

ANALISIS RASIO LIKUIDITAS DAN SOLVABILITAS UNTUK MENGUKUR KINERJA PERUSAHAAN SEKTOR PENERBANGAN SEBELUM DAN SAAT PANDEMI COVID-19

Desiana Rachmawati

desiana.rachmawati@sttkd.ac.id

D4 Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kinerja keuangan PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) dan PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) sebelum pandemi Covid-19 tahun 2017, 2018 dan 2019 yang dibandingkan dengan kinerja keuangan saat pandemi Covid-19 tahun 2020 berdasarkan rasio likuiditas dan rasio solvabilitas. Metode yang digunakan adalah kuantitatif deskriptif menggunakan data sekunder berupa laporan keuangan dan laporan tahunan PT Garuda Indonesia Tbk dan PT AirAsia Indonesia Tbk periode 2017-2020. Rasio likuiditas dihitung dengan menggunakan CR, QR dan *Cash Ratio*. Rasio solvabilitas dihitug dengan menggunakan DER dan DR. Hasil penelitian menunjukkan bahwa rasio likuiditas tahun 2020 mengalami penurunan yang sangat drastis. Penurunan pendapatan pada saat pandemi Covid-19 di tahun 2020 berdampak pada berbagai kondisi perusahaan yang mengakibatkan aliran kas masuk, piutang dan aset lancar lainnya yang semakin menurun secara drastis. CMPP dan GIAA mengalami penurunan kinerja solvabilitas yang dapat dilihat dari nilai DER bernilai negatif dan nilai DR lebih dari 1 kali. Penurunan pendapatan pada masa pandemi Covid-19 berdampak pada kerugian yang cukup besar di tahun 2020, sehingga mengakibatkan perusahaan mengalami defisit ekuitas. Sebagai usaha memperoleh pendanaan, perusahaan harus menambah utangnya sekaligus untuk menutup defisit ekuitas. Dengan demikian, utang CMPP dan GIAA di tahun 2020 menjadi sangat besar dibandingkan dengan aset yang dimiliki.

Kata kunci: likuiditas, solvabilitas, pandemi Covid-19, perusahaan penerbangan

1. Pendahuluan

Transportasi udara merupakan salah satu moda transportasi yang cukup diminati oleh masyarakat di Indonesia. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS), jumlah penumpang pesawat domestik sejumlah 76,68 juta sepanjang tahun 2019. Akan tetapi, minat masyarakat terhadap moda transportasi udara menjadi menurun sejak munculnya pandemi Covid-19 pada awal tahun 2020. Pandemi ini berawal dari munculnya penyebaran virus corona atau Covid-19 yang disebabkan oleh virus SARS-CoV-2 (Alodokter, 2021). Penyebaran virus ini ditetapkan sebagai pandemi yang dideklarasikan

oleh *World Health Organization* (WHO) pada 9 Maret 2020 (covid19.go.id, 2021). Pandemi Covid-19 tidak hanya berdampak pada tekanan di bidang kesehatan, melainkan juga pada aspek ekonomi dan sosial (Aeni, 2021). Penelitian Junaedi dan Salistia (2020) menemukan bahwa jika kasus Covid-19 meningkat 1 juta kasus, maka pertumbuhan ekonomi cenderung akan tertekan sebesar 0,415%. Salah satu sektor bisnis yang paling terdampak pandemi Covid-19 adalah perusahaan penerbangan (Sari, 2021).

Dua perusahaan maskapai penerbangan dengan pendapatan utama dari penerbangan berjadwal yang tercatat di Bursa Efek Indonesia (BEI) adalah PT Garuda Indonesia Tbk dengan kode saham GIAA dan PT AirAsia Indonesia Tbk dengan kode saham CMPP. Kedua maskapai penerbangan tersebut sudah membuka akses kepada publik atau masyarakat untuk menjadi investor di perusahaan mereka melalui saham. Sebagai perusahaan yang tercatat di BEI, kedua perusahaan tersebut wajib menyajikan laporan keuangan terbuka yang dapat dikonsumsi oleh publik yang berpotensi menjadi calon investor. Laporan keuangan dapat digunakan sebagai alat penentu atau penilai posisi keuangan perusahaan pada suatu periode tertentu (Kaunang, 2013). Setiap pihak yang berkepentingan terhadap perusahaan akan memerlukan informasi mengenai kondisi keuangan terkait kesehatan dan perkembangan keuangan perusahaan (Anggraeni, dkk, 2020). Salah satu cara untuk dapat mengetahui kesehatan keuangan perusahaan adalah dengan melakukan analisis laporan keuangan. Salah satu alasan dilakukannya analisis terhadap laporan keuangan adalah untuk menilai kinerja perusahaan guna mengetahui tingkat efisiensi dan efektivitas organisasi dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan (Subramanyam, 2017). Kinerja keuangan dapat dianalisis apabila laporan keuangan perusahaan dibandingkan antara dua periode atau lebih agar dapat diketahui kenaikan atau penurunan kinerja keuangan (Desmayenti, 2012). Biasanya kreditur mempertimbangkan rasio likuiditas dan solvabilitas untuk melihat kemampuan perusahaan debitur dalam mengembalikan dana jangka pendek maupun jangka panjang yang dipinjam. Rasio likuiditas merupakan alat ukur yang menggambarkan kemampuan perusahaan dalam membayar atau melunasi utang jangka pendeknya. Sedangkan rasio solvabilitas digunakan untuk mengukur pendanaan perusahaan yang berasal dari pemilik dan pihak ketiga, serta menilai besaran utang yang harus ditanggung dalam rangka pemenuhan aset perusahaan (Febriyanto dan Adi, 2016).

