

ANALISIS SOLVABILITAS DAN PROFITABILITAS UNTUK MENILAI KINERJA KEUANGAN PADA PERUSAHAAN PENERBANGAN PERIODE 2018-2023

Rismawati¹, Diana Riyana Harjayanti²

¹Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Pamulang, Tangerang Selatan
e-mail: ¹ rismawati6352@gmail.com

²Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Pamulang, Tangerang Selatan
e-mail: ² dosen01788@unpam.ac.id

Abstract

This research aims to determine the financial performance of PT. AirAsia Indonesia Tbk and PT. Garuda Indonesia Tbk using solvency ratios (Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio) and profitability ratios (Return on Asset, Return on Equity, Net Profit Margin) for the period 2018-2023. The data collection technique employed is documentation and literature review, and the data analysis technique used is financial ratio analysis. The research findings indicate that the solvency ratios of PT. AirAsia Indonesia Tbk and PT. Garuda Indonesia Tbk, measured using Debt to Asset Ratio, indicate that their financial performance is in an unhealthy condition, suggesting that the assets financed by debt are more dominant than those financed by equity. Similarly, the Debt to Equity Ratio for both companies indicates an unhealthy financial condition, indicating that the capital financed by debt is more dominant than that provided by shareholders. In terms of profitability ratios, PT. AirAsia Indonesia Tbk's Return on Asset shows an unhealthy financial performance. PT. Garuda Indonesia Tbk's Return on Asset also indicates unhealthy financial performance except for the year 2022. Additionally, both companies' Return on Equity indicates unhealthy financial performance. PT. AirAsia Indonesia Tbk's Net Profit Margin shows unhealthy financial performance, while PT. Garuda Indonesia Tbk's Net Profit Margin shows unhealthy financial performance except for the year 2022.

Keywords: Solvency (DAR, DER), Profitability (ROA, ROE, NPM)

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kinerja keuangan pada PT. AirAsia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia Tbk melalui rasio solvabilitas (Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio) dan rasio profitabilitas (Return on Asset, Return on Equity, Net Profit Margin) periode 2018-2023. Teknik pengumpulan data yang digunakan yaitu teknik dokumentasi dan kepustakaan, teknik analisis data yang digunakan adalah rasio keuangan. Dengan hasil penelitian menunjukkan bahwa rasio solvabilitas PT. AirAsia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia Tbk yang diukur dengan menggunakan Debt to Asset Ratio menunjukkan kinerja keuangan berada dalam kondisi tidak sehat sehingga mengindikasikan aset perusahaan yang dibiayai dengan hutang lebih dominan meningkat dari pada yang disediakan oleh pemegang saham, sedangkan yang dinilai dari Debt to Equity Ratio PT. AirAsia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia Tbk menunjukkan bahwa kinerja keuangan berada dalam kondisi tidak sehat sehingga mengindikasikan modal perusahaan yang dibiayai dengan hutang lebih dominan meningkat dari pada yang disediakan oleh pemegang saham atau perusahaan. Rasio profitabilitas PT. AirAsia Indonesia Tbk yang diukur dengan menggunakan Return on Asset menunjukkan kinerja keuangan berada dalam kondisi tidak sehat, PT. Garuda

Indonesia Tbk yang diukur dengan menggunakan Return on Asset menunjukkan kinerja keuangan berada dalam kondisi tidak sehat kecuali tahun 2022, kemudian PT.AirAsia Indonesia Tbk dan PT.Garuda Indonesia Tbk yang dinilai dari Return on Equity menunjukkan bahwa kinerja keuangan berada dalam kondisi tidak sehat, sedangkan PT.AirAsia Indonesia Tbk yang dinilai dari Net Profit Margin menunjukkan bahwa kinerja keuangan berada dalam kondisi tidak sehat, PT.Garuda Indonesia Tbk yang dinilai dari Net Profit Margin menunjukkan bahwa kinerja keuangan berada dalam kondisi tidak sehat kecuali pada tahun 2022.

Kata kunci: Solvabilitas (DAR,DER), Profitabilitas (ROA,ROE,NPM).

1. PENDAHULUAN

Globalisasi dan industri adalah masa di mana perusahaan perusahaan ataupun jenis usaha lainnya mengalami perkembangan yang sangat pesat dikarenakan mudahnya akses informasi di seluruh dunia sehingga perkembangan-perkembangan strategi dalam meningkatkan performa perusahaan juga semakin beragam guna memperoleh keuntungan yang sebesar-besarnya. Perusahaan saat ini diharapkan mampu bersaing secara global, serta dituntut agar menjadi lebih profesional dalam mengelola manajemen agar dapat bertahan dalam Persaingan bisnis. Untuk itu perusahaan harus memberikan penampilan atau citra yang baik dalam kinerja perusahaan termasuk juga dalam segi manajemen keuangannya. Dalam rangka memenangkan persaingan sebuah perusahaan dituntut untuk memberikan tingkat pelayanan yang baik sehingga memberikan tingkat kepuasan yang baik pula bagi para konsumen. Bentuk tingkat pelayanan yang dapat diberikan adalah dengan memberikan barang atau jasa dengan kualitas yang baik. Sektor industri merupakan salah satu aktivitas ekonomi yang menjadi sumber pendapatan negara. Dengan adanya bisnis sektor penerbangan atau jasa transportasi udara bisa menjadi keuntungan bagi Indonesia untuk meningkatkan pendapatan negara.

Globalisasi dan pertumbuhan penduduk yang tinggi pada saat ini mengakibatkan tingginya permintaan barang dan jasa untuk memenuhi kebutuhan dan mobilitas penduduk. Permintaan atas jasa pada saat ini semakin meningkat terutama pada bidang transportasi. Hal ini tentu mengharuskan sebuah perusahaan yang bergerak dibidang transportasi untuk terus melakukan inovasi-inovasi pada operasionalnya agar terus mampu melayani permintaan jasa yang tinggi dan bersaing dengan perusahaan lainnya.

Ketatnya persaingan antar penyedia jasa, maka diperlukan adanya upaya untuk dapat mempertahankan pelanggan atau pengguna jasa dari suatu perusahaan yang mampu memberikan jasa dengan kualitas yang baik sehingga pelanggan akan menggunakan jasa perusahaan tersebut lagi. Menurut (Kotler. 2005), berpendapat bahwa kualitas jasa harus dimulai dari kebutuhan konsumen dan berakhir pada persepsi konsumen tersebut. Jadi dengan kata lain persepsi konsumen inilah yang mempengaruhi nilai dari suatu produk jasa.

Perusahaan penyediaan jasa yang sangat dibutuhkan saat ini adalah perusahaan yang bergerak dibidang transportasi. Hal ini disebabkan karena tingkat pertumbuhan penduduk dan ekspansi ekonomi yang berdampak pada tingginya mobilitas penduduk, mobilitas penduduk yang tinggi inilah yang menjadikan perusahaan penyediaan jasa transportasi sangat dibutuhkan. Kondisi geografis Negara Indonesia yang merupakan negara kepulauan yang memiliki banyak pulau-pulau membutuhkan transportasi yang efektif dan efisien. Hal ini menjadikan penyediaan jasa transportasi penerbangan salah satu jasa yang sangat dibutuhkan. Salah satu perusahaan jasa dibidang penerbangan komersial adalah PT. AirAsia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia Tbk.

