari nilai Asymp. Sig (2-Tailed) yaitu 0.200 dengan menggunakan uji normalitas *Kolmogorov-Smirnov*.. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa data berdistribusi normal dan memenuhi kriteria uji normalitas, karena nilai Asymp. Sig lebih besar dari 0.05.

4) Uji Normalitas *Debt to Equity Ratio*

Tabel 5. Hasil Debt to Equity Ratio Menggunakan Uji Normalitas Kolmogorov-Smirnov

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test			
			Unstandardized Residual
N			12
Normal Parameters ^{a,b}	Mean		,0000000
	Std. Deviation		2327,77065282
Most Extreme Differences	Absolute		,323
	Positive		,323
	Negative		-,215
Test Statistic			,323
Asymp. Sig. (2-tailed)			,001 ^c
a. Test distribution is Normal.			
b. Calculated from data.			
c. Lilliefors Significance Correction.			
d. This is a lower bound of the true significance.			

Sumber : Data Diolah Peneliti, 2024

Pada tabel di atas menunjukkan perolehan hasil dari nilai Asymp. Sig (2-Tailed) yaitu 0.001 dengan menggunakan uji normalitas *Kolmogorov-Smirnov*. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa data berdistribusi tidak normal dan tidak memenuhi kriteria dalam uji normalitas, karena nilai Asymp. Sig lebih kecil dari 0.05.

5) Uji Normalitas *Net Profit Margin*

Tabel 6. Hasil Net Profit Margin Menggunakan Uji Normalitas Kolmogorov-Smirnov

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test			
			Unstandardized Residual
N			12
Normal Parameters ^{a,b}	Mean		,0000000
	Std. Deviation		150,07484594
Most Extreme Differences	Absolute		,288
	Positive		,164
	Negative		-,288
Test Statistic			,288
Asymp. Sig. (2-tailed)			,007 ^c
a. Test distribution is Normal.			
b. Calculated from data.			

c. Lilliefors Significance Correction.

Sumber : Data Diolah Peneliti, 2024

Pada tabel di atas menunjukkan perolehan hasil dari nilai Asymp. Sig (2-Tailed) yaitu 0.007 dengan menggunakan uji normalitas *Kolmogorov-Smirnov*. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa data berdistribusi tidak normal dan tidak memenuhi kriteria dalam uji normalitas, karena nilai Asymp. Sig lebih kecil dari 0.05.

6) Uji Normalitas *Return on Assets*Tabel 7. Hasil *Return on Asset* Menggunakan Uji Normalitas *Kolmogorov-Smirnov*

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test			
			Unstandardized Residual
N			12
Normal Parameters ^{a,b}	Mean		,0000000
	Std. Deviation		18,57083719
Most Extreme Differences	Absolute		,197
	Positive		,114
	Negative		-,197
Test Statistic			,197
Asymp. Sig. (2-tailed)			,200 ^{c,d}
a. Test distribution is Normal.			
b. Calculated from data.			
c. Lilliefors Significance Correction.			
d. This is a lower bound of the true significance.			

Sumber : Data Diolah Peneliti, 2024

Pada tabel di atas menunjukkan perolehan hasil dari nilai Asymp. Sig (2-Tailed) yaitu 0.200 dengan menggunakan uji normalitas *Kolmogorov-Smirnov*. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa data berdistribusi normal dan memenuhi kriteria dalam uji normalitas, karena nilai Asymp. Sig lebih besar dari 0.05.

