



**ANALISIS PERBANDINGAN KINERJA KEUANGAN  
PERUSAHAAN SEKTOR PENERBANGAN  
SEBELUM PANDEMI COVID-19 DAN  
PADA SAAT PANDEMI COVID-19**

**SKRIPSI**

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Ujian Memperoleh  
Gelar Sarjana Ekonomi Pada Fakultas Sosial Sains  
Universitas Pembangunan Panca Budi

Oleh :

**INDA NOVITA SARI**

1925100188

**PROGRAM STUDI AKUNTANSI  
FAKULTAS SOSIAL SAINS  
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI  
MEDAN  
2021**



FAKULTAS SOSIAL SAINS  
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI  
M E D A N

PENGESAHAN SKRIPSI

NAMA : INDA NOVITA SARI  
NPM : 1925100188  
PROGRAM STUDI : AKUNTANSI  
JENJANG : S 1 ( STRATA SATU )  
JUDUL SKRIPSI : ANALISIS PERBANDINGAN KINERJA KEUANGAN  
PERUSAHAAN SEKTOR PENERBANGAN  
SEBELUM PANDEMI COVID-19 DAN PADA SAAT  
PANDEMI COVID-19

MEDAN, 31 AGUSTUS 2021

KETUA PROGRAM STUDI

( Dr. Oktarina Khalimah Siregar, SE., M.Si )



( Dr. Onny Medalina, SE., M.Kn )

PEMBIMBING I

( Heriyati Choesna, SE., M.Si )

PEMBIMBING II

( Dr. Rahliana Br. Purba, SE., M.Si., AK., CA )



**FAKULTAS SOSIAL SAINS  
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI  
MEDAN**

SKRIPSI DITERIMA DAN DISETUJUI OLEH PANITIA UJIAN SARJANA  
PROGRAM STUDI AKUNTANSI FAKULTAS SOSIAL SAINS  
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI

**PERSETUJUAN UJIAN**

NAMA : INDA NOVITA SARI  
N.P.M : 1925100128  
PROGRAM STUDI : AKUNTANSI  
JENJANG : S 1 ( STRATA SATU )  
JUDUL SKRIPSI : ANALISIS PERBANDINGAN KINERJA KEUANGAN  
PERUSAHAAN SEKTOR PENERBANGAN SEBELUM  
PANDEMI COVID-19 DAN PADA SAAT PANDEMI  
COVID-19

MEDAN, 30 NOVEMBER 2021



(Dr. Oktarini Khairunnis Siregar, SE., M.Si)

ANGGOTA II

(Dr. Rahima Br. Purba, SE., M.Si., AK., CA)

ANGGOTA I

(Heriyati Chrisna, SE., M.Si)

ANGGOTA III

(Dra. Mariyam, AK., M.Si., AK., CA)

ANGGOTA IV

(Ayu Kurnia Sari, SE., M.Si., AK., CA)

## PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : INDA NOVITA SARI  
NPM : 1925100188  
Fakultas/Program Studi : SOSIAL SAINS/AKUNTANSI  
Judul Skripsi : ANALISIS PERBANDINGAN KINERJA KEUANGAN PERUSAHAAN SEKTOR PENERBANGAN SEBELUM PANDEMI COVID-19 DAN PADA SAAT PANDEMI COVID-19

Dengan ini menyatakan bahwa :

1. Skripsi ini merupakan hasil karya tulis saya sendiri dan bukan merupakan hasil karya orang lain (plagiat) ;
2. Memberikan izin hak bebas Royalti Non-Eksklusif kepada Unpad untuk menyimpan, mengalih-media/formatkan, mengelola, mendistribusikan, dan mempublikasikan karya skripsinya melalui internet atau media lain bagi kepentingan akademis.

Pernyataan ini saya buat dengan penuh tanggung jawab dan saya bersedia menerima konsekuensi apa pun sesuai dengan aturan yang berlaku apabila dikemudian hari diketahui bahwa pernyataan ini tidak benar.

Medan, 30 November 2021

  
Novita Sari  
1925100188



# UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI FAKULTAS SOSIAL SAINS

Fakultas Ekonomi UNPAB, Jl. Jend. Gatot Subroto Km. 4,5 Medan-Fax. 061-8458077 PO.BOX : 1099 MEDAN

PROGRAM STUDI EKONOMI PEMBANGUNAN	(TERAKREDITASI)
PROGRAM STUDI MANAJEMEN	(TERAKREDITASI)
PROGRAM STUDI AKUNTANSI	(TERAKREDITASI)
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM	(TERAKREDITASI)
PROGRAM STUDI PERPAJAKAN	(TERAKREDITASI)

## PERMOHONAN JUDUL TESIS / SKRIPSI / TUGAS AKHIR\*

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama Lengkap : INDA NOVITA SARI  
 Tempat/Tgl. Lahir : MEDAN / 11 November 1997  
 Nomor Pokok Mahasiswa : 1925100188  
 Program Studi : Akuntansi  
 Konsentrasi : Akuntansi Sektor Bisnis  
 Jumlah Kredit yang telah dicapai : 147 SKS, IPK 3.64  
 Nomor Hp : 081361047485

Dengan ini mengajukan judul sesuai bidang ilmu sebagai berikut :

No.	Judul
1.	Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Sektor Penerbangan Sebelum Pandemi Covid-19 dan Pada Saat Pandemi Covid-19

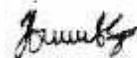
Catatan : Disisi Oleh Dosen Jika Ada Perubahan Judul

\*Coret Yang Tidak Perlu

Rektor I,  
  
 (Cahyo Pramono, S.E., M.M.)

Medan, 16 Maret 2021

Pemohon,



( Inda Novita Sari )

Tanggal : 19 Maret 2021

Disahkan oleh  
 Dosen

( Dr. Bambang Widjanarko, SE., MM )

Tanggal : 18 Maret 2021

Disetujui oleh : Dosen  
 Pembimbing I :

( Herryati Citrisna, SE., M.Si )

Tanggal : 19 Maret 2021

Disetujui oleh: Ka.  
Prodi Akuntansi



( Dr. Rahima Idris Purba, SE., M.Si., Ak., CA. )

Tanggal : 19 Maret 2021

Disetujui oleh: Dosen  
Pembimbing II:



( Dr. Rahima Idris Purba, SE., M.Si., Ak., CA. )

No. Dokumen: FM-UPBM-18-02

Revisi: 0

Tgl. Eff: 22 Oktober 2018

Sumber dokumen: <http://mahasiswa.pancabudi.ac.id>

Dicetak pada: Selasa, 16 Maret 2021 15:30:54

Acc seminar proposal



Inda Novita Sari, SE, MSi

06/05/2021



**ANALISIS PERBANDINGAN KINERJA KEUANGAN  
PERUSAHAAN SEKTOR PENERBANGAN  
SEBELUM PANDEMI COVID-19 DAN  
PADA SAAT PANDEMI COVID-19**

**PROPOSAL**

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Ujian  
Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi Pada Fakultas Sosial Sains  
Universitas Pembangunan Panca Budi

Oleh :

**INDA NOVITA SARI**  
NPM 1925100188

**PROGRAM STUDI AKUNTANSI  
FAKULTAS SOSIAL SAINS  
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI  
MEDAN  
2021**



UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCABUDI  
FAKULTAS SOSIAL SAINS

Jln. Jend. Gatot Subroto Km. 4,5 Telp. (061) 3010606 PO. BOX. 1099 Medan.  
Email: admin\_fcc@unpab.pancabudi.ac.id <http://www.pancabudi.ac.id>

BERITA ACARA BIMBINGAN PROPOSAL / SKRIPSI

UNIV/PTS : UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCABUDI  
Fakultas : Sosial Sains  
Dosen Pembimbing : Heriyati Chrisna, SE., M.Si  
Nama Mahasiswa : Inda Novita Sari  
Jurusan / Program Studi : Akuntansi / Akuntansi  
No. Stambuk / NPM : 1925100188  
Jenjang Pendidikan : Strata I  
Judul Skripsi : Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Sektor Penerbangan Sebelum Pandemi covid-19 dan Pada Saat Pandemi Covid-19