PT. AirAsia adalah perusahaan swasta yang bergerak pada bidang jasa penerbangan komersial berjadwal. PT. AirAsia didirikan pada tahun 1999 dengan nama PT. AirWagon International. PT AirAsia Indonesia sendiri mulai beroperasi semenjak tahun 2005. AirAsia memiliki destinasi sekitar 293 rute. Dan AirAsia sangat terkenal karena tarif yang diberikan cukup terjangkau. Sementara PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk adalah salah satu perusahaan milik negara (BUMN) di bidang transportasi udara. Perusahaan ini

didirikan pada tahun 1947 dengan nama Garuda Indonesia Airways. Garuda Indonesia mulai dioperasikan pada tahun 1949 dan mengganti namanya sejak tahun 1985. Maskapai ini menjangkau 48 rute domestik dan 22 rute internasional.

Terdapat fenomena penurunan pendapatan pada maskapai penerbangan PT Airasia Indonesia Tbk tahun 2019 semakin memburuk dikarenakan adanya pandemi covid-19. Menurut kutipan pada Laporan Keuangan PT. AirAsia Indonesia Tbk Tahun 2020, yaitu: “Penurunan yang sangat signifikan terhadap pendapatan usaha PT. AirAsia Indonesia Tbk sebesar 76% menjadi Rp.1,6 trilyun pada tahun 2020 dibandingkan tahun 2019 sebesar Rp.6,7 Trilyun”. Penurunan drastis terjadi pada pendapatan penumpang penerbangan berjadwal yang menurun yakni dari Rp.5,6 Trilyun pada tahun 2019 menjadi Rp.1,31 Trilyun pada tahun 2020. Pendapatan penumpang kargo menurun dari Rp.85,3 Milyar menjadi Rp.60,89 Miliar. Pendapatan bagasi turun 75,65% menjadi 129,40 Miliar. Sementara pendapatan charter selama tahun 2020 tercatat Rp.21,39 Milyar.

Sementara itu, bagi PT Garuda Indonesia Tbk, terdapat fenomena yang menyebabkan kinerja keuangan yang merugi di sepanjang 2020. Hal itu berdasarkan laporan keuangan yang dipublikasikan pada Senin (19/7/2021) dalam laporan keterbukaan informasi BEI. Berdasarkan laporan keuangan per 31 Desember 2020, maskapai pelat merah ini membukukan rugi bersih sebesar 2,44 miliar dollar AS atau sekitar Rp 35,38 triliun pada 2020 (asumsi kurs Rp 14.500 per dollar AS). Kerugian di masa pandemi Covid-19 itu meningkat 61,74 persen dari kerugian Garuda Indonesia pada 2019 yang tercatat sebesar 38,93 juta dollar AS atau sekitar Rp 564 miliar. Sepanjang tahun lalu perseroan mencatatkan pendapatan usaha senilai 1,49 miliar dollar AS atau sekitar Rp 21,60 triliun. Nilai itu turun 67,3 persen dibandingkan pendapatan pada 2019 yang sebesar 4,57 miliar dollar AS atau Rp 66,26 triliun. Pendapatan tersebut terdiri dari penerbangan berjadwal yang berkontribusi sebesar 1,20 miliar dollar AS pada 2020, anjlok dari 2019 yang sebesar 3,77 miliar dollar AS. Serta dari penerbangan tidak berjadwal sebesar 77,24 juta dollar AS dan pendapatan lain-lain sebesar 214,41 juta dollar AS. Pendapatan Garuda Indonesia di tahun lalu itu, tak mampu

mengimbangi beban usaha perseroan yang mencapai 3,3 miliar dollar AS atau sekitar Rp 47,85 triliun. Adapun beban usaha itu, terdiri dari beban operasional penerbangan 1,65 miliar dollar AS, beban pemeliharaan 800,55 juta dollar AS, beban bandara 184,97 juta dollar AS, pelayanan penumpang 133,27 juta dollar AS. Selain itu ada beban tiket, penjualan, dan promosi sebesar 129,23 juta dollar AS, beban operasional hotel 23,41 juta dollar AS, beban operasional transportasi 20,20 juta dollar AS, dan beban operasional jaringan 8,16 juta dollar AS. Sementara itu, ekuitas Garuda Indonesia juga tercatat negatif atau defisiensi modal 1,94 miliar dollar AS pada akhir 2020. Padahal pada 2019, Garuda masih membukukan ekuitas positif senilai 582,58 juta dollar AS. Liabilitas maskapai badan usaha milik negara (BUMN) ini tercatat mencapai 12,73 miliar dollar AS pada 2020, terdiri dari liabilitas jangka panjang sebesar 8,43 miliar dollar AS dan jangka pendek 4,29 miliar dollar AS. Adapun Kantor Akuntan Publik Tanudiredja, Wibisana, Rintis & Rekan yang bertindak sebagai auditor laporan keuangan Garuda Indonesia memberikan opini tidak menyatakan pendapat. Auditor menyatakan, mereka tidak dapat memperoleh bukti audit yang cukup dan tepat untuk menyediakan suatu basis bagi opini audit. Menurut catatan auditor, kondisi keuangan Garuda Indonesia memburuk terutama karena pandemi Covid-19, sehingga menyebabkan penurunan perjalanan udara yang signifikan serta berdampak pada operasi dan likuiditas. (<https://money.kompas.com>)

Kinerja keuangan suatu perusahaan adalah prestasi yang telah dicapai suatu perusahaan dalam mengelola keuangan yang dimiliki perusahaan tersebut dalam satu periode. Kinerja keuangan merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi nilai perusahaan. Menurut Hery (2017, hal.17) “Faktor-faktor yang mempengaruhi nilai perusahaan antara lain profitabilitas, ukuran perusahaan, dan leverage.” Dari faktor-faktor diatas memiliki hubungan dalam mengukur kinerja keuangan suatu perusahaan. Pengukuran kinerja keuangan itu sangat penting sebagai sarana atau indikator dalam rangka memperbaiki kegiatan operasional diperusahaan agar dapat bersaing dengan perusahaan lain lewat efisiensi dan efektivitas. Kinerja keuangan dapat dinilai dengan menggunakan beberapa alat analisis. Pengukuran

kinerja keuangan juga melakukan perbandingan standar yang telah ditetapkan dengan kinerja keuangan yang ada dalam perusahaan (Sujarweni, 2017). Untuk mengetahui kinerja keuangan dan kondisi kesehatan keuangan perusahaan dapat dilihat dari laporan keuangannya.

Laporan keuangan bagi manajemen yaitu alat bantu untuk mengetahui kondisi kesehatan keuangan, memberikan penyajian gambarannya terkait letak keuangan dan mencerminkan hasil-hasil yang sudah dicapai selama satu tahun atau pada periode tertentu. Dengan adanya manajemen yang baik dapat membantu perusahaan dalam mengatur keuangannya untuk menciptakan kondisi keuangan perusahaan yang sehat. Dalam menganalisis laporan keuangan perusahaan, diperlukan ukuran-ukuran tertentu yang sering dinamakan rasio keuangan.

Rasio keuangan merupakan membandingkan angka-angka yang ada dalam laporan keuangan dengan cara membagi satu angka dengan angka lainnya. Dengan menggunakan alat analisis berupa rasio, dapat mempelajari komposisi perubahan yang terjadi dan menentukan apakah terdapat kenaikan atau penurunan pada kondisi keuangan selama waktu tertentu.

Menurut Kasmir (2018:104) rasio Keuangan ialah kegiatan membandingkan angka-angka yang ada dalam laporan Keuangan dengan cara membagi satu angka dengan angka lainnya. Perbandingan dapat dilakukan antara satu komponen dengan komponen dalam satu laporan keuangan atau antar komponen yang ada diantara laporan keuangan. Kemudian, angka yang diperbandingkan dapat berupa angka-angka di dalam suatu periode maupun beberapa periode.