2. Hasil Uji Beda

1) Uji beda *current ratio* menggunakan (*Independent Sample t-test*)Tabel 8. Hasil *Current Ratio* Menggunakan Uji *Independent Sample t-test*

Group Statistics					
	PERUSAHAAN	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
CR	GARUDA	6	31,1467	18,58541	7,58746
	AIR ASIA	6	16,5000	17,55847	7,16822

Sumber : Data Diolah Peneliti, 2024

Pada tabel output "Group Statistic" di atas dapat dilihat bahwa rata-rata (*mean*) *current ratio* PT Garuda Indonesia Tbk sebesar 31,14% lebih besar jika dibandingkan dengan *current ratio* PT Air Asia Indonesia Tbk yang memiliki rata-rata (*mean*) sebesar 16,50%. Berdasarkan hasil pengujian F, didapatkan nilai F sebesar 0.077 dengan sig. 0.787. Sementara itu, hasil Uji t menunjukkan nilai 1.403 dengan Sig (2-Tailed) sebesar 0.191. Yang menunjukkan bahwa nilai Asymp. Sig (2-Tailed) lebih besar dari 0.05.

2) Uji beda *quick ratio* menggunakan (*Independent Sample t-test*)Tabel 9. Hasil *Quick Ratio* Menggunakan Uji *Independent Sample t-test*

Group Statistics					
	PERUSAHAAN	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
QR	GARUDA	6	27,1667	17,02253	6,94942

	AIR ASIA	6	14,833 3	16,76206	6,84308
--	----------	---	-------------	----------	---------

Sumber : Data Diolah Peneliti, 2024

Pada tabel output "Group Statistic" di atas dapat dilihat bahwa rata-rata (*mean*) *quick ratio* PT Garuda Indonesia Tbk sebesar 27,16% lebih besar jika dibandingkan dengan *quick ratio* PT Air Asia Indonesia Tbk yang memiliki rata-rata (*mean*) sebesar 14,83%. Berdasarkan hasil pengujian F, didapatkan nilai F sebesar 0.017 dengan sig. 0.899. Sementara itu, hasil Uji t menunjukkan nilai 1.265 dengan Sig (2-Tailed) sebesar 0.235. Yang menunjukkan nilai Asymp. Sig (2-Tailed) lebih besar dari 0.05.

3) Uji beda *debt to asset ratio* menggunakan (*Independent Sample t-test*)

Tabel 10. Hasil Debt to Asset Ratio Menggunakan Uji Independent Sample t-test

Group Statistics					
	PERUSAHA AN	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
DA R	GARUDA	6	112,000 0	41,02682	16,74913
	AIR ASIA	6	149,166 7	54,73360	22,34490

Sumber : Data Diolah Peneliti, 2024

Pada tabel output "Group Statistic" di atas dapat dilihat bahwa rata-rata (*mean*) *debt to asset ratio* PT Garuda Indonesia Tbk sebesar 112.% lebih kecil jika dibandingkan dengan *debt to asset ratio* PT Air Asia Indonesia Tbk yang memiliki rata-rata (*mean*) sebesar 149%. Berdasarkan hasil pengujian F, didapatkan nilai F sebesar 0.723 dengan sig. 0.415. Sementara itu, hasil Uji t menunjukkan nilai -1.331 dengan Sig (2-Tailed) sebesar 0.213. Yang menunjukkan nilai Asymp. Sig (2-Tailed) lebih besar dari 0.05.

4) Uji beda *debt to equity ratio* menggunakan (*Mann-Whitney U*)

Tabel 11. Hasil Debt to Equity Ratio Menggunakan Uji Beda Mann – Whitney U

Ranks				
	PERUSAHA AN	N	Mean Rank	Sum of Ranks
DER	GARUDA	6	5,83	35,00
	AIR ASIA	6	7,17	43,00
	Total	12		

Sumber : Data Diolah Peneliti, 2024

Test Statistics ^a	
	DER
Mann-Whitney U	14,000
Wilcoxon W	35,000
Z	-,641
Asymp. Sig. (2-tailed)	,522
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	,589 ^b
a. Grouping Variable: PERUSAHAAN	
b. Not corrected for ties.	