Tanggal	Pembahasan Materi	Paraf	Keterangan
19 April 2021	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Pada latar belakang di berikan tambahan data kinerja keuangan Tahun 2019 (Triwulan 1, Triwulan 2 &amp; Triwulan 3) dan kinerja keuangan 2020 (Triwulan 1, Triwulan 2 &amp; Triwulan 3) dan diberikan tambahan dengan memasukkan hasil peneliti sebelumnya di latar belakang.</li><li>2. Pada identifikasi masalahnya di tambah menjadi 2 atau lebih dengan cara mencari masalah yang ada pada latar belakang</li><li>3. Pada batasan masalah, data laporan keuangannya diambil dari tahun 2018, 2019 dan 2020</li><li>4. Pada tujuan peneliti, di tambah nama perusahaannya.</li><li>5. Pada keaslian penelitiannya diganti dengan judul tentang masa pandemi covid 19</li><li>6. Pada kerangka konseptual, ditambah pengertian kerangka konseptual, kemudian masukkan hasil peneliti sebelumnya dan diberikan kejelasan rasio yang digunakan dalam penelitiannya.</li><li>7. Pada hal. 28-29 penjelasan pengertian rasionya dihapus</li><li>8. Pada hipotesis penelitian di isi dengan sesuai tujuan peneliti</li><li>9. Pada sampel penelitian, diubah menjadi sampel jenuh dan diberikan penjelasan kriteria peneliti sampel bahwa perusahaan yang terdaftar di BEI ada 3 dan ke 3 nya digunakan sebagai sampel</li><li>10. Pada Teknik pengumpulan data, ditambah dengan menggunakan literatur.</li></ol>	 	

<p>04 Mei 2021</p>	<p>11. Pada variabel peneliti, tidak usah dibuat variabel bebas dan variabel terikat, langsung dibuat variabel x dan y nya apa saja yang digunakan pada penelitian tersebut.</p> <p>12. Pada uji hipotesis, hanya menggunakan uji paired sampel T-Test</p> <p>1. Pada rumusan masalah diubah menjadi apakah ada perbedaan</p> <p>2. Pada tujuan penelitian di rubah menjadi untuk membuktikan secara empiris dan disesuaikan dengan rumusan masalah</p> <p>3. Pada model penelitiannya di hapus</p> <p>4. Pada mapping penelitian yang Christo diganti dengan peneliti yang tentang covid</p> <p>5. Pada kerangka konseptual ditambahi dibawah hasil penelitian dengan ada/ tidak ada</p> <p>6. Pada hipotesis dirubah dengan sesuai rumusan masalah</p>		
<p>06 Mei 2021</p>	<p>Acc seminar prioposal</p>		

Medan,  
Diketahui/Disetujui Oleh:  
Ka. Prodi

Dr. Raffinabr. Purba, SE, M.Si., Ak., CA



Dosen Pembimbing I

Heriyat Christna, SE., M.Si



Acc Sempurna  
2/5/2021



**ANALISIS PERBANDINGAN KINERJA KEUANGAN  
PERUSAHAAN SEKTOR PENERBANGAN  
SEBELUM PANDEMI COVID-19 DAN  
PADA SAAT PANDEMI COVID-19**

**PROPOSAL**

Oleh :

**INDA NOVITA SARI**  
NPM 1925100188

**PROGRAM STUDI AKUNTANSI  
FAKULTAS SOSIAL SAINS  
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI  
MEDAN  
2021**



UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI  
FAKULTAS SOSIAL SAINS

Jln.Jend.Gatot Subroto Km.4,5Telp. (061) 30106060 PO.BOX.1099 Medan,  
Email:admin\_fm@unpab.panca Budi.org http://www.unpab.ac.id

BERITA ACARA BIMBINGAN PROPOSAL / SKRIPSI

UNIV/PTS : UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI  
Fakultas : Sosial Sains  
Dosen Pembimbing : Dr.Rahima br. Purba,SE.,MSi  
Nama Mahasiswa : Inda Novita Sari  
Jurusan / Program Studi : Akuntansi / Akuntansi  
No.Stambuk/ NPM : 1925100188  
Jenjang Pendidikan : Strata I  
Judul Skripsi : Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Sektor Penerbangan Sebelum Pandemi covid-19 dan Pada Saat Pandemi Covid-19

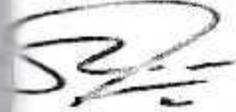
Tanggal	Pembahasan Materi	Paraf	Keterangan
11 Mei 2021	Pada Cover Proposal dihapus tulisan " Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Ujian Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi Pada Fakultas Sosial Sains Universitas Pembangunan Panca Budi"		Selesai

Medan,  
Diketahui/Disetujui Oleh:  
Ka.Prodi

Dr.Rahima br. Purba,SE.,M.Si.,Ak.,CA

Dosen Pembimbing II

Dr.Rahima br. Purba,SE.,M.Si.,Ak.,CA



**ANALISIS PERBANDINGAN KINERJA KEUANGAN  
PERUSAHAAN SEKTOR PENERBANGAN  
SEBELUM PANDEMI COVID-19 DAN  
PADA SAAT PANDEMI COVID-19**

**SKRIPSI**

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Ujian Memperoleh  
Gelar Sarjana Ekonomi Pada Fakultas Sosial Sains  
Universitas Pembangunan Panca Budi

Oleh :

**INDA NOVITA SARI**

1925100188

**PROGRAM STUDI AKUNTANSI  
FAKULTAS SOSIAL SAINS  
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI  
MEDAN  
2021**



UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCABUDI  
FAKULTAS SOSIAL SAINS

Jln. Jend. Gatot Subroto Km. 4,5 Telp. (061) 30106050 P.O. BOX. 1099 Medan.  
Email: admin\_to@unpab.pancabudi.org <http://www.pancabudi.ac.id>

BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI

UNIV/PTS : UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCABUDI  
Fakultas : Sosial Sains  
Dosen Pembimbing : Heriyati Chrisna, SE., M.Si  
Nama Mahasiswa : Inda Novita Sari  
Jurusan / Program Studi : Akuntansi / Akuntansi  
No. Stambuk/ NPM : 1925100187  
Jenjang Pendidikan : Strata I  
Judul Skripsi : Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Sektor Penerbangan Sebelum Pandemi covid-19 dan Pada Saat Pandemi Covid-19

Tanggal	Pembahasan Materi	Paraf	Keterangan
19 Agustus 2021	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Pada penulisan abstrak seharusnya 1 spasi</li><li>2. Pada abstrack tulisan penelitiannya tidak berbahasa inggris</li><li>3. Pada kata pengantar penyebutan nama ibu rahimanya di jadikan satu</li><li>4. Pada pengesahan skripsi terdapat penulisan DR, sehingga di ubah penulisannya menjadi Dr.</li><li>5. Pada bab 1 yang terdapat penulisan "maka kesimpulan dari penjelasan dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan kinerja keuangan antara sebelum pandemi Covid-19 dan pada saat pandemi covid-19 yang ditunjukkan dari perolehan laba" dapat di ubah menjadi Maka hasil dari NPM tersebut mengalami penurunan yang terjadi pada kinerja keuangan perusahaan sektor penerbangan antara sebelum pandemi Covid-19 dan pada saat pandemi Covid-19 yang ditunjukkan dari perolehan laba.</li><li>6. Pada bab 1 rumusan masalah diubah menjadi apakah ada perbedaan Apakah ada perbedaan kinerja keuangan perusahaan sektor penerbangan</li></ol>		