Rasio profitabilitas merupakan sekelompok rasio yang menunjukkan efek gabungan likuiditas, asset manajemen, dan utang pada hasil operasi. Rasio ini juga digunakan untuk mengetahui potensi perusahaan dalam menghasilkan keuntungan. Terdapat berbagai profitabilitas ratio yang biasa digunakan antar lain: Net Profit Margin, Return On Investment, Return On Equity, dan Return On Assets. (Eugene, F., Brigham., dan Houston, J. F. 2014:108). Di dalam penelitian ini, penulis menggunakan Net Profit Margin, Return On Equity, dan Return On Asset. Tujuannya adalah untuk mengukur atau menghitung laba yang di peroleh perusahaan dalam satu periode tertentu dan

untuk menilai posisi laba perusahaan tahun sebelumnya dengan tahun sekarang dan juga untuk mengetahui kemampuan perusahaan dalam mendapatkan laba (profit) dari pendapatan (earning) terkait penjualan, aset, dan ekuitas atas dasar pengukuran tertentu. Rasio profitabilitas ini diperlukan untuk melakukan pencatatan transaksi keuangan. Untuk menghasilkan laba bersih bagi perusahaan dan pemegang saham, agar harga saham perusahaan mencapai laba bersih yang maksimal. Selanjutnya, pada tahap pertumbuhan suatu perusahaan harus mempunyai peluang untuk tumbuh dan berkembang di masa depan. Oleh karena itu, perusahaan dapat memberikan dampak positif yang besar terhadap harga saham.

Net Profit Margin merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam mendapatkan keuntungan. Net profit margin dapat menggambarkan tinggi atau rendahnya tingkat efektivitas pada manajemen perusahaan yang dilihat dari laporan kinerja keuangan. Hal ini dapat diketahui dari keuntungan yang diperoleh dari penjualanserta penghasilan investasi atau menunjukkan tentang efisiensi sebuah perusahaan.

Return On Equity merupakan rasio profitabilitas yang melakukan perbandingan laba bersih setelah pajak dengan modal yang ditanamkan oleh pemegang saham suatu perusahaan. Rasio ini menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan yang tersedia bagi pemilik dan investor. Return On Equity sangat bergantung pada besar kecilnya perusahaan. Misalnya perusahaan kecil mempunyai kapitalisasi yang relative kecil hingga berdampak pada rendahnya Return On Equity, begitu pula sebaliknya untuk perusahaan besar. Menurut kasmir (2014) Return On Equity merupakan suatu rasio yang digunakan dalam mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan laba bersih setelah pajak dengan modal sendiri.

Return On Asset (ROA) merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba yang berasal dari aktivitas investasi. Atau dengan kata lain, ROA ialah indikator suatu unit usaha untuk memperoleh laba atas sejumlah asset yang dimiliki oleh unit usaha tersebut. Rasio ini digunakan untuk mengukur kemampuan manajemen dalam memperoleh keuntungan secara keseluruhan.

Semakin besar ROA, semakin besar pula tingkat keuntungan yang dicapai oleh perusahaan tersebut dan semakin baik pula posisi perusahaan tersebut dari segi penggunaan asset. Rasio solvabilitas atau rasio leverage ratio, merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai dengan utang. Artinya, berapa besar beban utang yang ditanggung perusahaan dengan aktivanya. Kasmir (2015). Rasio Solvabilitas terdiri dari tiga rasio yaitu Debt To Equity Ratio (DER), Debt To Assets Ratio (DAR) dan Times Interest Earned Ratio. Dalam penelitian ini penulis hanya menggunakan Debt To Equity Ratio (DER) dan Debt To Asset Ratio (DAR). Menurut Hani (2015) Debt To Equity Ratio (DER) menunjukkan bagi setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan untuk keseluruhan hutangnya, semakin tinggi rasio ini berarti semakin tinggi jumlah dana dari luar yang harus dijamin dengan modal sendiri. Menurut Kasmir (2013:155) Debt to Assets Ratio (DAR) merupakan rasio yang melihat perbandingan utang perusahaan dengan cara mengukur perbandingan antara total utang dengan total aktiva. Seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh utang atau seberapa besar utang perusahaan berpengaruh terhadap pengelolaan aktiva.

Tabel 1.1
 Rasio Solvabilitas PT AirAsia Indonesia Tbk 2018-2023

Tahun	DAR		DER	
	Total Kewajiban	Asset/Total Aktiva	Total Kewajiban	Equitas
2018	3.647.420.572.355	2.845.045.212.353	3.647.420.572.355	-802.175.359.354
2019	2.410.942.815.607	2.613.070.074.932	2.410.942.815.607	202.127.259.325
2020	8.990.927.886.117	6.080.516.085.752	8.990.927.886.117	-2.895.139.681.363
2021	10.330.589.763.360	5.136.948.816.783	10.330.589.763.360	-5.193.640.946.577
2022	12.172.269.741.814	5.356.962.889.162	12.172.269.741.814	-6.815.306.852.652
2023	14.018.410.448.757	6.116.294.571.351	14.018.410.448.757	-7.902.155.877.406

Sumber : Laporan Keuangan PT. AirAsia Indonesia TBK

Tabel 1.2
 Rasio Profitabilitas PT AirAsia Indonesia Tbk 2018-2023

Tahun	ROA		ROE		NPM	
	Laba Setelah Pajak	Total Asset	Laba Setelah Pajak	Equitas	Laba Setelah Pajak	Penjualan Bersih
2018	907.024.833.708	2.845.045.212.353	907.024.833.708	802.175.359.354	907.024.833.708	4.232.768.047.707
2019	157.368.618.806	2.613.070.074.932	157.368.618.806	202.127.259.325	157.368.618.806	6.708.800.607.590
2020	2.754.589.873.561	6.080.516.085.752	2.754.589.873.561	2.895.139.681.363	2.754.589.873.561	1.610.973.387.045
2021	2.345.394.201.170	5.136.948.816.783	2.345.394.201.170	5.193.640.946.577	2.345.394.201.170	626.001.737.959
2022	1.646.936.950.638	5.356.962.889.162	1.646.936.950.638	6.815.306.852.652	1.646.936.950.638	3.780.525.920.680
2023	1.080.715.703.453	6.116.294.571.351	1.080.715.703.453	7.902.155.877.406	1.080.715.703.453	6.625.320.826.182

Sumber : Laporan Keuangan PT. AirAsia Indonesia TBK

Tabel 1.3
 Rasio Solvabilitas PT Garuda Indonesia Tbk 2018-2023

Tahun	DAR		DER	
	Total Kewajiban	Asset/Total Aktiva	Total Kewajiban	Equitas
2018	52.170.518.976.309	60.175.430.622.243	52.170.518.976.309	8.004.911.645.934
2019	53.839.928.417.005	61.938.348.934.374	53.839.928.417.005	8.098.420.517.369
2020	179.599.030.644.670	152.192.673.640.735	179.599.030.644.670	-27.406.357.003.935
2021	189.817.725.615.175	102.633.283.541.840	189.817.725.615.175	-87.184.442.073.335
2022	122.231.602.439.299	98.082.957.710.649	122.231.602.439.299	-24.148.644.728.650
2023	123.487.898.251.432	103.713.376.137.048	123.487.898.251.432	-19.774.522.114.384