Sumber : Data Diolah Peneliti, 2024

Dari tabel Ranks, dapat dilihat bahwa Mean Ranks DER PT Garuda Indonesia adalah 5.83, sementara PT Air Asia Indonesia Tbk adalah 7.17. Berdasarkan hasil uji *Mann-Whitney U* menunjukkan bahwa nilai U sebesar 14.000, Wilcoxon W sebesar 35.000, Z sebesar -641 dan nilai Asymp. Sig. (2-tailed) sebesar 0.522.

5) Uji beda *net profit margin* menggunakan (*Mann-Whitney U*)

Tabel 12. Hasil Net Profit Margin Menggunakan Uji Beda Mann-Whitney U

Ranks				
	PERUSAHAAN	N	Mean Rank	Sum of Ranks
NPM	GARUDA	6	7,67	46,00
	AIR ASIA	6	5,33	32,00
	Total	12		

Sumber : Data Diolah Peneliti, 2024

Test Statistics ^a	
	NPM
Mann-Whitney U	11,000
Wilcoxon W	32,000
Z	-1,121
Asymp. Sig. (2-tailed)	,262
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	,310 ^b
a. Grouping Variable: PERUSAHAAN	
b. Not corrected for ties.	

Sumber : Data Diolah Peneliti, 2024

Dari tabel Ranks, dapat dilihat bahwa Mean Ranks NPM PT Garuda Indonesia adalah 7.67, sementara PT Air Asia Indonesia Tbk adalah 5.53. Berdasarkan hasil uji *Mann-Whitney U* menunjukkan bahwa nilai U sebesar 11.000, Wilcoxon W sebesar 32.000, Z sebesar -1,121 dan nilai Asymp. Sig. (2-tailed) sebesar 0.262.

6) Uji Beda *return on asset* menggunakan (*Independent Sample t-test*)

Tabel 13. Hasil Return on Asset Menggunakan Uji Independent Sample - test

Group Statistics					
	PERUSAHAAN	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
ROA	GARUDA	6	-15,2367	22,64569	9,24506
	AIR ASIA	6	-29,5000	15,68120	6,40182

Sumber : Data Diolah Peneliti, 2024

Pada tabel output "Group Statistic" di atas dapat dilihat bahwa rata-rata (*mean*) *return on asset* PT Garuda Indonesia Tbk sebesar -15,23% lebih kecil jika dibandingkan dengan *return on asset* PT Air Asia Indonesia Tbk yang memiliki rata-rata (*mean*) sebesar -29,50%. Berdasarkan hasil pengujian F, didapatkan nilai F sebesar 0.571 dengan sig. 0.467. Sementara itu, hasil Uji t menunjukkan nilai 1.268 dengan Sig (2-Tailed) sebesar 0.233. Yang menunjukkan nilai Asymp. Sig (2-Tailed) lebih besar dari 0.05.

4.2 Pembahasan Hasil Penelitian

Perbandingan Rasio Likuiditas Berdasarkan Kinerja Keuangan PT Garuda Indonesia Tbk dan PT Air Asia Indonesia Tbk.

Pada bagian ini, menggunakan rasio likuiditas *current ratio* dan *quick ratio* untuk melihat perbandingan kinerja keuangan PT Garuda Indonesia Tbk dan PT Air Asia Indonesia Tbk. Nilai Asymp. Sig (2-Tailed) sebesar 0.191, yang menunjukkan bahwa nilai lebih besar dari 0.05 pada hasil uji beda tabel output "Independent Sample t-test". Hasil antara PT Garuda Indonesia Tbk dan PT Air Asia Tbk menunjukkan terdapat perbedaan yang tidak signifikan dalam *current ratio* dilihat dari *mean* nya, bahwa PT Garuda Indonesia Tbk memiliki *mean* sebesar 31.14% lebih besar jika dibanding dari PT Air Asia Tbk dengan *mean* 16.50%. Artinya bahwa PT Garuda

Indonesia Tbk memiliki kemampuan yang lebih baik untuk membayar hutang jangka pendek menggunakan *current ratio* dibanding dengan PT Air Asia Indonesia Tbk.