	<p>sebelum dan pada saat pandemi Covid-19 dengan diukur dari <i>current ratio</i>. (d disesuaikan point 1-5 di ubah)</p> <p>7. Pada tujuan penelitian di ubah menjadi untuk membuktikan secara empiris apakah ada perbedaan kinerja keuangan perusahaan sektor penerbangan sebelum dan pada saat pandemi Covid-19 dengan diukur dari <i>current ratio</i>. (d disesuaikan point 1-5 di ubah)</p> <p>8. Pada bab 1 populasinya diubah menjadi penelitian terdahulu populasinya yaitu Bank Syariah BUMN Sedangkan penelitian ini populasinya yaitu perusahaan sub sektor penerbangan yang terdaftar di BEI.</p> <p>9. Pada kerangka konseptual dibuat menurut pendapat para ahli</p> <p>10. Pada hipotesis dirubah dengan sesuai rumusan masalah</p> <p>11. Pada mapping peneliti sebelumnya tulisannya di ubah ke atas</p> <p>12. Pada bab 3 sampel kriterianya dirubah menjadi Adapun kriteria-kriteria penelitian sampel dalam penelitian ini merupakan perusahaan sub sektor penerbangan yang terdaftar di BEI untuk melakukan pengangkutan penumpang seperti PT. Air Asia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk.</p> <p>13. Pada pembahasan dapat diubah bahasa nya menjadi hasil penelitian ini mendukung dari hasil penelitian sebelumnya.</p> <p>14. Mencari jurnal sebelumnya yang membahas tentang pandemi sehingga pada pembahasan bisa membandingkan hasil peneliti sebelum.</p>		
--	---	--	--

10 September 2021	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pada bab 1 : Identifikasi masalah pada point 3 diberikan sedikit penjelasan kembali</li> <li>2. Pada bab 4 : Pada pembahasan dapat ditambahkan penjelasan dalam menganalisisnya dan pada pembasannya di ganti menjadi 4.2.1 dan seterusnya.</li> </ol>		
27 September 2021	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pada bab 1 : Identifikasi masalah pada point 3 dan point 4 diberikan tambahan bahwa adanya penurunan pendapatan pada masa pandemi Covid-19</li> <li>2. Pada bab 4 : Pada pembahasan dapat ditambahkan penjelasan dalam menganalisisnya</li> </ol>		
06 Oktober 2021	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pada Bab 4 : pada pembahasan masih belum ada analisis yang dikaitkan dengan kondisi pandemi</li> </ol>		
24 Oktober 2021	Acc sidang meja hijau		

Medan,  
Diketahui/Disetujui Oleh:  
Ka.Prodi



Dr. Oktarni Khamilah Siregar, SE., M.Si

Dosen Pembimbing I



Heriyati Christa, SE., M.Si



Acc sidang

29/10-2021

**ANALISIS PERBANDINGAN KINERJA KEUANGAN  
PERUSAHAAN SEKTOR PENERBANGAN  
SEBELUM PANDEMI COVID-19 DAN  
PADA SAAT PANDEMI COVID-19**

**SKRIPSI**

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Ujian Memperoleh  
Gelar Sarjana Ekonomi Pada Fakultas Sosial Sains  
Universitas Pembangunan Panca Budi

Oleh :

**INDA NOVITA SARI**

1925100188

**PROGRAM STUDI AKUNTANSI  
FAKULTAS SOSIAL SAINS  
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI  
MEDAN  
2021**



UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCABUDI  
FAKULTAS SOSIAL SAINS

Jln. Jend. Gatot Subroto Km. 4,5 Telp. (061) 3010606 PO. BOX. 1099 Medan.  
Email: admin\_fe@ucpb.pancabudi.org <http://www.pancabudi.ac.id>

BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI

UNIV/PTS : UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCABUDI  
Fakultas : Sosial Sains  
Dosen Pembimbing : Dr. Rahima br. Purba, SE., M.Si., Ak., CA  
Nama Mahasiswa : Inda Novita Sari  
Jurusan / Program Studi : Akuntansi / Akuntansi  
No. Stambuk/ NPM : 1925100187  
Jenjang Pendidikan : Strata I  
Judul Skripsi : Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Sektor Penerbangan Sebelum Pandemi covid-19 dan Pada Saat Pandemi Covid-19

Tanggal	Pembahasan Materi	Paraf	Keterangan
26/10/2021	lihat kembali pedoman penulisan, pembahasan kaitkan dengan teori yang ada di Bab 2, lampiran harus ada hasil statistik,		
29/10/2021	Acc Sidang		

Medan,

Diketahui/Disetujui Oleh:

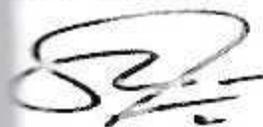
Ka Prodi

Dr. Oktarina Khamilah Siregar, SE., M.Si

Dosen Pembimbing II

Dr. Rahima br. Purba, SE., M.Si., Ak., CA

ACC JILID LUX



Ariyati Chrisna, SE, MSi

PB I 24/12/2021



**ANALISIS PERBANDINGAN KINERJA KEUANGAN  
PERUSAHAAN SEKTOR PENERBANGAN  
SEBELUM PANDEMI COVID-19 DAN  
PADA SAAT PANDEMI COVID-19**

**SKRIPSI**

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Ujian Memperoleh  
Gelar Sarjana Ekonomi Pada Fakultas Sosial Sains  
Universitas Pembangunan Panca Budi

Oleh :

**INDA NOVITA SARI**

1925100188

**PROGRAM STUDI AKUNTANSI  
FAKULTAS SOSIAL SAINS  
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI  
MEDAN  
2021**

Ace filid lax

27/12-2021



**ANALISIS PERBANDINGAN KINERJA KEUANGAN  
PERUSAHAAN SEKTOR PENERBANGAN  
SEBELUM PANDEMI COVID-19 DAN  
PADA SAAT PANDEMI COVID-19**

**SKRIPSI**

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Ujian Memperoleh  
Gelara Sarjana Ekonomi Pada Fakultas Sosial Sains  
Universitas Pembangunan Panca Budi

Oleh :

**INDA NOVITA SARI**

1925100188

**PROGRAM STUDI AKUNTANSI  
FAKULTAS SOSIAL SAINS  
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI  
MEDAN  
2021**



Report file name: originaly report 3.11.2021 14:54:38 - INDA NOVITA SAR\_1925100188\_AKUNTANSI.apprpt.html  
Report location: C:\Users\Admri\Documents\Faginan Documents\Faginan records originaly report 3.11.2021 14:54:38 - INDA NOVITA SAR\_1925100188\_AKUNTANSI.docx.html

### Plagiarism Detector v. 1921 - Originality Report 11/3/2021 2:54:34 PM

originaly report 3.11.2021 14:54:38 - INDA NOVITA SAR\_1925100188\_AKUNTANSI.docx [Download](#) Universitas Pembangunan Panca Budi\_License03

- 1 [Go to Document](#) [Print](#) [Rewrite](#) [Advanced Settings](#) [Id](#)
- 2 [Word](#) [Copy](#) [Internet Check](#)



Originality Report: Study Intelligence

1 [Go to Document](#)



2 [Go to Document](#) [Print](#)



## SURAT KETERANGAN PLAGIAT CHECKER

Dengan ini saya Ka LPMU UNPAB menerangkan bahwa surat ini adalah bukti pengesahan dari LPMU sebagai pengesah proses plagiat checker Tugas Akhir/ Skripsi/Tesis selama masa pandemi *Covid-19* sesuai dengan edaran rektor Nomor : 7594/13/R/2020 Tentang Pemberitahuan Perpanjangan PBM Online.

Demikian disampaikan.

NB: Segala penyalahgunaan/pelanggaran atas surat ini akan di proses sesuai ketentuan yang berlaku UNPAB.