Melalui situs web resmi garuda-indonesia.com (2021), GIAA melaporkan penurunan jumlah penumpang pada tahun 2020 sebesar 66,11% dibandingkan tahun 2019. Selanjutnya, CMPP pun menghadapi penurunan jumlah penumpang yang sangat drastis. Dilaporkan dalam Statistik Operasi Pendahuluan Kuartal III tahun 2020 AirAsia bahwa jumlah penumpang CMPP kuartal III tahun 2020 mengalami penurunan sebesar 96% dari tahun 2019 pada kuartal yang sama. Sugiarti (2021) menemukan bahwa pada tahun 2020 terdapat penurunan jumlah barang (kargo) yang dimuat dalam penerbangan domestik dan internasional dibandingkan tahun 2019. Penurunan pada tahun 2020 juga terjadi pada jumlah penumpang domestik maupun internasional dibandingkan dengan tahun 2019. Penurunan jumlah penumpang dan kargo di tahun 2020 tercermin dalam perubahan laba bersih perusahaan sebagai berikut:

Tabel 1. Pertumbuhan Laba Bersih CMPP dan GIAA Tahun 2017-2020

Tahun	Laba Bersih			
	CMPP		GIAA	
	Jutaan IDR	%	Jutaan IDR	%
2017	-512.961	-	-2.891.003	-
2018	-907.025	-76,82	-3.314.549	-14,65
2019	-157.369	82,65	-619.533	81,31
2020	-2.754.590	-1.650,41	-34.932.913	-5.538,59

Sumber: Laporan Keuangan CMPP dan GIAA dalam idx.co.id

Penelitian yang dilakukan oleh Lumenta (2021) menemukan bahwa Kinerja keuangan perusahaan transportasi yang diukur menggunakan rasio profitabilitas menunjukkan kondisi yang lebih baik sebelum pandemi Covid-19 dibandingkan dengan kondisi saat masa pandemi Covid-19. Wulansari (2021) melakukan uji komparatif kinerja keuangan perusahaan transportasi sebelum dan selama pandemi Covid-19 dengan hasil bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan berdasarkan *different test*. Akan tetapi, jika dianalisis melalui analisis deskriptif, rata-rata rasio CR, ROA, DER dan PBV menunjukkan bahwa terdapat penurunan dan peningkatan rasio selama pandemi Covid-19. Penelitian selanjutnya dilakukan oleh Affandi dan Meutia (2021) yang meneliti kesehatan keuangan Garuda Indonesia dan AirAsia. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kondisi keuangan Garuda Indonesia dan AirAsia berada dalam kategori tidak sehat pada periode penelitian. Kondisi tersebut terjadi karena menurunnya pendapatan Garuda Indonesia dan AirAsia sebagai konsekuensi dari kebijakan PSBB yang diterapkan sehingga perusahaan tidak sanggup menutup biaya operasional yang tidak dapat dihindari.

2. Tinjauan Pustaka

Analisis laporan keuangan

Laporan keuangan menurut PSAK 01 didefinisikan sebagai penyajian terstruktur dari posisi keuangan dan kinerja keuangan suatu perusahaan atau entitas. Laporan keuangan menunjukkan hasil kinerja keuangan perusahaan yang harus dipertanggungjawabkan manajemen atas penggunaan sumber daya. Prihadi (2010) mendefinisikan laporan keuangan sebagai catatan informasi keuangan perusahaan dalam satu periode akuntansi yang bermanfaat dalam menggambarkan kinerja perusahaan.

Tujuan laporan keuangan menurut Hanafi dan Halim (2016) difokuskan dalam tiga hal:

- Menyajikan informasi mengenai aset perusahaan dan klaim atas aset tersebut, meliputi kewajiban dan ekuitas.
- Menyajikan informasi mengenai kinerja perusahaan dalam satu periode guna memperkirakan pencapaian perusahaan di masa yang akan datang.
- Menyajikan informasi mengenai aliran kas perusahaan, meliputi: asal kas masuk dan penggunaan kas keluar, perolehan, pelunasan dan bunga pinjaman, transaksi

modal dan dividen yang dibayarkan, serta perubahan lain yang dapat mempengaruhi likuiditas perusahaan.

Kinerja keuangan merupakan sebuah prestasi yang dicapai perusahaan dalam kaitannya dengan tujuan keuangan (Buvaneswar dalam Lowardi dan Abdi, 2021). Analisis laporan keuangan menurut Hery (2018) adalah proses yang dilakukan untuk membedah laporan keuangan dalam unsur-unsurnya dan menelaah masing-masing unsur tersebut guna memperoleh pemahaman yang tepat atas laporan keuangan yang dibedah. Tujuan analisis laporan keuangan menurut Kasmir (2018):

- a. Mengetahui kondisi keuangan perusahaan dalam satu periode tertentu baik dari sisi aset, kewajiban, ekuitas maupun hasil usaha yang telah dicapai untuk beberapa periode;
- b. Mendeteksi kelemahan-kelemahan perusahaan;
- c. Menemukan kekuatan-kekuatan yang dimiliki perusahaan;
- d. Mengetahui langkah-langkah perbaikan yang perlu ditempuh pada masa datang yang berkaitan dengan keuangan perusahaan saat ini;
- e. Melakukan penilaian kinerja manajemen pada masa datang yang masih perlu penyegaran berkaitan dengan keberhasilan dan kegagalan;
- f. Membandingkan kondisi keuangan perusahaan dengan perusahaan lain yang sejenis mengenai hasil yang telah dicapai.