Sumber : Laporan Keuangan PT. Garuda Indonesia TBK

Tabel 1.4
 Rasio Profitabilitas PT Garuda Indonesia Tbk 2018-2023

Tahun	ROA		ROE		NPM	
	Laba Setelah Pajak	Total Asset	Laba Setelah Pajak	Equitas	Laba Setelah Pajak	Penjualan Bersih
2018	3.314.549.197.044	60.175.430.622.243	3.314.549.197.044	8.004.911.645.934	3.314.549.197.044	62.709.117.004.341
2019	619.533.026.015	61.938.348.934.374	619.533.026.015	8.098.420.517.369	619.533.026.015	63.564.241.991.783
2020	34.932.913.387.645	152.192.673.640.735	34.932.913.387.645	27.406.357.003.935	34.932.913.387.645	21.049.330.151.395
2021	59.558.874.034.592	102.633.283.541.840	59.558.874.034.592	87.184.442.073.335	59.558.874.034.592	19.073.065.088.430
2022	58.781.560.552.224	98.082.957.710.649	58.781.560.552.224	24.148.644.728.650	58.781.560.552.224	33.036.351.526.898
2023	3.884.779.277.280	103.713.376.137.048	3.884.779.277.280	19.774.522.114.384	3.884.779.277.280	45.271.104.945.104

Sumber : Laporan Keuangan PT. Garuda Indonesia TBK

Kinerja keuangan adalah gambaran tentang setiap ekonomi yang mampu diraih oleh perusahaan pada saat periode tertentu melalui aktivitas-aktivitas perusahaan untuk menghasilkan keuntungan secara efisien, yang dapat diukur perkembangannya dengan mengadakan analisa terhadap data-data keuangan yang tercermin dalam laporan keuangan, karena ketika melihat beberapa perusahaan penerbangan yang sempat berada di puncak tapi pada akhirnya mengalami kebangkrutan, yaitu Merpati Airlines merupakan maskapai penerbangan milik pemerintah yang beroperasi sejak era Presiden Soekarno tepatnya perusahaan ini didirikan pada tahun 1962 Selama puluhan tahun, Merpati mengalami masalah keuangan, tetapi selalu diselamatkan pemerintah. Beberapa kali pemerintah melakukan upaya restrukturisasi. Puncaknya, Merpati berhenti beroperasi pada 2014 akibat terus merugi dan lilitan utang.

2. PENELITIAN TERKAIT

Dina Yuliana (2017) Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kinerja Personel Ground Handling PT. Jasa Angkasa Semesta (PT. JAS) di Bandara Halim Perdana Kusuma – Jakarta. Hasil penelitian

menunjukkan Kinerja antara petugas ground handling yang berstatus pegawai tetap dan outsourcing bisa dikatakan sama kinerjanya. Tujuan dan sasaran-sasaran yang ingin dicapai oleh ground handling adalah sebagai berikut: flight safety, On Time Performance (OTP), customer satisfaction dan reliability. Kinerja groundhandling dipengaruhi (akan berbeda) oleh motivasi, kompetensi, disiplin kerja dan kompensasi.

Ayu Nur Rakhamawati, Tri Lestari, Siti Rosyafah (2017) *Jurnal Ekonomi Akutansi* Vol.3.2017 Issue 3 Universitas Bhayangkara Surabaya Analisa Rasio Likuiditas, Solvabilitas dan Provitabilitas, guna mengukur kinerja keuangan PT.Veto Indah Pratama Gresik Hasil Penelitian ini adalah Bahwa kinerja keuangan pada PT.Veto indah Pratama Gresik dari segi Rasio Likuiditas, Solvabilitas dan Provitabilitas dikatakan mengalami Fluktuatif.

Manullang (2008) *Pengaruh Kualitas Layanan Terhadap Kepuasan Pelanggan Jasa Penerbangan PT. Garuda Indonesia Airlines di Bandara Polonia Medan* Hasil penelitian menunjukkan kualitas jasa dilihat dari 5 dimensi (tangibles, reliability, responsiveness, assurance dan empathy) dengan variabel yang dominan dengan pengaruh signifikan adalah variabel reliability.

1. Asih Nurati 2. Burhanudin 3. RatnaDamayanti (2019) *Analisis kinerja keuangan pada perusahaan Pt. Mustika Ratu Tbk.* Berdasarkan analisis rasio likuiditas solvabilitas dan rentabilitas Hasil dari analisa data diatas secara keseluruhan : Rasio likuiditas berada dalam kondisi likuit karena memiliki nilai current ratio >200%, nilai quick ratio >150%, dan 5Nilai cash ratio termasuk illikuid karena nilai rasio sebesar <50%.

Wildan Army Abdillah, dkk. (2022) *Analisis kinerja keuangan perusahaan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk 2016-2020* berdasarkan rasio likuiditas dan profitabilitas Berdasarkan hasil penelitian bahwa hasil dari penilaian kinerja keuangan pada PT. Garuda Indonesia (Persero) TBK mengalami penurunan dan cenderung tidak stabil. Pada rasio likuiditas dapat dikatakan dalam kondisi kurang baik dengan metode Current Ratio, Quick Ratio serta Cash Ratio tidak memenuhi standar industri terlepas dari dampak pandemi Covid-19. Kemudian pada rasio

profitabilitas juga dapat dikatakan dalam kondisi kurang baik, sehingga hasil analisis ROA tidak memenuhi standar industri, hasil analisis ROE cenderung tidak stabil, dan hasil analisis NPM mengalami penurunan selama lima tahun amatan sehingga tidak memenuhi standar industri dan mengalami penurunan yang cukup signifikan selama satu tahun terakhir di tahun 2020 dikarenakan dampak penerapan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) pada tahun 2020.

Muhammad Rizal (2017) *Analisis Kinerja Keuangan PT. Garuda Indonesia Tbk* Hasil penelitian ini menilai yang mengukur kinerja keuangan PT. Garuda Indonesia Tbk yang menemukan curen ratio dan quick ratio perusahaan sejak tahun 2011-2015 berada dalam kondisi kurang baik. Sedangkan DAR dan DER perusahaan sejak tahun 2011-2015 dalam keadaan kurang baik. Dan GPM, NPM, dan ROE perusahaan sejak tahun 2011-2015 dikatakan kurang baik karena berada dibawah standar industri.

Sri Maryuni Putri, dkk. (2021) *Analisis kinerja keuangan pada PT. Garuda Indonesia (Persero)Tbk.* hasil analisis kinerja keuangan pada PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk, yang dapat dilihat dari Aspek Keuangannya iyalah, pada tahun 2015 memperoleh total skor 52,25 dengan mendapat kategori BBB yang artinya Kurang Sehat, untuk tahun 2016 total skor 44,25 mengalami penurunan akumulasi dengan kategori BB yang artinya kurang sehat, selanjutnya tahun 2017 kembali mengalami penurunan akumulasi dengan total skor 40,25 dengan kategori BB yang artinya kurang sehat, di tahun 2018 total skor sebesar 38,25 di tahun ini mengalami penurunan akumulasi yang sangat drastis dengan kategori B yang artinya kurang sehat, sedangkan di tahun 2019 total skor 40,25 di tahun ini mengalami peningkatan akumulasi dibandingkan dengan tahun sebelumnya, dengan kategori BB yang artinya kurang sehat.

Febriana Verawaty Siagian dan Muammar Rinaldi, *Jurnal Akutansi Bisnis Eka Prasetya* Vol.6 No.1 2020 Hal 73-87, E-ISSN 2723-5947 *Analisis kinerja keuangan dengan menggunakan metode RGEC pada perbankan yang terdaftar dibursa efek Indonesia Sangat sehat*

Elisabeth Simanjuntak (2022). *Analisis rasio keuangan untuk mengukur kinerja keuangan pada*

PT. AirAsia Indonesia Tbk Hasil penelitian ini berdasarkan rasio likuiditas dilihat dari current ratio cukup, cash ratio cukup, quick ratio dikatakan baik. Kemudian rasio solvabilitas dilihat dari DAR sudah baik dan DER cukup. Rasio Aktivitas dilihat dari TATO sudah baik dan ITO cukup. Rasio Profitabilitas dilihat dari NPM cukup, ROA cukup dan ROE dikatakan sudah baik. Sedangkan rasio nilai pasar dilihat dari laba per saham sebesar 262,4 dan dari rasio harga laba sebesar 124,9. Dilihat dari kelima rasio keuangan tersebut menunjukkan PT. AirAsia Indonesia Tbk memiliki kinerja yang tidak baik karena dilihat dari semua rasio keuangan masih ada yang berada dibawah rata-rata standar industri.