Hasil uji beda *quick ratio* pada tabel output “Independent Sample t-test” dapat dilihat bahwa nilai Asymp. Sig (2-Tailed) sebesar 0.235. Yang menunjukkan bahwa nilai lebih besar dari 0.05. Hasil antara PT Garuda Indonesia Tbk dan PT Air Asia Tbk ini menunjukkan terdapat perbedaan yang tidak signifikan dalam *quick ratio* dilihat dari *mean* nya, bahwa PT Garuda Indonesia Tbk memiliki *mean* sebesar 27,16% lebih besar jika dibanding dari PT Air Asia Indonesia Tbk dengan *mean* 14,83%. Artinya PT Garuda Indonesia Tbk lebih unggul dibandingkan dengan PT Air Asia Indonesia Tbk, karena memiliki kemampuan yang lebih baik dalam membayar hutang jangka pendek menggunakan aset lancar yang paling likuid.

Hasil penelitian ini di dukung oleh penelitian terdahulu Suryani & Nasri (2020), Ermawati & Nurfauziah (2024) dengan hasil menunjukkan terdapat perbedaan yang tidak signifikan menggunakan rasio likuiditas *current ratio* dan *quick ratio*.

Perbandingan Rasio Solvabilitas Berdasarkan Kinerja Keuangan PT Garuda Indonesia Tbk dan PT Air Asia Indonesia Tbk

Pada bagian ini, menggunakan rasio solvabilitas *debt to assets ratio* dan *debt to equity ratio* untuk melihat perbandingan kinerja keuangan PT Garuda Indonesia Tbk dan PT Air Asia Indonesia Tbk. Nilai Asymp. Sig (2-Tailed) sebesar 0.213, yang menunjukkan bahwa nilai lebih besar dari 0.05 pada hasil uji beda tabel output “Independent Sample t-test. Hasil antara PT Garuda Indonesia Tbk dan PT Air Asia Tbk menunjukkan terdapat perbedaan yang tidak signifikan dalam *debt to assets ratio* dilihat dari *mean* nya, bahwa PT Garuda Indonesia Tbk memiliki *mean* 112% lebih kecil jika dibanding dari PT Air Asia Indonesia Tbk dengan *mean* sebesar 149%. Artinya jika dibandingkan dengan PT Garuda Indonesia Tbk, PT Air Asia Indonesia Tbk memiliki proporsi hutang terhadap aset yang lebih besar.

Hasil nilai Asymp. Sig (2-Tailed) uji beda *Mann-Whitney U debt to equity ratio* PT Garuda Indonesia Tbk dan PT Air Asia Indonesia Tbk sebesar 0.522, yang menunjukkan bahwa nilai lebih besar dari 0.05. Hasil menunjukkan terdapat perbedaan yang tidak signifikan dalam *debt to equity ratio*. Artinya kedua perusahaan memiliki cara yang hampir sama dalam mengatur keseimbangan antara utang dan modal sendiri untuk membiayai aktivitas bisnisnya.

Hal ini di dukung dengan penelitian sebelumnya yaitu Sari & Hardiyanti (2023) dengan hasil menunjukkan terdapat perbedaan yang tidak signifikan pada rasio solvabilitas perusahaan transportasi periode sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

Perbandingan Rasio Profitabilitas Berdasarkan Kinerja Keuangan PT Garuda Indonesia Tbk dan PT Air Asia Indonesia Tbk

Pada bagian ini, menggunakan rasio profitabilitas *net profit margin* dan *return on aset* untuk melihat perbandingan kinerja keuangan PT Garuda Indonesia Tbk dan PT Air Asia Indonesia Tbk. Hasil nilai Asymp. Sig (2-Tailed) uji beda *Mann-Whitney U net profit margin* sebesar 0.262, yang menunjukkan bahwa nilai lebih besar dari 0.05. Hasil menunjukkan terdapat perbedaan yang tidak signifikan dalam *net profit margin* PT Garuda Indonesia Tbk dan PT Air Asia Indonesia Tbk. Artinya kedua perusahaan memiliki tingkat kemampuan menghasilkan keuntungan yang hampir sama.