Rasio likuiditas

Rasio likuiditas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan likuiditas jangka pendek perusahaan dengan meninjau aktiva lancar yang relatif terhadap utang lancar (Hanafi dan Halim, 2016). Rasio likuiditas yang digunakan antara lain:

- a. *Current Ratio* (CR) mengukur kemampuan perusahaan dalam melunasi utang jangka pendeknya menggunakan aktiva lancar. *Current Ratio* dihitung dengan membagi total aset lancar dengan utang lancar. Semakin rendah *current ratio* menunjukkan semakin tingginya risiko likuiditas, sedangkan apabila *current ratio* terlalu tinggi menunjukkan adanya kelebihan *idle assets* sehingga perlu direncanakan strategi investasi.
- b. *Quick Ratio* (QR) mengukur kemampuan perusahaan dalam melunasi utang jangka pendeknya menggunakan aset lancar selain persediaan. Persediaan merupakan aset lancar yang dianggap tidak likuid karena membutuhkan waktu sangat lama untuk dicairkan sebagai kas. *Quick ratio* dihitung dengan membagi aset lancar selain persediaan dengan utang lancar. Semakin rendah *quick ratio* menunjukkan semakin tingginya risiko likuiditas, sedangkan apabila *quick ratio* terlalu tinggi menunjukkan adanya kelebihan aset yang mengganggu (*idle assets*).
- c. *Cash Ratio* (Cash) digunakan untuk mengukur sejauh mana kas dan setara kas yang dimiliki perusahaan dapat menutup utang jangka pendek. Semakin rendah *cash ratio* menunjukkan semakin tingginya risiko likuiditas, sedangkan apabila *cash ratio* terlalu tinggi menunjukkan adanya kelebihan kas yang mengganggu (*idle cash*).

Setiap rasio memiliki standar masing-masing sebagai tolok ukur kinerja keuangan. Standar rasio untuk rasio likuiditas disajikan dalam Tabel 2 berikut:

Tabel 2. Standar Industri Rasio Likuiditas

No.	Jenis Rasio	Standar Industri
1.	<i>Current Ratio</i>	2 kali atau 200%
2.	<i>Quick Ratio</i>	1,5 kali atau 150%
3.	<i>Cash Ratio</i>	50%

Sumber: Kasmir (2018)

Rasio solvabilitas

Rasio solvabilitas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam melunasi utang-utang jangka panjangnya. Jika total utang perusahaan lebih besar daripada total asetnya, maka perusahaan tersebut dapat dikatakan tidak solvabel atau mengalami kesulitan keuangan (Hanafi dan Halim, 2016). Rasio solvabilitas antara lain:

- a. *Debt to Equity Ratio* (DER) digunakan untuk mengukur sumber dana perusahaan yang diperoleh dari pemilik (ekuitas) dan pihak ketiga (utang). Rasio ini diperoleh dengan membagi total utang dengan total ekuitas. *Debt to Equity Ratio* yang tinggi mengindikasikan bahwa perusahaan menghadapi risiko solvabilitas yang tinggi pula karena menunjukkan pendanaan perusahaan lebih banyak berasal dari utang dibanding modal.
- b. *Debt to Assets Ratio/Debt Ratio* (DR) digunakan untuk mengukur menilai besaran utang yang harus ditanggung dalam rangka pemenuhan aset perusahaan. Rasio ini diperoleh dengan membagi total utang dengan total aktiva. *Debt to Assets Ratio* yang tinggi mengindikasikan bahwa perusahaan menghadapi risiko solvabilitas yang tinggi pula karena kemampuan aset untuk menjamin utang justru rendah.

Setiap rasio memiliki standar masing-masing sebagai tolok ukur kinerja keuangan. Standar rasio untuk rasio solvabilitas disajikan dalam Tabel 3 berikut:

Tabel 3. Standar Industri Rasio Solvabilitas

No.	Jenis Rasio	Standar Industri
1.	<i>Debt to Assets Ratio/Debt Ratio</i>	35% atau 0,35 kali
2.	<i>Debt to Equity Ratio</i>	90% atau 0,90 kali

Sumber: Kasmir (2018)

3. Metodologi Penelitian

Rancangan penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan metode analisis deskriptif dan pendekatan kuantitatif. Penelitian kuantitatif adalah metode ilmiah yang datanya berbentuk angka atau bilangan yang dapat diolah dan di analisis dengan menggunakan perhitungan matematika atau statistika (Sekaran dan Bougie, 2013). Rasio keuangan merupakan salah satu metode yang digunakan dalam melakukan analisis laporan keuangan (Munawir dalam Adur, dkk, 2018). Analisis kinerja keuangan dilakukan dengan menghitung rasio likuiditas dan solvabilitas pada perusahaan maskapai yang terdaftar di BEI. Setelah diketahui kinerja

keuangan dari rasio tersebut, kemudian dibandingkan kondisi kinerja keuangan sebelum dan saat pandemi Covid-19.

Variabel penelitian

Variabel dalam penelitian ini adalah kinerja keuangan dengan tiga indikator yang tersaji dalam Tabel 4 berikut:

Tabel 4. Variabel Penelitian

Variabel	Indikator	Satuan
Likuiditas	1. <i>Current Ratio</i> (CR)	1. Persen (%)
	2. <i>Quick Ratio</i> (QR)	2. Persen (%)
	3. <i>Cash Ratio</i> (Cash)	3. Persen (%)
Solvabilitas	1. <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER)	1. Kali
	2. <i>Debt Ratio</i> (DR)	2. Kali

Populasi dan sampel penelitian

Populasi penelitian ini adalah perusahaan yang termasuk dalam saham sektor K111 (Sub Industri Maskapai Penerbangan) yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Berdasarkan populasi di atas, peneliti menetapkan sampel penelitian berdasarkan pada metode *nonprobability sampling*, yaitu *purposive sampling*. Adapun kriteria yang digunakan dalam pemilihan sampel adalah sebagai berikut:

- Perusahaan yang terdaftar dalam Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2020 dalam daftar saham sektor K111 atau sub industri maskapai penerbangan yang pendapatan utamanya berasal dari penerbangan berjadwal.
- Menerbitkan laporan keuangan lengkap dengan Catatan atas Laporan Keuangan (CALK) dan laporan tahunan secara berturut-turut pada tahun 2017-2020.
- Laporan keuangan dan laporan tahunan yang diterbitkan berturut-turut pada 2017-2020 memiliki informasi yang dapat digunakan dalam penelitian ini.