No Dokumen : PM-UJMA-06-02	Revisi : 00	Tgl Eff : 23 Jan 2019
----------------------------	-------------	-----------------------



**YAYASAN PROF. DR. H. KADIRUN YAHYA**  
**PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI**  
Jl. Jend. Gatot Subroto KM. 4.5 Medan Sunggal, Kota Medan Kode Pos 20122

**SURAT BEBAS PUSTAKA**  
**NOMOR: 792/PERP/BP/2021**

Kepala Perpustakaan Universitas Pembangunan Panca Budi menorangkan bahwa berdasarkan data pengguna perpustakaan  
nama saudara/i:

Nama : INDA NOVITA SARI  
NPM : 1925100188  
Tingkat/Semester : Akhir  
Matakuliah : SOSIAL SAINS  
Jurusan/Prodi : Akuntansi

Sejak tanggal 29 Oktober 2021, dinyatakan tidak memiliki tanggungan dan atau pinjaman buku  
dan tidak lagi terdaftar sebagai anggota Perpustakaan Universitas Pembangunan Panca Budi Medan.

Medan, 29 Oktober 2021  
Diketahui oleh,  
Kepala Perpustakaan

  
Rahmad Budi Utomo, ST, M.Kom

No. Dokumen : FM-PERPUS-06-01

Revisi : 01

Tgl. Efektif : 04 Juni 2015

FM-BPAA-2012-041

Hal : Permohonan Meja Hijau

Medan, 29 Oktober 2021  
 Kepada Yth : Bapak/Ibu Dekan  
 Fakultas SOSIAL SAINS  
 UNPAB Medan  
 Di -  
 Tempat

Dengan hormat, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : INDA NOVITA SARI  
 Tempat/Tgl. Lahir : MEDAN /  
 Nama Orang Tua : EDDY MINARNO  
 N. P. M : 1925100188  
 Fakultas : SOSIAL SAINS  
 Program Studi : Akuntansi  
 No. HP : 081361047485  
 Alamat :

Datang bermohon kepada Bapak/Ibu untuk dapat diterima mengikuti Ujian Meja Hijau dengan judul **Analisis perbandingan kinerja keuangan perusahaan sektor penerbangan sebelum pandemi covid-19 dan pada saat pandemi covid 19**, Selanjutnya saya menyatakan :

1. Melampirkan KKM yang telah disahkan oleh Ka. Prodi dan Dekan
2. Tidak akan menuntut ujian perbaikan nilai mata kuliah untuk perbaikan indeks prestasi (IP), dan mohon diterbitkan ijazahnya setelah lulus ujian meja hijau.
3. Telah tercapai keterangan bebas pustaka
4. Terlampir surat keterangan bebas laboratorium
5. Terlampir pas photo untuk ijazah ukuran 4x6 = 5 lembar dan 3x4 = 5 lembar Hitam Putih
6. Terlampir foto copy STTB SLTA dilegalisir 1 (satu) lembar dan bagi mahasiswa yang lanjutan D3 ke S1 lampirkan ijazah dan transkripnya sebanyak 1 lembar.
7. Terlampir pelunasan kwintasi pembayaran uang kuliah berjalan dan wisuda sebanyak 1 lembar
8. Skripsi sudah dijilid lux 2 exemplar (1 untuk perpustakaan, 1 untuk mahasiswa) dan jilid kertas jeruk 5 exemplar untuk penguji (bentuk dan warna penjiilidan diserahkan berdasarkan ketentuan fakultas yang berlaku) dan lembar persetujuan sudah ditandatangani dosen pembimbing, prodi dan dekan
9. Soft Copy Skripsi disimpan di CD sebanyak 2 disc (Sesuai dengan Judul Skripsinya)
10. Terlampir surat keterangan BKKOL (pada saat pengambilan ijazah)
11. Setelah menyelesaikan persyaratan point-point diatas berkas di masukan kedalam MAP
12. Bersedia melunaskan biaya-biaya uang dibebankan untuk memproses pelaksanaan ujian dimaksud, dengan rincian sbb :

1. [102] Ujian Meja Hijau	: Rp.	1,000,000
2. [170] Administrasi Wisuda	: Rp.	1,750,000
<b>Total Biaya</b>	<b>: Rp.</b>	<b>2,750,000</b>

Ukuran Toga : M

Diketahui/Disetujui oleh :



Dr. Onny Medaline, SH., M.Kn  
 Dekan Fakultas SOSIAL SAINS

Hormat saya



INDA NOVITA SARI  
 1925100188

Catatan :

- 1. Surat permohonan ini sah dan berlaku bila ;
  - a. Telah dicap Bukti Pelunasan dari UPT Perpustakaan UNPAB Medan.
  - b. Melampirkan Bukti Pembayaran Uang Kuliah aktif semester berjalan
- 2. Dibuat Rangkap 3 (tiga), untuk - Fakultas - untuk BPAA (asli) - Mhs.ybs.

## ABSTRAK

Penelitian ini berjudul “Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Sektor Penerbangan Sebelum Pandemi Covid-19 dan Pada Saat Pandemi Covid-19”. Penelitian ini bertujuan untuk membuktikan secara empiris perbedaan kinerja keuangan PT. Air Asia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk terhadap Rasio Likuiditas (*Current Ratio*), Rasio Solvabilitas (*Debt to Equity Ratio*), Rasio Aktivitas (*Total Assets Turnover*), Rasio profitabilitas (*Return On Equity dan Return On Assets*) sebelum pandemi covid-19 dan pada saat pandemi covid-19. Populasi dalam penelitian ini adalah perusahaan sektor penerbangan yang terdaftar di BEI Yaitu PT. Air Asia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk. Penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling* sehingga diperoleh 2 perusahaan yang menjadi sampel. Jenis data dalam penelitian ini adalah data kuantitatif dan sumber data yaitu data sekunder. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan dokumentasi dan literatur. Teknik analisis data yang digunakan pada penelitian ini meliputi :Statistik deskriptif, Uji normalitas, Uji *Paired t-test*, Uji *Wilcoxon Signed Rank Test*. Berdasarkan hasil uji *paired sampel t-test* TATO menghasilkan nilai signifikan TATO lebih kecil dari 0,05 ( $0,012 < 0,05$ ), ROA menghasilkan nilai signifikan ROA lebih besar dari 0,05 ( $0,059 > 0,05$ ) dan berdasarkan hasil Uji *Wilcoxon Signed Rank Test* CR menghasilkan nilai Asymp. Sig lebih besar dari 0,05 ( $0,249 > 0,05$ ) , DER menghasilkan nilai Asymp.Sig lebih besar dari 0,05 ( $0,028 > 0,05$ ), ROE menghasilkan nilai Asymp.Sig. lebih kecil dari 0,05 ( $0,028 < 0,05$ ) . Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa rasio DER, TATO dan ROE terdapat perbedaan yang signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan sektor penerbangan antara sebelum pandemi covid-19 dan pada saat pandemi covid-19. Sedangkan pada rasio CR dan ROA tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara sebelum pandemi covid-19 dan pada saat pandemi covid-19.