Dewi Meutia Jurnal Penelitian Ekonomi Akuntansi (JENSI) Vol 1, No.1 Juni 2017 Universitas Samudra, Langsa Aceh. Analisis Rasio Keuangan Untuk Mengukur Kinerja Keuangan PT. Smartfren Telecome, Tbk. Hasil Penelitian ini Menunjukkan, Solvabilitas, dan Provibilitas, PT. Smatfren Telecome Tbk di Kategorikan tidak sehat karena berada di bawah rata-rata industry

3. METODE PENELITIAN

Metode analisis data yang di gunakan adalah analisis secara deskriptif yang pengolahan datanya dengan memberikan sebuah gambaran secara umum dari hasil penelitian dengan tujuan agar menghasilkan sebuah kesimpulan dari data tersebut. Analisis deskriptif ini menggunakan rasio keuangan untuk memberikan sebuah gambaran terhadap kinerja keuangan perusahaan dalam waktu yang telah di tetapkan sebelumnya. Adapun rasio keuangan yang akan di gunakan dalam mengukur kinerja keuangan PT. AirAsia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia Tbk yaitu:

a. Rasio leverage (solvabilitas)

Rasio solvabilitas adalah rasio yang menunjukkan kapasitas dan kemampuan untuk memenuhi semua kewajiban jangka panjangnya. Besarnya ukuran umumnya yang dipakai adalah 200% atau 2,1 perbandingan tersebut berarti 2 kali dari total utang perusahaan dikatakan solvable jika rasionya kurang dari 200%..

b. Rasio Profitabilitas

Menurut Hanafi dan Halim (2016:81) menyatakan bahwa rasio profitabilitas atau perbandingan untuk mengetahui kemampuan dari perusahaan untuk mendapatkan keuntungan

(profit) dan pendapatan (earning) terkait dengan asset, ekuitas dan penjualan perusahaan

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

a. Hasil Prediksi Kebangkrutan

Tabel 4.2 Debt to Asset Ratio (DAR)
 PT. Airasia Indonesia Tbk 2018-2023
 (Dalam Jutaan)

Tahun	Total Kewajiban	Asset/Total Aktiva	DAR=Total Kewajiban/Asset
2018	3.647.220.572.355	2.845.045.212.353	128,20%
2019	2.410.942.815.607	2.613.070.074.932	92,26%
2020	8.959.223.339.425	6.064.083.658.062	147,74%
2021	10.330.589.763.360	5.136.948.816.783	201,10%
2022	12.172.269.741.814	5.356.962.889.162	227,22%
2023	14.018.410.448.757	6.116.294.571.351	229,20%

Sumber data diolah 2024

Tabel 4.3 Perbandingan Debt to Asset Ratio (DAR) dengan Standar Industri PT. AirAsia Indonesia Tbk 2018-2023

Tahun	Hasil Perhitungan	Standar Industri	Keterangan
2018	128,20%	35%	Tidak sehat
2019	92,26%	35%	Tidak sehat
2020	147,74%	35%	Tidak sehat
2021	201,10%	35%	Tidak sehat
2022	227,22%	35%	Tidak sehat
2023	229,20%	35%	Tidak sehat

Berdasarkan tabel diatas menunjukan bahwa Debt to Asset Ratio PT. AirAsia Indonesia Tbk 2018-2023 dalam keadaan tidak sehat karena nilai Debt to Asset Ratio yang tinggi membuat perusahaan untuk bangkrut semakin besar karena asset yang dimiliki sebagian besar dibiayai oleh hutang. Setiap tahunnya Debt to Asset mengalami fluktuatif mulai dari tahun 2018-2023. Pada tahun 2018 Debt to Asset PT. AirAsia Indonesia Tbk sebesar 128,20%. pada tahun 2019 terjadi penurunan menjadi 92,26%. pada tahun 2020 terjadi peningkatan menjadi 147,74%. pada tahun 2021 terjadi peningkatan menjadi 201,10%. pada tahun 2022 terjadi peningkatan menjadi 227,22%. Pada tahun 2023 terjadi peningkatan menjadi 229,20%.

Tabel 4.4 Debt to Equity Ratio (DER)
 PT. AirAsia Indonesia Tbk 2018-2023
 (Dalam Jutaan)

Tahun	Total Kewajiban	Ekuitas	DER= Total Kewajiban/Ekuitas
2018	3.647.220.572.355	-802.175.359.354	-454,67%
2019	2.410.942.815.607	202.127.259.325	1192,79%
2020	8.959.223.339.425	-2.895.139.681.363	-310,55%
2021	10.330.589.763.360	-5.193.640.946.577	-198,91%
2022	12.172.269.741.814	-6.815.306.852.652	-178,60%
2023	14.018.410.448.757	-7.902.115.877.406	-177,40%

Tabel 4.5 Perbandingan Debt to Equity Ratio (DER) dengan Standar Industri PT. AirAsia Indonesia Tbk 2018-2023

Tahun	Hasil Perhitungan	Standar Industri	Keterangan
2018	-454,67%	80%	Tidak Sehat
2019	1192,79%	80%	Sehat
2020	-310,55%	80%	Tidak Sehat
2021	-198,91%	80%	Tidak Sehat
2022	-178,60%	80%	Tidak Sehat
2023	-177,40%	80%	Tidak Sehat

Berdasarkan tabel diatas menunjukan bahwa Debt to Equity PT. AirAsia Indonesia

Tbk dalam keadaan kondisi tidak baik karena rasio yang dihasilkan diatas standar industri. Semakin besar rasio Debt to Equity PT AirAsia Indonesia Tbk maka akan semakin tidak menguntungkan bagi pihak PT AirAsia Indonesia Tbk, karena akan menyebabkan semakin tinggi risiko kegagalan yang mungkin akan terjadi. Hal ini berarti hasil dari perhitungan diatas menyatakan bahwa setiap utang yang dibiayai oleh modal, semakin bertambah nilai yang didapatkan maka akan semakin berpotensi buruk bagi PT AirAsia Indonesia Tbk yang akan beresiko tinggi bagi modal PT AirAsia Indonesia Tbk.

Setiap tahunnya Debt to Equity PT AirAsia Indonesia Tbk 2018-2023 mengalami fluktuatif (naik turun). Pada tahun 2018 Debt to Equity PT AirAsia Indonesia Tbk sebesar -454,67%. Pada tahun 2019 naik menjadi 1192,79%. Pada tahun 2020 terjadi turun menjadi -310,55%. Pada tahun 2021 terjadi penuruna menjadi -198,91%. Pada tahun 2022 terjadi penurunan menjadi -178.60%. Pada tahun 2023 terjadi penurunan menjadi -177,40%

Tabel 4.6 Return on Asse (ROA)
 PT. AirAsia Indonesia Tbk 2018-2023

Tahun	Laba Setelah pajak	Total Asset	ROA=LabaSetelah Pajak/TotalAsset
2018	-907.024.833.708	2.845.045.212.353	-31,88%
2019	-157.368.618.806	2.613.070.074.932	-6,02%
2020	-2.754.589.873.561	6.080.516.085.752	-45,30%
2021	-2.345.394.201.170	5.136.948.816.783	-45,66%
2022	-1.646.936.950.638	5.356.962.889.162	-30,74%
2023	-1.080.715.703.453	6.116.294.571.351	-17,67%

sumber data di olah 2024

Tabel 4.7 perbandingan Return on Asset (ROA) dengan standar industri
 PT. AirAsia Indonesia Tbk 2018-2023