Hasil nilai Asymp. Sig (2-Tailed) *return on asset* PT Garuda Indonesia Tbk sebesar 0.233, yang menunjukkan nilai lebih besar dari 0.05 pada hasil uji beda tabel output “Independent Sample t-test”. Hasil antara PT Garuda Indonesia Tbk dan PT Air Asia Tbk menunjukkan terdapat perbedaan yang tidak signifikan dalam *return on asset* dilihat dari *mean* nya, bahwa PT Garuda Indonesia Tbk memiliki *mean* 15,23% lebih kecil jika dibandingkan dari PT Air Asia Indonesia Tbk dengan *mean* sebesar -29,50%. Artinya kedua perusahaan mengalami kerugian, tetapi PT Garuda Indonesia Tbk mempunyai rasio *return on asset* yang lebih kecil. Oleh karena itu, meskipun mengalami kerugian, PT Garuda Indonesia Tbk lebih efektif dalam menggunakan asetnya untuk mendapatkan keuntungan dibandingkan dengan PT Air Asia Indonesia Tbk.

Hal ini di dukung dengan penelitian sebelumnya yaitu Ahffha & Pradana (2022), Aninda Puri Ayudhia et al., (2022) dengan hasil menunjukkan terdapat perbedaan yang tidak signifikan menggunakan *return on asset*, *return on equity*, dan *net profit margin* pada perusahaan sub sektor makanan dan minuman yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia sebelum dan semasa pandemi tahun 2018-2021.

5. Simpulan

Berdasarkan dari hasil penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti pada PT Garuda Indonesia Tbk dan PT Air Asia Indonesia Tbk, diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

- 1) Berdasarkan rasio likuiditas *current ratio* dan *quick ratio* selama tahun 2017-2022, dapat disimpulkan bahwa PT Garuda Indonesia Tbk dan PT Air Asia Indonesia Tbk terdapat perbedaan yang tidak signifikan. Hal ini menunjukkan bahwa kedua perusahaan mempunyai kemampuan yang serupa dalam utang jangka pendeknya menggunakan aset lancar yang dimiliki.
- 2) Berdasarkan rasio solvabilitas *debt to asset ratio* dan *debt to equity ratio* selama tahun 2017-2022, dapat disimpulkan bahwa PT Garuda Indonesia Tbk dan PT Air Asia Indonesia Tbk terdapat perbedaan yang tidak signifikan. Hal ini menunjukkan bahwa kedua perusahaan mempunyai kemampuan yang sama untuk melunasi hutang jangka panjangnya.
- 3) Berdasarkan rasio profitabilitas *net profit margin* dan *return on asset* selama tahun 2017-2022, dapat disimpulkan bahwa PT Garuda Indonesia Tbk dan PT Air Asia Indonesia Tbk terdapat perbedaan yang tidak signifikan. Hal ini mengindikasikan bahwa kedua perusahaan mempunyai kinerja profitabilitas yang sebanding untuk mendapatkan keuntungan dari aset dan pendapatan perusahaan tersebut.