**Kata Kunci : CR, DER, TATO, ROE, ROA**

## ABSTRACT

*This research entitled "Comparative Analysis of Financial Performance Flight Before Pandemic Covid Sector-19 and At The Pandemic Covid-19". This study aims to empirically prove the differences in the financial performance of PT. Air Asia Indonesia Tbk and PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk to Liquidity Ratio ( Current Ratio ), Solvency Ratio ( Debt to Equity Ratio ), Activity Ratio ( Total Assets Turnover ), Profitability Ratio ( Return On Equity and Return On Assets ) before the covid-19 pandemic and during the covid-19 pandemic. The population in this study is an aviation sector company listed on the Indonesia Stock Exchange, namely PT. Air Asia Indonesia Tbk and PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk. This research uses purposive sampling technique in order to obtain 2 companies as samples. The type of data in this study is quantitative data and the data source is secondary data. Data collection techniques were carried out using documentation and literature. Data analysis techniques used in this study include: descriptive statistics, normality test, Paired t-test , Wilcoxon Signed Rank Test . Based on the results of the paired sample t-test TATO yields a significant value of TATO less than 0.05 ( $0.012 < 0.05$ ), ROA produces a significant value of ROA greater than 0.05 ( $0.059 > 0.05$ ) and based on the results of the Wilcoxon Test Signed Rank Test CR produces Asymp.Sig value. Sig is greater than 0.05 ( $0.249 > 0.05$ ), DER produces an Asymp.Sig value greater than 0.05 ( $0.028 > 0.05$ ), ROE produces an Asymp.Sig value. less than 0.05 ( $0.028 < 0.05$ ) . The results of this study indicate that the DER, TATO and ROE ratios have significant differences in the financial performance of aviation sector companies between before the covid-19 pandemic and during the covid-19 pandemic. While the ratio of CR and ROA there is no significant difference between before the covid-19 pandemic and during the covid-19 pandemic.*

**Keywords: CR, DER, TATO, ROE, ROA**

## KATA PENGANTAR

Segala puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala ridho dan karunianya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi. Adapun judul yang penulis ajukan dengan judul **“Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Sektor Penerbangan Sebelum Pandemi Covid-19 dan Pada Saat Pandemi Covid-19”**. Skripsi ini adalah untuk memenuhi salah satu syarat kelulusan dalam meraih gelar Sarjana Sastra Satu (S-1) Program Studi Akuntansi Fakultas Sosial Sains Universitas Pembangunan Panca Budi Medan.

Selama penelitian dan penyusunan laporan penelitian skripsi ini, penulis tidak luput dari kendala. Kendala tersebut dapat diatasi penulis dari adanya bantuan, bimbingan dan dukungan dari berbagai pihak, oleh karena itu penulis ingin menyampaikan rasa terimakasih sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Dr. H. Muhammad Isa Indrawan, SE., MM, selaku Rektor Universitas Pembangunan Panca Budi
2. Ibu Dr. Onny Medaline, SH., M.Kn, selaku Dekan Fakultas Sosial Sains Universitas Pembangunan Panca Budi.
3. Ibu Dr. Oktarini Khalimah Siregar, SE.,M.Si, selaku Ketua Program Studi Akuntansi Universitas Pembangunan Panca Budi
4. Ibu Heriyati Chrisna, SE., M.Si, selaku dosen pembimbing 1 (satu) yang sudah banyak membantu dan memberikan kritik serta saran terhadap skripsi ini.
5. Ibu Dr. Rahima Br. Purba, SE., M.Si.,CA selaku dosen pembimbing 2 (dua) yang sudah banyak membantu untuk perbaikan sistematika penulisan skripsi ini.
6. Seluruh Dosen Pengajar dan Staff Fakultas Sosial Sains Program Studi Akuntansi Universitas Pembangunan Panca Budi yang senantiasa mendidik dan membimbing penulis.
7. Terkhusus kepada Orang Tua penulis Bapak Edy Minarno dan Ibu Sri Nilawati yang selalu membimbing dan memberikan dukungan baik berupa

materi maupun dukungan moral serta selalu mendoakan dan mendidik dengan penuh kasih sayang.

8. Kakak dan abang tercinta Vivi Yuliza, Sri Hermawan dan Tommy Azhari yang selalu memberikan dukungan, nasihan dan motivasi.
9. Seluruh teman kelas Reguler 2 Siang 5 LH J/S terkhusus Fahrurizki, Dilla, Grace dan Peni yang sama-sama berjuang menyelesaikan perkuliahan selama kurang lebih 2 tahun ini.
10. Sahabat-sahabat penulis yaitu Zandhipa, Aryani, Try yang selalu memberikan nasihat dan motivasi serta memberikan dukungan kepada penulis
11. Dan seluruh pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Medan, November 2021  
Penulis

**Inda Novita Sari**  
**NPM :1925100188**

## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN.....</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN.....</b>	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN.....</b>	<b>iv</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>v</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>vi</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>xii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xiii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Identifikasi dan Batasan Masalah .....	7
1.2.1 Identifikasi Masalah.....	7
1.2.2 Batasan Masalah .....	8
1.3 Rumusan Masalah.....	9
1.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	10
1. 4.1 Tujuan Penelitian .....	10
1. 4.2 Manfaat Penelitian .....	10
1.5 Keaslian Penelitian .....	11
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
2.1.Landasan Teori .....	13
2.1.1 Kinerja Keuangan .....	13
2.1.2 Laporan Keuangan .....	14
2.1.3 Analisis Rasio Keuangan .....	20
2.1.4 Pandemi Covid-19 .....	28
2.2 Penelitian Sebelumnya.....	31
2.3 Kerangka Konseptual.....	34
2.4. Hipotesis Penelitian .....	36

### **BAB III METODE PENELITIAN**

3.1. Pendekatan Penelitian .....	37
3.2 Tempat dan Waktu Penelitian .....	37
3.2.1 Tempat Penelitian .....	37
3.2.2 Waktu Penelitian .....	37
3.3 Populasi dan Sampel .....	38
3.3.1 Populasi .....	38
3.3.2 Sampel .....	37
3.4 Jenis dan Sumber Data .....	39
3. 4.1 Jenis Data .....	39
3. 4.2 Sumber Data .....	39
3.5 Teknik Pengumpul Data .....	39
3.6 Variabel Penelitian dan Defenisi Operasional .....	40
3. 6.1 Variabel Penelitian .....	40
3. 6.2 Defenisi Operasional .....	40
3.7 Teknik Analisis Data .....	42

### **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

4.1 Hasil Penelitian .....	46
4. 1.1 Sejarah Perkembangan Perusahaan .....	46
4. 1.2 Visi dan Misi Perusahaan .....	51
4. 1.3 Struktur Organisasi .....	52
4. 1.4 Penyajian Data .....	56
4. 1.5 Analisis Data .....	62
4. 1.6 Uji Prasyarat Analisis Data .....	65
4. 1.7 Uji Hipotesis .....	68
4.2 Pembahasan .....	72
4.2.1. Pembahasan Analisis Kinerja Keuangan <i>Current Ratio</i> Sebelum Pandemi Covid-19 dan Pada Saat Pandemi Covid- 19 .....	72

4.2.2. Pembahasan Analisis Kinerja Keuangan <i>Debt TO Equity Ratio</i> (DER) Sebelum Pandemi Covid-19 dan Pada Saat Pandemi Covid-19 .....	73
4.2.3. Pembahasan Analisis Kinerja Keuangan <i>Total Asset Turnover</i> (TATO) Sebelum Pandemi Covid-19 dan Pada Saat Pandemi Covid-19 .....	75
4.2.4. Pembahasan Analisis Kinerja Keuangan <i>Return On Equity</i> (ROE) Sebelum Pandemi Covid-19 dan Pada Saat Pandemi Covid-19 .....	77
4.2.5. Pembahasan Analisis Kinerja Keuangan <i>Return On Assets</i> (ROA) Sebelum Pandemi Covid-19 dan Pada Saat Pandemi Covid-19 .....	79

## **BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

5.1 Kesimpulan .....	82
5.2 Saran .....	83

## **DAFTAR PUSTAKA**

## **LAMPIRAN**

## **BIODATA**

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Perekonomian global saat ini mendapatkan pukulan yang sangat keras. Hal ini disebabkan karena terjadinya pandemi yang terjadi di hampir seluruh negara di dunia termasuk Indonesia. Corona virus disease 2019 (Covid-19) merupakan coronavirus baru yang mana dahulu kelompok virus ini hanya ditemukan pada hewan. Terjadinya Covid-19 diawali berdasarkan info dari World Health Organization (WHO) yang mengatakan bahwa pada 31 Desember 2019 terdapat kasus pneumonia dengan etiologi baru di Wuhan Provinsi Hubei, China.