Tahun	Hasil Perhitungan	Standar Industri	Keterangan
2018	-31,88%	30%	Tidak Sehat
2019	-6,02%	30%	Tidak Sehat
2020	-45,30%	30%	Tidak Sehat
2021	-45,66%	30%	Tidak Sehat
2022	-30,74%	30%	Tidak Sehat
2023	-17,67%	30%	Tidak Sehat

Berdasarkan tabel diatas menunjukkan bahwa Return on Asset PT AirAsia Indonesia Tbk 2018-2023 dalam keadaan tidak sehat. Tidak sehatnya Return on Asset karena memiliki nilai yang dihasilkan dibawah standar industri. Penurunan nilai Return on Asset disebabkan oleh tingginya beban dan biaya-biaya perusahaan serta rendahnya kemampuan perusahaan dalam memperoleh laba bersih bila diukur dari total aktiva yang dimilikinya. Pada tahun 2018 Return on Asset

PT.AirAsia Indonesia Tbk sebesar -31,88%. Tahun 2019 Return on Asset PT AirAsia Indonesia Tbk menjadi -6,02%. Tahun 2020 Return on Asset PT AirAsia Indonesia Tbk turun menjadi -45,30%. Tahun 2020 Return on Asset PT AirAsia Indonesia Tbk naik menjadi -45,66%. tahun 2022 Return on Asset PT AirAsia Indonesia Tbk kembali turun menjadi -30,74%. Pada tahun 2023 Return on Asset PT AirAsia Indonesia Tbk turun menjadi -17,67%

Tabel 4.8 Retun on Equity (ROE)

PT. AirAsia Indonesia Tbk 2018-2023

Tahun	Laba Setelah Pajak	Equitas	ROE=Laba Setelah Pajak/Equitas
2018	-907.024.833.708	-802.175.359.354	-113,07%
2019	-157.368.618.806	202.127.259.325	-77,86%
2020	-2.754.589.873.561	-2.895.139.681.363	-95,15%
2021	-2.345.394.201.170	-5.193.640.946.577	-45,16%
2022	-1.646.936.950.638	-6.815.306.852.652	-24,17%
2023	-1.080.715.703.453	-7.902.155.877.406	-13,68%

Tabel 4.9 Perbandingan Return on Equity (ROE) dengan Standar Industri

PT. AirAsia Indonesia Tbk 2018-2023

Tahun	Hasil Perhitungan	Standar Industri	Keterangan
2018	-113,07%	40%	Tidak Sehat
2019	-77,86%	40%	Tidak Sehat
2020	-95,15%	40%	Tidak Sehat
2021	-45,16%	40%	Tidak Sehat
2022	-24,17%	40%	Tidak Sehat
2023	-13,68%	40%	Tidak Sehat

Berdasarkan tabel diatas menunjukkan bahwa Return on Equity PT AirAsia Indonesia Tbk 2018-2023 dalam keadaan tidak sehat. Tidak sehatnya Return on Equity karena memiliki nilai yang dihasilkan dibawah standar industri . Pada tahun 2018 Return on Equity PT AirAsia Indonesia Tbk sebesar -113,07%. Pada tahun 2019 menjadi -77,86%. Pada tahun 2020 terjadi penurunan menjadi -95,15%. Pada tahun 2021 menjadi -45,16%. Pada tahun 2022 terjadi penurunan menjadi -24,17%. Pada tahun 2023 turun menjadi -13,68%

Tabel 4.10 Net Profit Margin (NPM)

PT. AirAsia Indonesia Tbk 2018-2023

Tahun	Laba Setelah Pajak	Penjualan Bersih	NPM=Laba Bersih/Penjualan Bersih
2018	-907.024.833.708	4.232.768.047.707	-21,43
2019	-157.368.618.806	6.708.800.607.590	-2,35
2020	-2.754.589.873.561	1.610.973.387.045	-170,99
2021	-2.345.394.201.170	626.001.737.959	-374,66
2022	-1.646.936.950.638	3.780.525.920.680	-43,56
2023	-1.080.715.703.453	6.625.320.826.182	-16,31

Tabel 4.11 Perbandingan Net Profit Margin (NPM) dengan Standar Industri
 PT. AirAsia Indonesia Tbk 2018-2023

Tahun	Hasil Perhitungan	Standar Industri	Keterangan
2018	-21,43%	20%	Tidak Sehat
2019	-2,35%	20%	Tidak Sehat
2020	-170,99%	20%	Tidak Sehat
2021	-374,66%	20%	Tidak Sehat
2022	-43,56%	20%	Tidak Sehat
2023	-16,31%	20%	Tidak Sehat

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa Net Profit Margin PT AirAsia Indonesia Tbk 2018-2023 dalam keadaan tidak sehat. karena rasio yang dihasilkan memiliki nilai dibawah standar industri . Pada tahun 2018 Net Profit Margi PT.AirAsia Indonesia Tbk sebesar -21,43%. Pada tahun 2019 terjadi penurunan menjadi -2,35%. Pada tahun 2020 naik menjadi -170,99%. Pada tahun 2021 naik menjadi -374,66%. Pada tahun 2022 turun menjadi -43,56%. Pada tahun 2023 turun menjadi -16,31%.

Tabel 4.12 Debt to Asset Ratio (DAR)
 PT. Garuda Indonesia Tbk 2018-2023

Tahun	Total kewajiban	Asset/total aktiva	DAR=Total Kewajiban/Asset
2018	52.170.518.976.309	60.175.430.622.243	86,70%
2019	53.839.928.417.005	61.938.348.934.374	86,93%
2020	179.599.030.644.670	152.192.673.640.735	118,01%
2021	189.817.725.615.175	102.633.283.541.840	184,95%
2022	122.231.602.439.299	98.082.957.710.649	124,62%
2023	123.487.898.251.432	103.713.376.137.048	119,07%

Tabel 4.13 Perbandingan Debt to Asset Ratio (DAR) dengan Standar Industri PT.Garuda Indonesia TBK 2018-2023

Tahun	Hasil Perhitungan	Standar Industri	Keterangan
2018	86,70%	35%	Sehat
2019	86,93%	35%	Sehat
2020	118,01%	35%	Sehat
2021	184,95%	35%	Sehat
2022	124,62%	35%	Sehat
2023	119,07%	35%	Sehat

Berdasarkan tabel di atas menunjukan bahwa Debt to Asset Ratio PT. Garuda Indonesia Tbk 2018-2023 dalam keadaan tidak sehat karena nilai Debt to Asset Ratio yang tinggi diatas nilai rata-rata industri yang ditetapkan setiap tahunnya Debt to Asset mengalami peningkatan mulai dari tahun 2018-2023. Pada tahun 2018 Debt to Asset PT Garuda Indonesia Tbk sebesar 86,70%. Pada tahun 2019 menjadi 86.93%. Pada tahun 2020 terjadi peningkatan menjadi 118.01%. Pada tahun 2021 terjadi peningkatan menjadi 184.95%. Pada tahun 2022 terjadi peningkatan menjadi 124.62%. pada tahun 2023 menjadi 119,07%.