Berdasarkan kriteria di atas, maka terdapat 2 (dua) perusahaan yang memenuhi kriteria tersebut, yaitu PT AirAsia Indonesia, Tbk dengan kode saham CMPP dan PT Garuda Indonesia, Tbk dengan kode saham GIAA.

Teknik pengumpulan data

Data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data sekunder berupa laporan keuangan dan laporan tahunan PT Garuda Indonesia Tbk dan PT AirAsia Indonesia Tbk periode 2017, 2018, 2019 dan 2020:

- Dokumentasi, dilakukan untuk memperoleh data berupa laporan keuangan dan laporan tahunan yang diakses melalui situs resmi Bursa Efek Indonesia (www.idx.co.id).
- Studi Pustaka, dilakukan untuk memperoleh data penunjang dari buku, jurnal, internet dan sumber lain yang relevan.

Teknik analisis data

Data yang diperoleh dalam penelitian ini diolah dengan menggunakan teknik analisis data berupa rasio keuangan.

a. Rasio likuiditas dapat diketahui menggunakan indikator berikut:

1. *Current Ratio* (CR) dengan rumus:

$$CR = \frac{\text{Aset Lancar}}{\text{Utang Lancar}} \times 100\% \quad \dots (1)$$

2. *Quick Ratio* (QR) dengan rumus:

$$QR = \frac{\text{Aset Lancar-Persediaan}}{\text{Utang Lancar}} \times 100\% \quad \dots (2)$$

3. *Cash Ratio* (*Cash*) dengan rumus:

$$Cash = \frac{\text{Kas dan Setara Kas}}{\text{Utang Lancar}} \times 100\% \quad \dots (3)$$

b. Rasio solvabilitas dapat diketahui menggunakan indikator berikut:

1. *Debt to Equity Ratio* (DER) dengan rumus:

$$DER = \frac{\text{Total Utang}}{\text{Total Ekuitas}} \quad \dots (4)$$

2. *Debt to Asset Ratio* (DR) dengan rumus:

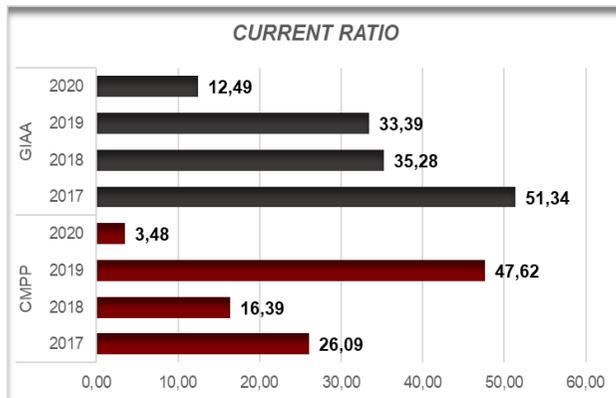
$$DR = \frac{\text{Total Utang}}{\text{Total Aset}} \quad \dots (5)$$

4. Analisis dan Pembahasan

Penelitian ini menggunakan rasio likuiditas dan rasio solvabilitas sebagai variabel penelitian. Rasio likuiditas diukur menggunakan *Current Ratio* (CR), *Quick Ratio* (QR) dan *Cash Ratio* (*Cash*). Sedangkan rasio solvabilitas diukur menggunakan *Debt to Equity Ratio* (DER) dan *Debt to Asset Ratio* (DR).

Perubahan rasio likuiditas sebelum dan saat pandemi Covid-19

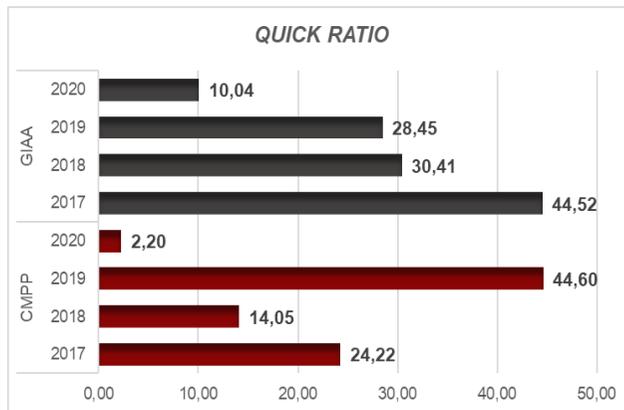
Hasil perhitungan likuiditas menunjukkan bahwa kinerja keuangan CMPP maupun GIAA mengalami penurunan cukup drastis pada saat pandemi Covid-19. Penurunan tersebut dijelaskan secara spesifik sebagai berikut:



Gambar 1. Grafik Pertumbuhan CR CMPP dan GIAA

Grafik di atas menunjukkan bahwa sebelum terjadinya pandemi Covid-19, CMPP sudah cukup berhasil dalam memperbaiki CR nya. Hal ini terlihat dari pertumbuhan CR ke arah positif sebesar 31,23% di tahun 2019 walaupun masih jauh di bawah standar industri, yaitu 200%. Kondisi ini berubah saat terjadinya pandemi Covid-19. Rasio ini menurun drastis hingga 44,14% dan mencapai nilai CR yang sangat rendah, yaitu 3,48%. Penurunan aset lancar paling besar dialami oleh piutang pihak berelasi yang semula Rp 304.507.228.603 di tahun 2019 menjadi Rp 27.908.257.424 di tahun 2020. Penurunan piutang pihak berelasi di tahun 2020 terjadi karena perusahaan melakukan penyisihan atas kerugian penurunan nilai piutang lain-lain sebesar Rp 310.769.242.105 di tahun 2020 setelah sebelumnya tidak ada penyisihan sama sekali di tahun 2019. Penyisihan kerugian penurunan nilai piutang paling besar untuk PT Indonesia AirAsia Extra terutama dalam transaksi *wet lease* yang dilakukan oleh anak perusahaan CMPP, yaitu Indonesia Air Asia (IAA).