Penyebaran Covid-19 sangatlah cepat hingga ke seluruh penjuru dunia, termasuk negara-negara maju termasuk USA, Inggris, Korea Selatan tak terkecuali Indonesia. Covid-19 merupakan ancaman yang serius bukan hanya bagi kesehatan manusia namun juga perekonomian bangsa, selain korban jiwa yang sudah banyak dikarenakan virus tersebut tingkat kemiskinan pun diperkirakan meningkat signifikan. *Institute For Demographic and Property Studies (IDEAS)* menyatakan bahwa prediksi kemiskinan di Indonesia yang disebabkan pandemik ini akan mencapai 15 % yang pada mulanya hanya 9,22%.

Berdasarkan Dana Moneter Internasional mengatakan bahwa pertumbuhan ekonomi global diperkirakan berkontraksi sebesar -3% sedangkan pertumbuhan ekonomi Indonesia diperkirakan sebesar hanya 0,5 % di akhir tahun 2020 dan pertumbuhan ekonomi Indonesia mengalami perlambatan pada triwulan I-2020 tumbuh 2,97 % *Year-On Year* (YOY) dan berkontraksi pada triwulan II-2020

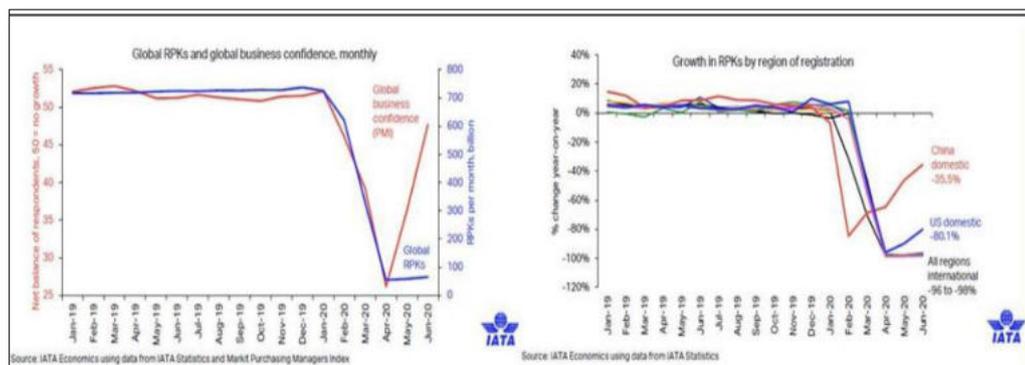
sebesar 5,32% *Year-On Year* (YOY) (BPS,2020).

Pada pandemi Covid-19 banyak memiliki dampak pengaruh dari berbagai sektor industri seperti sektor keuangan, sektor *food and beverage*, sektor manufaktur dan sektor penerbangan. Dimana sejak awal tahun 2020, banyak Negara telah menutup atau me-rem frekuensi penerbangan international guna menekan virus corona. Hal ini juga dirasakan di dalam negeri, masakapai penerbangan dan operator bandara terdampak serius akibat pandemi covid-19. Berkurangnya frekuensi penerbangan terjadwal atau *scheduled flight* secara drastis dalam bulan Maret, April hingga Mei 2020 tanpa kejelasan waktu mengakibatkan banyak kerugian pada industri penerbangan sehingga arus penumpang dan kargo mengalami penurunan yang cukup drastis hingga Maret 2020 , kemudian sejak april 2020 baru mengalami tren peningkatan kembali namun lebih rendah dibandingkan dengan tahun 2019. Berkaitan dengan hal tersebut Pemerintah Indonesia dalam menangani dampak pandemi covid-19 terhadap sektor penerbangan telah menerapkan beberapa kebijakan, baik berupa kebijakan ekonomi maupun kebijakan terkait protokol dan manajemen risiko. Hingga Agustus 2020, satu-satunya stimulus yang diberikan oleh Pemerintah Indonesia kepada maskapai adalah dana pinjaman untuk Garuda Indonesia senilai Rp.8,5 Triliun, dimana dana pinjaman tersebut diberikan dalam bentuk *Mandatory Convertible Bond* (MCB) dengan tenor selama 3 tahun dan akan diberikan pada kuartal keempat pada tahun 2020. Pemerintah juga sudah menerbitkan Surat Edaran Gugus Tugas Percepatan Penanganan Covid-19 Nomor 4 Tahun 2020 tentang kriteria pembatalan perjalanan orang dalam rangka percepatan penanganan covid-19 telah membatasi perjalanan orang keluar atau masuk batas

wilayah administratif, baik dengan kendaraan pribadi maupun sarana transportasi umum yang didalamnya termasuk transportasi udara. Kemudian aturan tersebut diubah menjadi Surat Edaran Gugus Tugas Percepatan Penanganan Covid-19 Nomor 7 Tahun 2020 tentang kriteria dan persyaratan perjalanan orang dalam masa adaptasi kebiasaan baru menuju masyarakat produktif dan aman covid-19, dimana surat edaran tersebut menetapkan criteria dan persyaratan umum mengenai individu yang hendak melakukan perjalanan orang menggunakan sarana transportasi umum, yang diantaranya mewajibkan memiliki hasil Tes *Polymerase Chain Reaction* (PCR) dan Surat Keterangan bebas gejala.

Berikut gambaran kondisi sektor penerbangan :

Gambar 1.1. Kondisi Sektor Penerbangan (2019-2020)



RPK Global

Pertumbuhan RPK Global

Sumber : *International Air Transport Association* (IATA), 2020.

Pada tingkat global, *International Civil Aviation Organization* (ICAO) (2020) mencatat bahwa lebih dari 35 % telah terjadi pengurangan kursi penumpang oleh berbagai maskapai penerbangan. Lebih lanjut bahwa, terjadi pengurangan lebih dari 800 juta penumpang dari lalu lintas penumpang Internasional dan diperkirakan lebih dari USD150 Milyar yang menjadi potensi kerugian yang diterima oleh maskapai penerbangan. Sedangkan dalam tingkat

Nasional, BPS (2020) mencatat bahwa pertumbuhan sektor angkutan udara pada triwulan I-2020 *Year-On Year* (YOY) mengalami kontraksi hingga sebesar 13%. Lebih lanjut kedatangan wisatawan asing pada triwulan I-2020 berkurang sebesar 31 % dibandingkan dengan periode yang sama pada tahun lalu dan hal yang sama juga terjadi pada wisatawan domestik. Kedua hal tersebut terjadi karena adanya pembatasan perjalanan baik secara global maupun berada di Wilayah Indonesia.

Berdasarkan tingkatan rasio profitabilitas bisa didapatkan hasil penilaian kinerja keuangan yang dipergunakan pada sebuah perusahaan, dimana kinerja keuangan pada perusahaan sektor penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indoneisa (BEI) seperti PT. Air Asia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk memiliki perbedaan laba sebelum dan pada saat pandemi Covid-19 dan penurunan laba tersebut terjadi pada tahun 2019 sampai 2020. Pada Tabel. 1.1 dibawah ini merupakan tingkat rasio *Net Profit Margin* (NPM) pada PT. Air Asia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk pada tahun 2019 dan 2020 sebagai berikut :

Tabel.1.1

Rasio Keuangan *Net Profit Margin* (NPM)

PT. Air Asia Indonesia Tbk, PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk  
Pada Triwulan 1,2,3 Tahun 2019 dan Triwulan 1,2,3 Tahun 2020

Perusahaan Sektor Penerbangan	Tahun 2019			Tahun 2020		
	TW 1	TW 2	TW 3	TW 1	TW 2	TW 3
PT. Air Asia Indonesia Tbk	-7%	-3%	0%	-26%	-68%	-1%
PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk	2%	1%	3%	-16%	-79%	-96%

Sumber : [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) (data diolah, 2021)

Pada Tabel 1.1 dapat dilihat bahwa pada PT. Air Asia Indonesia Tbk pada tahun 2019 triwulan 1 memperlihatkan bahwa NPM yang dimiliki adalah sebesar -7% , pada triwulan 2 sampai triwulan 3 mengalami kenaikan, dimana pada triwulan 2 mengalami kenaikan sebesar -3% dan triwulan 3 mengalami kenaikan menjadi 0 % tetapi pada tahun 2020 triwulan 1 sampai triwulan 2 mengalami penurunan dimana pada tahun 2020 triwulan 1 turun menjadi -26% dan triwulan 2 turun menjadi -68% dan pada tahun 2020 triwulan 3 mengalami kenaikan sebesar -1%. Pada PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk pada tahun 2019 triwulan 1 memperlihatkan bahwa NPM yang dimiliki adalah sebesar 2 %, pada triwulan 2 mengalami penurunan sebesar 1 % dan pada triwulan 3 mengalami kenaikan sebesar 3 % tetapi pada tahun 2020 triwulan 1 sampai triwulan 3 mengalami penurunan, dimana pada triwulan 1 sebesar -16 % kemudian pada triwulan 2 mengalami penurunan dari triwulan sebelumnya sebesar -79 % dan pada triwulan 3 mengalami penurunan sebesar -96 %. Maka hasil dari NPM tersebut mengalami penurunan yang terjadi pada kinerja keuangan perusahaan sektor penerbangan antara sebelum pandemi Covid-19 dan pada saat pandemi Covid-19 yang ditunjukkan dari perolehan laba.