Tabel 4.14 Debt to Equity Ratio (DER)
 PT.Garuda Indonesia Tbk 2018-2023

Tahun	Total kewajiban	Equitas	DER
2018	52.170.518.976.309	8.004.911.645.934	651,73%
2019	53.839.928.417.005	8.098.420.517.369	664,82%
2020	179.599.030.644.670	-27.406.357.003.935	-655,32%
2021	189.817.725.615.175	-87.184.442.073.335	-217,72%
2022	122.231.602.439.299	-24.148.644.728.650	-506,16%
2023	123.487.898.251.432	-19.774.522.114.384	-624,48%

Tabel 4.15 Perbandingan Debt to Equity Ratio (DER) dengan Standar Industri PT.Garuda Indonesia TBK 2018-2023

Tahun	Hasil Perhitungan	Standar Industri	Keterangan
2018	651,73%	80%	Tidak Sehat
2019	664,82%	80%	Tidak Sehat
2020	-655,32%	80%	Tidak Sehat
2021	-217,72%	80%	Tidak Sehat
2022	-506,16%	80%	Tidak Sehat
2023	-624,48%	80%	Tidak Sehat

Berdasarkan tabel diatas menunjukan bahwa Debt to Equiyt PT Garuda Indonesia Tbk dalam keadaan kondisi tidak sehat karena rasio yang dihasilkan diatas standar industri. Setiap tahunnya Debt to Equity PT Garuda Indonesia Tbk 2018-2023 mengalami fluktuatif (naik turun). Pada tahun 2018 Debt to Equity PT Garuda Indonesia Tbk sebesar 651,73%. Pada tahun 2019 naik menjadi 664,82%. Pada tahun 2020 terjadi peningkatan menjadi -655,32%. Pada tahun 2021 terjadi penuruna menjadi -217,72%. Pada tahun 2022 terjadi peningkatan menjadi -506,16%. Pada tahun 2023 menjadi -624,48%.

Tabel 4.16 Return on Asset Ratio (ROA)
 PT. Garuda Indonesia Tbk 2018-2023

Tahun	Laba Setelah Pajak	Total Asset	ROA=Laba Setelah Paja/Total Asset
2018	-3.314.549.197.044	60.175.430.622.243	-5,51%
2019	-619.533.026.015	61.938.348.934.374	-1,00%
2020	-34.932.913.387.645	152.192.673.640.735	-22,95%
2021	-59.558.874.034.592	102.633.283.541.840	-58,03%
2022	58.781.560.552.224	98.082.957.710.649	59,93%
2023	3.884.779.277.280	103.713.376.137.048	3,75%

Tabel 4.17 Perbandingan Return on Asset (ROA) dengan Standar Industri PT. Garuda Indonesia TBK 2018-2023

Tahun	Hasil Perhitungan	Standar Industri	Keterangan
2018	-5,51%	30%	Tidak sehat
2019	-1,00%	30%	Tidak sehat
2020	-22,95%	30%	Tidak sehat
2021	-58,03%	30%	Tidak sehat
2022	59,93%	30%	Sehat
2023	3,75%	30%	Tidak sehat

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa Return on Asset PT Garuda Indonesia Tbk 2018-2023 dalam keadaan tidak sehat kecuali pada tahun 2022. Tidak sehatnya Return on Asset karena memiliki nilai yang dihasilkan dibawah standar industri. Penurunan nilai Return on Asset disebabkan oleh tingginya beban dan biaya-biaya perusahaan serta rendahnya kemampuan perusahaan dalam memperoleh laba bersih bila diukur dari total aktiva yang dimilikinya.

Pada tahun 2018 Return on Asset PT.Garuda Indonesia Tbk sebesar -5,51%. Tahun 2019 Return on Asset PT Garuda Indonesia Tbk menjadi -1,00%. Tahun 2020 Return on Asset PT Garuda Indonesia Tbk naik menjadi -22,95%. Tahun 2021 Return on Asset PT Garuda Indonesia Tbk terjadi peningkatan menjadi -58,03%. Tahun 2022 Return on Asset PT Garuda Indonesia Tbk naik menjadi 59,93%. Pada tahun 2023 turun menjadi 3,75%.

Tabel 4.18 *Retur on Equity (ROE)*
 PT. Garuda Indonesia Tbk 2018-2023

Tahun	Laba Setelah Pajak	Equitas	ROE=Laba Setelah Pajak/Equitas
2018	-3.314.549.197.044	8.004.911.645.934	-41,41
2019	-619.533.026.015	8.098.420.517.369	-7,65
2020	-34.932.913.387.645	-27.406.357.003.935	-127,46
2021	-59.558.874.034.592	-87.184.442.073.335	-68,31
2022	58.781.560.552.224	-24.148.644.728.650	-243,42
2023	3.884.779.277.280	-19.774.522.114.384	-19,65

Tabel 4.19 Perbandingan *Return on Equity (ROE)* dengan Standar Industri
 PT.Garuda Indonesia TBK 2018-2023

Tahun	Hasil Perhitungan	Standar Industri	Keterangan
2018	-41,41%	40%	Tidak Sehat
2019	-7,65%	40%	Tidak Sehat
2020	-127,46%	40%	Tidak Sehat
2021	-68,31%	40%	Tidak Sehat
2022	-243,42%	40%	Tidak Sehat
2023	-19,65%	40%	Tidak Sehat

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa Return on Equity PT Garuda Indonesia Tbk 2018-2023 dalam keadaan tidak sehat. Tidak sehatnya Return on Equity karena memiliki nilai yang dihasilkan dibawah standar industri. Pada tahun 2018 Return on Equity PT Garuda Indonesia Tbk sebesar -41,41%. Pada tahun 2019 menjadi -7,65%. Pada tahun 2020 terjadi peningkatan menjadi -127,46%. Pada tahun 2021 turun menjadi -68,31%. Pada tahun 2022 terjadi peningkatan menjadi -243,42%. Pada tahun 2023 turun menjadi -19,65%

Tabel 4.20 *Net Profit Margi (NPM)*
 PT. Garuda Indonesia Tbk 2018-2023

Tahun	Laba Setelah pajak	penjualan bersih	NPM=Laba Bersih/Penjualan Bersih
2018	-3.314.549.197.044	62.709.117.004.341	-5,29%
2019	-619.533.026.015	63.564.241.991.783	-0,97%
2020	-34.932.913.387.645	21.049.330.151.395	-165,96%
2021	-59.558.874.034.592	19.073.065.088.430	-312,27%
2022	58.781.560.552.224	33.036.351.526.898	177,93%
2023	3.884.779.277.280	45.271.104.945.104	8,58%

Tabel 4.21 Perbandingan *Net Profit Margin (NPM)* dengan Standar Industri
 PT. Garuda Indonesia Tbk 2018-2023

Tahun	Hasil Perhitungan	Standar Industri	Keterangan
2018	-5,29%	20%	Tidak Sehat
2019	-0,97%	20%	Tidak Sehat
2020	-165,96%	20%	Tidak Sehat
2021	-312,27%	20%	Tidak Sehat
2022	177,93%	20%	Sehat
2023	8,58%	20%	Tidak Sehat

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa Net Profit Margin PT Garuda Indonesia Tbk 2018-2023 dalam keadaan tidak sehat kecuali pada tahun 2022 tidak sehatnya Net Profit Margin karena memiliki nilai yang negatif. Pada tahun 2018 Net Profit Margi PT.Garuda Indonesia Tbk sebesar -5,29%. Pada tahun 2019 terjadi peningkata menjadi -0,97%. Pada tahun 2020 terjadi penurunan menjadi -165,96%. Pada tahun 2021 naik menjadi -312,27%. Pada tahun 2022 kembali turun menjadi 177,93%. Pada tahun 2023 turun menjadi 8,58%.

5. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan diatas, yang dapat ditarik kesimpulan dalam penelitian ini yaitu :

1. Rasio solvabilitas pada PT. AirAsia Indonesia Tbk yang diukur dengan menggunakan Debt to Equity Ratio menunjukkan kondisi perusahaan dalam keadaan tidak sehat, yang artinya modal perusahaan yang dibiayai dengan hutang lebih dominan meningkat dari pada yang disediakan oleh pemegang saham atau perusahaan. Sedangkan PT. Garuda Indonesia Tbk yang dilihat dari Debt to Equity Ratio menunjukkan kondisi keuangan perusahaan dalam keadaan tidak baik, yang artinya modal perusahaan yang dibiayai dengan hutang juga lebih dominan meningkat dari pada yang disediakan oleh pemegang saham atau perusahaan.
2. Rasio solvabilitas pada PT. AirAsia Indonesia Tbk yang diukur dengan menggunakan analisis Debt to Asset Ratio menunjukkan kondisi perusahaan dalam keadaan tidak sehat , yang artinya aset perusahaan yang dibiayai dengan hutang lebih dominan meningkat dari pada yang disediakan oleh pemegang saham atau pemilik perusahaan. Sedang PT. Garuda Indonesia Tbk yang diukur dengan menggunakan analisi Debt to Equity Ratio menunjukkan kondisi perusahaan dalam keadaan tidak sehat, aset perusahaan yang dibiayai dengan hutang lebih dominan meningkat dari pada yang disediakan oleh pemegang saham atau pemilik perusahaan.
3. Rasio profitabilitas PT.AirAsia Indonesia Tbk yang diukur dengan menggunakan Return on

Asset menunjukkan kondii keuangan yang tidak sehat, karena ketidak tepatan harga yang dipengaruhi oleh permintaan dan penawaran hal ini menunjukkan PT.AirAsia Indonesia Tbk mulai mengalami kendala dalam mendapatkan tingkat pengembalian atas investasi yang telah dilakukan. Sedangkan PT. Garuda Indonesia Tbk yang diukur dengan menggunakan Return on Asset mengalami keadaan tidak sehat, karena ketidak tepatan harga yang dipengaruhi oleh permintaan dan penawaran hal ini menunjukkan PT. Garuda Indonesia Tbk mulai mengalami kendala dalam mendapatkan tingkat pengembalian atas investasi yang telah dilakukan.

4. Rasio profitabilitas PT. AirAsia Indonesia Tbk yang diukur dengan menggunakan Return on Equity mengalami kondisi keuangan yang tidak sehat, yang artinya perusahaan atau pihak manajemen tidak sanggup untuk mengelolah modal yang tersedia secara efisien untuk memperoleh pendapatan. Sedangkan PT. Garuda Indonesia Tbk yang diukur dengan menggunakan Return on Equity menunjukan kondisi tidak sehat, yang artinya perusahaan atau pihak manajemen tidak sanggup untuk mengelolah modal yang tersedia secara efisien untuk memperoleh pendapatan.
5. Rasio profitabilitas PT. AirAsia Indonesia Tbk yang diukur dengan menggunakan net profit margin menunjukan Kondisi keuangan yang tidak sehat, karna nilai yang dihasilkan mengidentifikasi adanya inefisiensi atau tantangan eksternal yang berdampak negatif pada kinerja keuangan perusahaan. Sedangkan PT. Garuda Indonesia Tbk yang diukur dengan menggunakan net profit margin mengalami keadaan yang tidak sehat, karna nilai yang dihasilkan dibawah rata-rata standar industri, yang mengidentifikasikan bahwa perusahaan tidak efisien dalam mengelolah biaya dan pendapatannya.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] A, Ross Stephen. 2009. Pengantar Keuangan Perusahaan (Corporate Finance Fundamentals). Edisi 8. Salemba Empat:Jakarta.
- [2] Agus Sartono. 2010. Manajemen Keuangan Teori dan Aplikasi. Edisi 4. Yogyakarta: BPFE. Aksara
- [3] Alfabeta. Syahyunan. 2013. Manajemen Keuangan: Perencanaan, Analisis, dan Pengendalian Keuangan. Medan: USU Press.
- [4] Kasmir. (2010). Analisis Laporan Keuangan. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- [5] Kasmir, 2011, "Analisis Laporan Keuangan", Raja Grafindo Persada: Jakarta.
- [6] Kasmir. (2012), Analisis Laporan Keuangan. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada.
- [7] Kasmir. (2013). Bank dan Lembaga Keuangan Lainnya. Jakarta: PT Raja Grafindo. Persada.
- [8] Kasmir. (2014:129). Analisis Laporan Keuangan . Edisi Pertama, Cetakan
- [9] Ketujuh. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- [10] Kasmir. (2015). Analisis Laporan Keuangan. Edisi 8. Depok : Pt: Raja Grafindo Persada. PT Raja Grafindo Persada. Jakarta
- [11] Kasmir, 2016. Analisis Laporan Keuangan. Jakarta : PT. RajaGrafindo Persada
- [12] Kasmir, (2018). Manajemen sumber daya manusia (teori dan praktik). Depok:
- [13] Abdillah, W. A., Pranata, R. M., & Nurfauzan, M. I. (2022). Analisis Kinerja Keuangan Perusahaan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk 2016-2020 Berdasarkan Rasio Likuiditas dan Profitabilitas. Jurnal Manajemen dan Bisnis Kreatif, 8(1), 70-89.
- [14] Ardimas, W., & Wardoyo, W. (2014). Pengaruh kinerja keuangan dan corporate social responsibility terhadap nilai perusahaan pada bank go public yang terdaftar di BEI.
- [15] Asfali, I. (2019). Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas, Leverage, Aktivitas, Pertumbuhann Penjualan Terhadap Financial Distress Perusahaan Kimia.
- [16] Dewi, M. (2017). Analisis Rasio Keuangan untuk Mengukur Kinerja Keuangan PT Smartfren Telecom, Tbk. Jurnal Penelitian Ekonomi Akuntansi (JENSI), 1(1), 1-14.
- [17] Erlina., Rambe, O.S., dan Rasdianto. (2015). Akuntansi Keuangan Daerah. Berbasis Akrua. Jakarta: Salemba Empat. Krismiaji. (2015).
- [18] Fatma, F., & Devitra, J. (2019). Analisis dan Perancangan Sistem Informasi Manajemen Aset Berbasis Website Pada Biro Pengelolaan Barang Milik Daerah Setda Provinsi Jambi. Jurnal Manajemen Sistem Informasi, 4(1), 28-37.
- [19] Grediani, E., Saputri, E., & Hanifah, H. (2022). Analisis Rasio Solvabilitas, Likuiditas, dan Aktivitas Terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan di Sektor Perdagangan yang

- Terdaftar di BEI Periode 2016-2020. *Jurnal Ilmiah Akuntansi dan Keuangan*, 11(1), 51-65.
- [22] Manullang, I. (2008). Pengaruh kualitas pelayanan terhadap kepuasan pelanggan jasa penerbangan PT. Garuda Indonesia Airlines di bandara polonia Medan. Universitas Sumatera Utara: tidak diterbitkan.
- [23] Margaretha, F., & Setyaningrum, D. (2011). Pengaruh Resiko, Kualitas Manajemen, Ukuran dan Likuiditas Bank terhadap Capital Adequacy Ratio Bank-Bank yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Akuntansi dan Keuangan*, 13(1), 47-56.
- [24] Masyita, E., & Harahap, K. K. S. (2018). Analisis kinerja keuangan menggunakan rasio likuiditas dan profitabilitas. *Jurnal Akuntansi Dan Keuangan Kontemporer (JAKK)*, 1(1), 33-46.
- [25] Mawikere, T. G., Tumbel, T. M., & Rogahang, J. J. (2022). Analisis Kinerja Keuangan PT AirAsia Indonesia Tbk. *Productivity*, 3(6), 554-562.