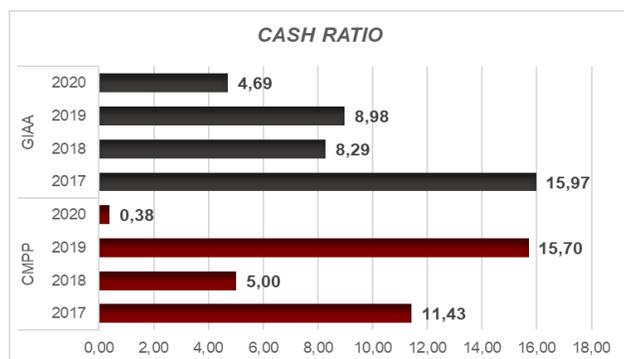
Berbeda dengan kondisi CR CMPP, perusahaan GIAA justru konsisten dengan penurunan CR dan selalu berada di bawah standar industri sejak tahun 2017 hingga tahun 2020. Hanya saja, penurunan di tahun 2020 merupakan penurunan paling curam dibandingkan dengan penurunan di tahun sebelumnya. Penurunan aset lancar paling besar terjadi pada uang muka dan beban dibayar dimuka sebesar 74,11%, khususnya untuk sewa dibayar di muka atas pesawat, mesin, bangunan dan kendaraan yang telah direklasifikasi menjadi aset hak-guna. Penurunan juga terjadi pada piutang usaha pihak ketiga sebesar 57,37%, terutama untuk piutang jasa non penerbangan. Selain itu, cadangan kerugian penurunan nilai piutang tahun 2020 pun bertambah sebesar 3,2 kali lipat dibandingkan dengan tahun 2020.



Gambar 2. Grafik Pertumbuhan QR CMPP dan GIAA

Grafik di atas menunjukkan bahwa sebelum terjadinya pandemi Covid-19, CMPP sudah cukup berhasil dalam memperbaiki QR nya dengan pertumbuhan QR ke arah positif sebesar 30,55% di tahun 2019. Namun demikian, nilai QR CMPP masih berada di bawah standar industri, yaitu 100%. Saat terjadinya pandemi Covid-19 di tahun 2020, rasio ini menurun drastis hingga 42,40% dan mencapai nilai QR yang sangat rendah, yaitu 2,20%. Selisih penurunan QR dengan CR tidak berbeda jauh, menunjukkan bahwa terdapat peningkatan persediaan dari tahun 2019 ke tahun 2020 dalam jumlah yang kecil. Pihak manajemen persediaan tidak melakukan penyisihan penurunan nilai persediaan karena dianggap tidak perlu. Pada 31 Desember 2019 dan 2020, terdapat beberapa persediaan tertentu yang diasuransikan terhadap risiko kebakaran dan risiko lainnya sehingga nilai pertanggungjawaban telah cukup untuk menutup kemungkinan kerugian atas persediaan yang diasuransikan.

Perusahaan GIAA mengalami pertumbuhan QR yang konsisten dengan penurunan dan selalu berada di bawah standar industri sejak tahun 2017 hingga tahun 2020. Hanya saja, penurunan di tahun 2020 merupakan penurunan paling curam dibandingkan dengan penurunan di tahun sebelumnya. Penurunan aset lancar paling besar terjadi pada uang muka, beban dibayar dimuka dan piutang usaha pihak ketiga. Pertumbuhan nilai CR sebesar 20,9% dan QR sebesar 18,41% ke arah negatif menunjukkan bahwa terdapat penurunan persediaan dari tahun 2019 ke tahun 2020 dengan proporsi penurunan persediaan sebesar 37,30%. Penurunan persediaan terjadi karena manajemen persediaan melakukan penambahan penyisihan kerugian penurunan nilai persediaan sebesar Rp 26.616.791 dari tahun sebelumnya. Hal ini dilakukan karena pihak manajemen persediaan meyakini bahwa jumlah penyisihan penurunan nilai persediaan yang dialokasikan tahun 2020 dapat menutup kerugian yang mungkin timbul dari penurunan persediaan.



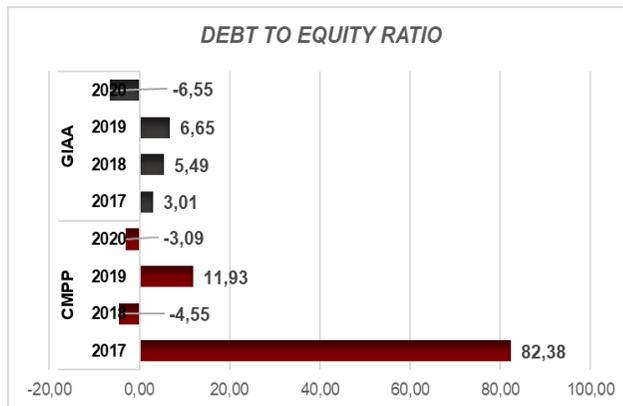
Gambar 3. Grafik Pertumbuhan *Cash* CMPP dan GIAA

Grafik di atas menunjukkan bahwa nilai *Cash* CMPP di tahun 2019 merupakan rasio *Cash* CMPP sudah berada dalam kondisi *Cash* yang jauh lebih baik dari tahun sebelumnya. Hal ini dibuktikan dengan pertumbuhan *Cash* ke arah positif sebesar 10,70% walaupun masih berada di bawah standar industri, yaitu 50%. Namun, saat terjadinya pandemi Covid-19, rasio ini menurun drastis hingga 15,32% dan mencapai nilai *Cash* mendekati angka nol, yaitu 0,38%. Penurunan kas terutama terjadi pada aktivitas penerimaan kas dari pelanggan sebesar 76,56%. Hal ini sejalan dengan penurunan jumlah penumpang moda transportasi udara sebagai dampak dari pandemi Covid-19. Pada bulan Januari 2020, IAA melakukan penebusan sebagian salso sekuritas perpetual sebesar Rp 140.900.000.000 dengan konsekuensi membayar bunga (distribusi) termasuk akumulasi tunggakan distribusi. Hal ini berdampak pada aliran kas keluar perusahaan dalam aktivitas operasional berupa pembayaran bunga bertambah dan aktivitas pendanaan berupa pembayaran sekuritas perpetual bertambah dalam jumlah yang cukup besar.