Daftar Referensi

- [1] A. Idris, "Prediksi Kebangkrutan Menggunakan Model Altman, Zwijewski, Dan Springate Pada Perusahaan Penerbangan Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia," *Stab. J. Manag. Bus.*, vol. 2, no. 1, pp. 91–100, 2019, doi: 10.26877/sta.v2i1.4054.
- [2] D. Rachmawati, "Analisis Rasio Likuiditas Dan Solvabilitas Untuk Mengukur Kinerja Perusahaan Sektor Penerbangan Sebelum Dan Saat Pandemi Covid-19," *J. Akunt. Bisnis dan Ekon.*, vol. 7, no. 2, pp. 2013–2028, 2022, doi: 10.33197/jabe.vol7.iss2.2021.778.
- [3] R. Damayanti, H. Saladin, and J. Darwin, "Analisa Kinerja Keuangan pada PT. Garuda Indonesia,Tbk," *J. Media Wahana Ekon.*, vol. 15, no. 4, p. 75, 2019, doi: 10.31851/jmwe.v15i4.3059.
- [4] R. Kurniawati and L. Listyowati, "Analisis Kinerja Keuangan Perusahaan Penerbangan pada Masa Pandemi Covid-19," *J. Akunt. dan Perpajak.*, vol. 7, no. 2, pp. 81–91, 2021, doi: 10.26905/ap.v7i2.6709.
- [5] Kasmir, "Analisis Laporan Keuangan," in *PT.Raja Grafindo*, Revisi., Jakarta: Rajawali Pers, 2019, p. 10.
- [6] B. U. Syariah and T. Widuri, "3002-8489-1-Pb," vol. 3, no. 1, 2019.
- [7] Michael Agyarana Barus, "Garuda636804," *J. Adm. Bisnis*, vol. 44, no. PENGGUNAAN RASIO KEUANGAN UNTUK MENGUKUR KINERJA KEUANGAN PERUSAHAAN (Studi pada PT. Astra Otoparts, Tbk dan PT. Goodyer Indonesia, Tbk yang Go Public di Bursa Efek Indonesia), pp. 154–163, 2017.
- [8] V. G. Margaretha, W. S. Manoppo, and F. A. O. Pelleng, "Analisis Laporan Keuangan Untuk Mengukur Kinerja Keuangan PT. ACE Hardware Indonesia Tbk," *Productivity*, vol. 2, no. 2, pp. 169–175, 2021.
- [9] Muhammad Rizal, "Analisis Kinerja Keuangan Pt . Garuda Indonesia Tbk . Selama Masa Covid-19 Tbk," *J. Serambi Ekon. dan Bisnis*, vol. 4, no. 1, pp. 1–11, 2017.
- [10] S. E. Suryani and R. Nasri, "Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Sebelum Dan Sesudah Penerapan E-Commerce," *J. Muhammadiyah Manaj. Bisnis*, vol. 1, no. 2, p. 109, 2020, doi: 10.24853/jmmb.1.2.109-118.
- [11] E. Ermawati and N. Nurfauziah, "Analisis Kinerja Keuangan Perusahaan Sebelum dan Saat Pandemi Covid-19 pada Perusahaan Indeks LQ45 yang Terdaftar di Bursa Efek

- Indonesia," *MOTEKAR J. Multidisiplin Teknol. dan Arsit.*, vol. 2, no. 1, pp. 363–374, 2024, doi: 10.57235/motekar.v2i1.2327.
- [12] A. K. Sari and W. Hardiyanti, "Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Sebelum dan Sesudah Pandemi Covid-19," *JiIP - J. Ilm. Ilmu Pendidik.*, vol. 6, no. 1, pp. 243–249, 2023, doi: 10.54371/jiip.v6i1.1412.
- [13] E. Ahffha and M. N. R. Pradana, "Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Sebelum Dan Saat Pandemi Covid-19 Pada Perusahaan Teknologi Yang Terdaftar Di Bei," *J. Bina Akunt.*, vol. 9, no. 2, pp. 198–209, 2022, doi: 10.52859/jba.v9i2.216.
- [14] Aninda Puri Ayudhia, R. Rinaldo, and Elvia Fardianan, "Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Sebelum Dan Semasa Pandemi Pada Perusahaan Sub Sektor Makanan Dan Minuman Yang Terdaftar Di Bei (Periode 2018-2021)," *J. Akunt. dan Manaj. Bisnis*, vol. 2, no. 3, pp. 65–75, 2022, doi: 10.56127/jaman.v2i3.331.