Penelitian untuk membandingkan kinerja keuangan perusahaan sebelum dan pada saat pandemi Covid-19 yang telah dilakukan oleh beberapa peneliti lain diantaranya adalah : Yoga Adi Surya (2020) ; Putri Diesy Fitriani (2020) ; Indah Iswari ,Ratih Anggraini Saragi, Ririn Rahmadani Sirait ,Wanda Putra (2020) ; Miftha Farild, Fauziah Bachtiar (2020) ; Cindy Hilman Kazia Laturette (2021) dan Deva Sari Violandani (2021).

Peneliti Yoga Adi Surya (2020) menguji tentang Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Bank BNI Syariah dan Bank Syariah Mandiri di Masa Pandemi Covid-19. Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa terdapat perbedaan antara kinerja keuangan Bank BNI Syariah dan Bank Mandiri Syariah dari aspek ROA, NPF dan BOPO, sedangkan dari segi aspek CAR dan ROE menunjukkan bahwa secara signifikan tidak ada perbedaan antara kinerja keuangan Bank Syariah Mandiri dan Bank BNI Syariah.

Peneliti Putri Diesy Fitriani (2020) menguji tentang analisis komparatif kinerja keuangan Bank Umum Syariah pada masa pandemi Covid-19. Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan pada kinerja keuangan BRI Syariah dengan BNI Syariah dalam rasio NPF, ROA dan BOPO dengan nilai signifikansi  $0,000 < 0,05$ . Sedangkan pada rasio FDR tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara Bank BRI Syariah dengan Bank BNI Syariah dengan nilai signifikansi  $0,429 > 0,05$ .

Peneliti Indah Iswari ,Ratih Anggraini Saragi, Ririn Rahmadani Sirait ,Wanda Putra (2020) menguji tentang analisis perbedaan pendapatan *driver* go-jek sebelum dan saat terjadi pandemi Covid-19 di Kota Medan. Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa pendapatan *driver* go-jek di Kota Medan mengalami penurunan pada saat pandemi Covid-19.

Peneliti Miftha Farild, Fauziah Bachtiar (2020) menguji tentang analisis perbandingan kinerja keuangan PT. BNI Syariah Tbk sebelum dan pada saat pandemi Covid-19. Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa kinerja PT. BNI Syariah Tbk mengalami kenaikan yang melambat dari masa sebelum pandemi Covid-19 ke masa dimana terjadi pandemi Covid-19.

Peneliti Cindy Hilman, Kazia Laturette (2021) menguji tentang Analisis Perbandingan Kinerja Perusahaan Sebelum dan Saat Pandemi Covid-19. Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa terdapat perbedaan kinerja ROA sebelum dan pada masa pandemi Covid-19, terdapat perbedaan kinerja SG sebelum dan selama pandemi Covid-19, terdapat perbedaan signifikan kinerja CR sebelum dan pada masa pandemi covid-19 dan tidak terdapat perbedaan signifikan kinerja DER sebelum dan selama pandemi covid-19.

Peneliti Deva Sari Volandani (2021) menguji tentang Analisis Komparasi Rasio Keuangan Sebelum dan Selama Pandemi Covid-19 Pada Perusahaan Terbuka Yang Terdaftar Pada Indeks LQ45. Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa terdapat perbedaan antara *total asset turnover* dan *return on equity* sebelum adanya pandemi dengan selama adanya pandemi. Serta tidak terdapat perbedaan pada variabel *current ratio*, *debt to asset ratio* dan *debt to equity ratio* antara sebelum adanya pandemi dengan selama adanya pandemi.

Berdasarkan fenomena maupun penelitian terdahulu yang telah dijelaskan di atas penulis termotivasi untuk melakukan penelitian dengan objek dan dimensi waktu yang berbeda dengan judul "**Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Sektor Penerbangan Sebelum Pandemi Covid-19 dan Pada Saat Pandemi Covid-19**".

## **1.2 Identifikasi dan Batasan Masalah**

### **1.2.1 Identifikasi Masalah**

Adapun identifikasi masalahnya antara lain:

1. Terjadinya penurunan interval laba pada perusahaan PT. Air Asia Indonesia Tbk dan PT.Garuda Indonesia (Persero) Tbk yang merupakan salah satu komponen dalam kinerja keuangan pada masa pandemi Covid-19.
2. Terjadinya penurunan kedatangan wisatawan asing pada Triwulan I-2020 yang berkurang sebesar 31 % dibandingkan dengan periode yang sama pada tahun lalu.
3. Terjadinya pengurangan kursi penumpang oleh berbagai maskapai penerbangan sebesar 35 % . Hal tersebut terjadi karena adanya pembatasan orang yang masuk atau keluar wilayah dan adanya physical distancing untuk menjaga protokol kesehatan di masa pandemi Covid-19 sehingga pendapatan sektor penerbangan mengalami penurunan di masa pandemi Covid-19.
4. Pertumbuhan sektor angkutan udara pada Triwulan 1-2020 YOY mengalami kontraksi hingga 13 %. Hal tersebut terjadi karena adanya pembatasan perjalanan baik secara global maupun berada di Wilayah Indonesia sehingga pertumbuhan pendapatan di sektor udara mengalami penurunan di masa pandemi Covid-19.

### **1.2.2 Batasan Masalah**

Atas pertimbangan kepentingan peneliti, keterbatasan kemampuan dan waktu peneliti, serta untuk menghindari kesalahan persepsi, pemahaman penelitian dan permasalahan yang diteliti tidak melebar, maka peneliti memberikan batasan penelitian yang meliputi:

1. Objek penelitian yang dilakukan peneliti adalah perusahaan sektor penerbangan yang terdaftar di BEI yaitu PT. Air Asia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk .

2. Data laporan keuangan perusahaan sektor penerbangan yang terdaftar di BEI yaitu PT. Air Asia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk dengan data kuartal 2,3,4 pada tahun 2019 dan kuartal 2,3,4 pada tahun 2020.
3. Rasio-rasio kinerja keuangan yang akan diteliti adalah terbatas pada *current ratio*, *debt to equity ratio*, *total asset turnover*, *return on equity*, dan *return on assets*.

### 1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian di atas, maka perumusan masalah dinyatakan adalah sebagai berikut:

1. Apakah ada perbedaan kinerja keuangan perusahaan sektor penerbangan sebelum dan pada saat pandemi Covid-19 dengan diukur dari *current ratio*?
2. Apakah ada perbedaan kinerja keuangan perusahaan sektor penerbangan sebelum dan pada saat pandemi Covid-19 dengan diukur dari *debt to equity ratio*?
3. Apakah ada perbedaan kinerja keuangan perusahaan sektor penerbangan sebelum dan pada saat pandemi Covid-19 dengan diukur dari *total asset turnover*?
4. Apakah ada perbedaan kinerja keuangan perusahaan sektor penerbangan sebelum dan pada saat pandemi Covid-19 dengan diukur dari *return on equity*?
5. Apakah ada perbedaan kinerja keuangan perusahaan sektor penerbangan sebelum dan pada saat pandemi Covid-19 dengan diukur dari *return on assets*?