Kondisi *Cash* GIAA berbeda dengan kondisi rasio likuiditas lainnya. Jika pada CR dan QR GIAA mengalami penurunan di tahun 2019, *Cash* GIAA justru mengalami peningkatan dalam jumlah yang kecil, yaitu sebesar 8,32%. Peningkatan kas terjadi karena adanya peningkatan pendapatan dan penurunan pengeluaran beban operasional di tahun 2019. Namun, saat terjadinya pandemi Covid-19 di tahun 2020, *Cash* perusahaan kembali mengalami penurunan, bahkan mencapai angka rasio yang lebih rendah dari tahun 2018. Hal ini terjadi sebagai dampak dari penurunan pendapatan atas penerbangan berjadwal dan pengeluaran yang cukup tinggi atas pembayaran liabilitas sewa. Pengeluaran kas cukup besar pada beban lain-lain merupakan kerugian penurunan nilai piutang dan aset tetap, serta biaya keterlambatan pembayaran atas tagihan pembelian bahan bakar pesawat.

Perubahan rasio solvabilitas sebelum dan saat pandemi Covid-19

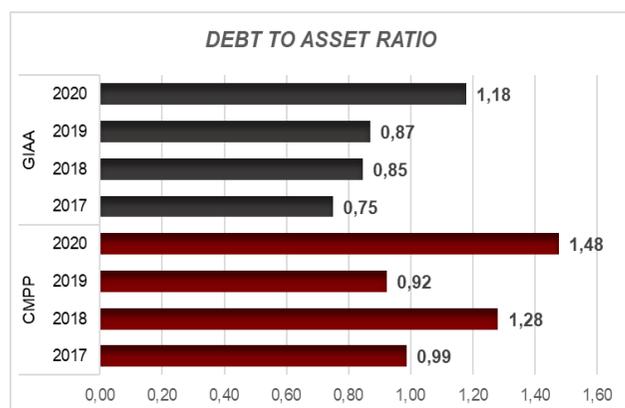
Hasil perhitungan solvabilitas menunjukkan bahwa kinerja keuangan CMPP maupun GIAA mengalami penurunan kinerja pada saat pandemi Covid-19. Penurunan tersebut dijelaskan secara spesifik sebagai berikut:



Gambar 4. Grafik Pertumbuhan DER CMPP dan GIAA

Dari grafik di atas dapat diketahui bahwa DER CMPP di tahun 2017 terlalu besar, yaitu 82,38 kali. Hal ini menunjukkan bahwa nilai utang CMPP jauh lebih besar 82,38 kali lipat dibandingkan dengan nilai ekuitasnya. Kondisi ekuitas semakin menurun pada tahun 2018 yang ditunjukkan dengan nilai DER negatif. Pada tahun 2018, CMPP sempat mengalami penurunan ekuitas hingga bernilai negatif atau defisit. Utang perusahaan meningkat di tahun 2018 atas utang jangka pendek berupa pengajuan baru utang usaha pihak ketiga sebesar 9,38 kali lipat, penambahan utang pihak berelasi kepada PT Indonesia AirAsia Extra dan Asia Aviation Capital, pendapatan diterima dimuka dari tiket penerbangan berjadwal, serta fasilitas pinjaman tetap dari PT Bank CIMB Niaga. Utang jangka panjang perusahaan pun bertambah cukup besar pada pos pinjaman bank Rp 273.262.395.178. Nilai ekuitas menjadi positif di tahun 2019 dengan nilai DER CMPP belum berada pada kondisi yang baik karena nilainya terlalu besar, yaitu 11,93 kali. Pertumbuhan utang di tahun 2019 menurun dibandingkan dengan tahun 2018. Namun, nilai ekuitas perusahaan yang sangat kecil menyebabkan rasio ini menjadi cukup tinggi. Angka rasio ini menunjukkan bahwa utang yang menjadi tanggungan perusahaan jauh lebih besar dibandingkan dengan ekuitas yang dimiliki. Namun demikian, angka ini merupakan yang terbaik selama empat tahun periode penelitian. Akumulasi kerugian di masa Pandemi Covid-19 tahun 2020 yang sangat tinggi menyebabkan kondisi ekuitas CMPP kembali bernilai negatif di tahun 2020. Nilai negatif dari ekuitas berpengaruh terhadap DER CMPP di tahun 2020 menjadi sebesar -3,09 kali. Kondisi solvabilitas ditinjau dari DER kurang sehat paling terlihat pada tahun 2020 yang dibuktikan dengan angka negatif pada ekuitas dan peningkatan total utang yang mencapai 2,73 kali lipat dibandingkan utang tahun 2019. Pertumbuhan utang sangat besar terjadi pada utang pihak berelasi yang meningkat 15,97 kali lipat, liabilitas sewa yang sangat tinggi baik liabilitas sewa jangka pendek maupun jangka panjang. Berbeda dengan kondisi DER CMPP, perusahaan GIAA justru konsisten dengan penurunan kinerja solvabilitas sejak tahun 2017 hingga tahun 2020. Hal ini dapat dilihat

dari nilai DER yang semakin besar di tahun 2018 dan 2019, kemudian bernilai negatif di tahun 2020. Mengalami kondisi rugi, GIAA dihadapkan pada kondisi ekuitas bernilai negatif di tahun 2020. Kerugian tahun 2020 yang cukup besar berdampak pada penurunan nilai ekuitas menyebabkan nilai DER menjadi negatif, yaitu sebesar -6,55 kali. Total utang GIAA meningkat drastis pada tahun 2020 dengan tingkat pertumbuhan sebesar 2,29 kali lipat atau senilai USD 8.859.907.149 dari tahun 2019. Peningkatan utang sangat besar di tahun 2020 atas liabilitas sewa sebesar 127.151,37 kali atau senilai USD 4.493.529.358, serta liabilitas biaya pengembalian dan pemeliharaan sebesar 11,25 kali atau senilai USD 2.714.231.010 sebagai konsekuensi dari penerapan PSAK 73. Selain itu, peningkatan juga terjadi pada aktivitas pinjaman jangka panjang sebesar 154,35 kali atau sebesar USD 246.562.092 yang sebagian besar merupakan fasilitas kredit investasi dari para kreditor. Seluruh kebutuhan perusahaan pada saat pandemi didanai oleh utang sehingga utang di tahun 2020 berperan sebagai sumber dana perusahaan sekaligus untuk menutup defisit ekuitas.



Gambar 5. Grafik Pertumbuhan DR CMPP dan GIAA

Grafik di atas memperlihatkan bahwa DR GIAA mengindikasikan kondisi yang lebih baik dibandingkan dengan DR CMPP. Hal ini terlihat dari nilai DR GIAA yang konsisten selalu di bawah standar industri selama tahun 2017-2019, sedangkan DR CMPP lebih labil dan berada di atas standar industri. Kondisi DR di masa pandemi Covid-19 tahun 2020 merupakan kondisi dengan penurunan kinerja paling tinggi, baik dari perusahaan CMPP maupun GIAA. DR CMPP di tahun 2020 sebesar 1,48 kali dan GIAA sebesar 1,18 kali merupakan angka yang melebihi standar industri. Hal ini disebabkan oleh kondisi utang CMPP dan GIAA yang meningkat sangat besar di tahun 2020. Meningkatnya utang yang sangat tinggi di tahun 2020 diikuti peningkatan aset yang lebih rendah dari peningkatan utangnya. Peningkatan aset CMPP tahun 2020 senilai Rp 3.467.446.010.820 atau 1,33 kali, sedangkan peningkatan utang sebesar 2,73 kali lipat dari tahun 2019. Peningkatan aset GIAA sebesar USD 6.334.304.633 atau sebesar 1,42 kali, sedangkan peningkatan utang sebesar 2,29 kali lipat dari tahun sebelumnya. Hal

inilah yang menyebabkan DR mengalami peningkatan tertinggi di tahun 2020. Peningkatan nilai aset CMPP dan GIAA terjadi sebagai dampak dari penambahan aset tidak lancar dalam bentuk aset hak guna. Strategi ini ditempuh oleh CMPP dan GIAA sebagai implementasi PSAK 73 dalam rangka memanfaatkan amandemen PSAK 73 tentang konsensi sewa yang disahkan pada 30 Mei 2020 (IAI, 2020). Reklasifikasi aset hak guna dilakukan terhadap sewa, pesawat dan mesin pesawat.

5. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan, dapat ditarik beberapa kesimpulan antara lain:

- a. Kondisi likuiditas CMPP secara keseluruhan di tahun 2019 menunjukkan kondisi yang lebih baik daripada tahun-tahun sebelumnya. Akan tetapi, kondisi berbalik di tahun 2020 dengan penurunan yang sangat drastis. Penurunan rasio likuiditas yang dialami CMPP dan GIAA sebagai dampak dari pandemi Covid-19. Penurunan pendapatan pada saat pandemi Covid-19 di tahun 2020 berdampak pada berbagai kondisi perusahaan yang mengakibatkan aliran kas masuk, piutang dan aset lancar lainnya yang semakin menurun secara drastis. Penurunan ini berdampak pula pada rasio likuiditas CMPP dan GIAA di tahun 2020 yang menurun, mengindikasikan bahwa kemampuan likuidasi jangka pendek perusahaan semakin rendah.

Kondisi solvabilitas GIAA secara keseluruhan di tahun 2019 menunjukkan kondisi yang lebih baik daripada tahun-tahun sebelumnya. Di tahun 2020, baik CMPP maupun GIAA mengalami penurunan kinerja solvabilitas yang dapat dilihat dari nilai DER CMPP dan GIAA bernilai negatif dan nilai DR lebih dari 1 kali. Dapat disimpulkan bahwa nilai utang di tahun 2020 lebih besar dari nilai aset dan ekuitas, bahkan seluruh pendanaan perusahaan berasal dari utang sekaligus untuk menutup defisit ekuitas. Apabila kondisi ini tidak diperbaiki, dikhawatirkan perusahaan akan mengalami gagal bayar terhadap utang-utangnya di masa yang akan datang. Penurunan pendapatan pada masa pandemi Covid-19 berdampak pada kerugian yang cukup besar di tahun 2020, sehingga mengakibatkan perusahaan mengalami defisit ekuitas. Sebagai usaha memperoleh pendanaan, perusahaan harus menambah utangnya sekaligus untuk menutup defisit ekuitas. Dengan demikian, utang CMPP dan GIAA di tahun 2020 menjadi sangat besar dibandingkan dengan aset yang dimiliki.

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Adur, M. D., Wiyani, W., & Ratri, A. M. (2018). Analisis Kinerja Keuangan Perusahaan Rokok (Studi Pada Perusahaan Rokok Yang Tercatat Di Bursa Efek Indonesia Periode Tahun 2013-2016), 25 November 2021 (16:47). *Jurnal Bisnis dan Manajemen Vol. 5 No.2, p-ISSN : 1829-7528, e-ISSN : 2581-1584*, Hal. 204-212.

- [2]. Aeni, N. (2021). Pandemi COVID-19: Dampak Kesehatan, Ekonomi, dan Sosial. *Jurnal Litbang: Media Informasi Penelitian, Pengembangan dan IPTEK Vol. 17 No. 1*, Hal. 17-34.
- [3]. Affandi, M. R., & Meutia, R. (2021). Analisis Potensi Financial Distress dengan Menggunakan Alman Z Score pada Perusahaan Penerbangan (Dampak Pandemi Covid-19 dengan Penutupan Objek Wisata dan PSBB). *Jurnal Manajemen Indonesia Vol . 6, No.1 E ISSN 2797-3948/P ISSN 2503-4367*, 40-63.
- [4]. Alodokter. (2021). *Virus Corona*. Diambil kembali dari <https://www.alodokter.com/virus-corona>, 12 November 2021 (20:21)
- [5]. Amalia, N., Budiwati, H., & Irdiana, S. (2021). Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Sebelum dan Saat Pandemi Covid-19 (Studi Kasus pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di BEI). *Progress Conference Vol. 4 No. 1 E-ISSN : 2622-304X, P-ISSN : 2622-3031*, Hal. 290-296.
- [6]. Anggraeni, S. U., Iskandar, R., & Rusliansyah. (2020). Analisis Kinerja Keuangan pada PT Murindo Multi Sarana di Samarinda. *Jurnal Akuntabel Vol.17 No.1, pISSN: 0216-7743 - eISSN: 2528-1135*, Hal. 163-171.
- [7]. Desmayenti. (2012). Analisis Kinerja Keuangan pada PT Hero Supermarket Tbk. *Skripsi. UIN SUKA RIAU*.
- [8]. Febriyanto, & Adi, T. M. (2016). Analisis Rasio Keuangan pada PT Gudang Garam Tbk untuk Menilai Kinerja Perusahaan Periode 2011-2014. *Jurnal Mahasiswa Bina Insani, Vol.1, No.1, ISSN: 2528-6919 (Online)*, Hal. 135-146.
- [9]. Garuda Indonesia. (2021). *Data Historikal Operasional*. Diambil kembali dari <https://www.garuda-indonesia.com/id/id/investor-relations/company-data/historical-operating-data/index>, 27 November 2021 (14:08).
- [10]. Hanafi, M. M., & Halim, A. (2016). *Analisis Laporan Keuangan Edisi 5*. Yogyakarta: UPP STIM YKPN.
- [11]. Hery. (2018). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: PT Grasindo.
- [12]. Ikatan Akuntan Indonesia (IAI). (2013). PSAK 01: Penyajian Laporan Keuangan.

- [13]. Ikatan Akuntan Indonesia (IAI). (2020). *Pengesahan Amandemen PSAK 73 Sewa - Konsensi Sewa Terkait Covid-19*. Diambil kembali dari <http://iaiglobal.or.id/v03/berita-kegiatan/detailberita-1281=penge-sahan-amendemen-psak-73-sewa-%E2%80%93-konsensi-sewa-terkait-covid19%C2%A0> , 15 November 2021 (18:12).
- [14]. Junaedi, D., & Salistia, F. (2020). Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Negara-Negara Terdampak. *Simposium Nasional Keuangan Negara*, Hal.1013-1115.
- [15]. Kasmir. (2018). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- [16]. Kaunang, S. A. (2013). Analisis Kinerja Keuangan Perusahaan Pada PT Cipta Daya Nusantara Manado. *Jurnal EMBA Vol.1, No.4, ISSN 2303-117*, Hal. 1993-2003.
- [17]. Lowardi, R., & Abdi, M. (2021). Pengaruh pandemi Covid-19 Terhadap Kinerja dan Kondisi Keuangan Perusahaan Publik Sektor Properti. *Jurnal Manajerial dan Kewirausahaan, Volume III No. 2/2021*, Hal. 463-470.
- [18]. Lumenta, M., Gamaliel, H., & Latjandu, L. D. (Juli 2021). Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Transportasi Sebelum dan Saat Pandemi Covid-19. *Jurnal EMBA Vol. 9 No. 3, ISSN 2303-1174*, 341-354.
- [19]. Prihadi, T. (2010). *Analisis Laporan Keuangan: Teori dan Aplikasi*. Jakarta: PPM.
- [20]. PT AirAsia Indonesia Tbk. (2020). *Statistik Operasi Pendahuluan Kuartal III Tahun 2020*. <https://ir-id.aaid.co.id/>.
- [21]. PT Bursa Efek Indonesia. (2021). <https://idx.co.id/perusahaan-tercatat/laporan-keuangan-dan-tahunan/>. Diambil kembali dari <https://idx.co.id/>.
- [22]. Sari, A. D. (2021). *Adu Kuat Garuda Indonesia (GIAA) & AirAsia (CMPP) Lepas Tato "E"*. Diambil kembali dari <https://market.bisnis.com/read/20210413/192/1380520/adu-kuat-garuda-indonesia-giaa-airasia-cmpp-lepas-tato-e>, 30 November 2021 (11:53).
- [23]. Satgas Penanganan Covid-19. (2021). *Tanya jawab: Apa yang Dimaksud dengan Pandemi?* Diambil kembali dari <https://covid19.go.id/tanya->

jawab?search=Apa%20yang%20dimaksud%20dengan%20pandemi , 23 November 2021 (18:50).

- [24]. Sekaran, U., & Bougie, R. (2013). *Research Methodes for Business*. United Kingdom: John Wiley & Sons Ltd.
- [25]. Subramanyam, K. (2017). *Analisis Laporan Keuangan Edisi 11*. Indonesia: Salemba Empat.
- [26]. Sugiarti. (2021). Analisis Dampak Covid-19 terhadap Penerbangan di Indonesia. *Jurnal Mitra Manajemen Unsurya Vol.12, No.1*, Hal. 113-122.
- [27]. Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- [28]. Suwardjono. (2013). *Teori Akuntansi: Perekayasaan Pelaporan Keuangan*. Yogyakarta: BPFE.
- [29]. Wulansari, A. (2021). Analisis Komparatif Kinerja Keuangan Perusahaan Sebelum dan Selama Pandemi Covid-10 (Studi Kasus pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang Listing di BEI). *Repository Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya*.