## **1.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian**

### **1.4.1 Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk membuktikan secara empiris apakah ada perbedaan kinerja keuangan perusahaan sektor penerbangan sebelum dan pada saat pandemi Covid-19 dengan diukur dari *current ratio*.
2. Untuk membuktikan secara empiris apakah ada perbedaan kinerja keuangan perusahaan sektor penerbangan sebelum dan pada saat pandemi Covid-19 dengan diukur dari *debt to equity ratio*.
3. Untuk membuktikan secara empiris apakah ada perbedaan kinerja keuangan perusahaan sektor penerbangan sebelum dan pada saat pandemi Covid-19 dengan diukur dari *total asset turnover*.
4. Untuk membuktikan secara empiris apakah ada perbedaan kinerja keuangan perusahaan sektor penerbangan sebelum dan pada saat pandemi Covid-19 dengan diukur dari *return on equity*.
5. Untuk membuktikan secara empiris apakah ada perbedaan kinerja keuangan perusahaan sektor penerbangan sebelum dan pada saat pandemi Covid-19 dengan diukur dari *return on assets*.

### **1.4.2 Manfaat Penelitian**

Manfaat penelitian ini diharapkan sebagai berikut:

1. Bagi universitas, sebagai bahan evaluasi dan masukan bagi pengembangan penulisan dan penelitian karya ilmiah, yang berkaitan dunia sektor Penerbangan yang terjadi pada saat pandemi Covid-19

2. Bagi obyek penelitian, penelitian ini dapat dijadikan bahan pertimbangan dalam mengambil kebijaksanaan pemerintah dalam membuat kebijakan pada sektor penerbangan pada saat pandemi Covid-19
3. Bagi peneliti, penelitian ini sebagai wahana latihan dan pengembangan kemampuan dalam bidang penelitian dan penerapan teori yang telah diperoleh diperkuliahan.
4. Bagi peneliti selanjutnya, hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan referensi dan sebagai acuan bagi peneliti lanjutan terutama dalam pembahasan tentang kinerja keuangan pada suatu perusahaan.

### 1.5 Keaslian Penelitian

Penelitian ini merupakan replikasi dari penelitian Putri Diesy Fitriani (2020) yang berjudul “Analisis Komparatif Kinerja Keuangan Bank Umum Syariah pada masa pandemi Covid-19”, sedangkan penelitian ini berjudul **“Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Sektor Penerbangan Sebelum Pandemi covid-19 dan Pada Saat Pandemi Covid-19”**.

Penelitian ini memiliki perbedaan dengan penelitian sebelumnya yang terletak pada:

1. **Variabel penelitian** : Penelitian terdahulu menggunakan 4 (empat) variabel yaitu *Return on assets* (ROA), *Non Performing Financing* (NPF), *Financing to Deposit Ratio* (FDR), Beban Operasional terhadap Pendapatan Operasional. Sedangkan Penelitian ini menggunakan 5 (lima) Variabel yaitu *current ratio*, *debt to equity ratio*, *total asset turnover*, *return on equity*, *return on assets*

2. **Populasi** : penelitian terdahulu populasinya yaitu Bank Syariah BUMN  
Sedangkan penelitian ini populasinya yaitu perusahaan sub sektor penerbangan yang terdaftar di BEI.
3. **Waktu penelitian**: penelitian terdahulu dilakukan pada tahun 2020. sedangkan penelitian ini dilakukan pada tahun 2021
4. **Lokasi penelitian**: lokasi penelitian terdahulu dilakukan di Bank BRI Syariah dan Bank BNI Syariah yang datanya diperoleh dari situs resmi Otoritas Jasa Keuangan (OJK) sedangkan penelitian ini dilakukan di perusahaan sektor penerbangan yang terdaftar di BEI yaitu PT. Air Asia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk yang datanya diperoleh dari website [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id)

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. Landasan Teori**

##### **2.1.1 Kinerja Keuangan**

Kinerja keuangan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2001), kinerja diartikan sebagai “sesuatu yang dicapai, prestasi yang diperlihatkan, kemampuan kerja (tentang peralatan)”. Kinerja Keuangan adalah prestasi manajemen, dalam hal ini manajemen keuangan dalam mencapai tujuan perusahaan yaitu menghasilkan keuntungan dan meningkatkan nilai perusahaan.

Menurut Jumingan (2014:239), “ Kinerja keuangan merupakan gambaran kondisi keuangan perusahaan pada suatu periode tertentu menyangkut aspek penghimpunan dana maupun penyaluran dana, yang biasanya diukur dengan indikator kecukupan modal, likuiditas, dan profitabilitas”.

Tujuan dan manfaat menilai kinerja keuangan anatara lain untuk mengetahui tingkat likuiditas perusahaan (kemampuan perusahaan membayar kewajiban keuangannya), mengetahui tingkat profitabilitas (kemampuan perusahaan dalam memperoleh laba), mengetahui seberapa besar nilai pasar saham perusahaan dibanding dengan nilai buku (semakin tinggi maka semakin baik prospek perusahaan dalam perspektif investor), mengetahui kekuatan perusahaan dalam membiayai usahanya.

Tujuan kinerja keuangan menurut Munawir (2012:31) yaitu :

#### **1. Mengetahui tingkat likuiditas**

Likuiditas memberikan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban keuangan yang harus segera diselesaikan ketika waktunya ditagih.

## 2. Mengetahui tingkat solvabilitas

Solvabilitas memberitahukan kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban keuangan apabila perusahaan tersebut dilikuidasi, baik keuangan jangka pendek maupun jangka panjang.

## 3. Mengetahui tentang rentabilitas

Rentabilitas atau profitabilitas memberitahukan kemampuan perusahaan untuk memperoleh laba selama periode tertentu.

## 4. Mengetahui tingkat stabilitas

Stabilitas memberitahukan kemampuan perusahaan untuk melakukan usahanya dengan stabil yang diukur dengan mempertimbangkan perusahaan untuk membayar uangnya serta membayar beban bunga atau utang tepat pada waktunya.

Salah satu *output* dari penilaian kinerja keuangan perusahaan adalah rasio-rasio keuangan perusahaan pada periode tertentu. Rasio keuangan berguna untuk membantu dalam pengevaluasian laporan keuangan. Pengukuran kinerja dilakukan secara berkala dan dikomunikasikan untuk memberikan umpan balik yang dapat digunakan dalam membantu pengambilan keputusan. Pengukuran kinerja berpengaruh terhadap langkah yang akan diambil perusahaan, sehingga apabila dasar pengukuran yang dipakai tidak kuat maka keputusan yang diambil akan berpotensi menimbulkan kesalahan dan kerugian.

### **2.1.2 Laporan Keuangan**

Laporan Keuangan adalah hasil dari proses akuntansi yang dapat digunakan sebagai alat untuk mengkomunikasikan data keuangan atau aktivitas

perusahaan kepada pihak-pihak yang berkepentingan. Dapat disimpulkan juga bahwa laporan keuangan merupakan alat informasi yang menghubungkan perusahaan dengan pihak-pihak yang berkepentingan, yang menunjukkan kondisi kesehatan keuangan perusahaan dan kinerja perusahaan (Hery, 2012:2)

Menurut Jumingan (2017:2), laporan keuangan adalah hasil dari proses akuntansi yang dapat digunakan sebagai alat untuk berkomunikasi dengan pihak yang berkepentingan dengan kondisi keuangan dan hasil operasi perusahaan.

Secara umum laporan keuangan bertujuan untuk memberikan informasi keuangan suatu perusahaan, baik pada saat tertentu maupun periode tertentu (Kasmir, 2015 :10-11).

Berikut ini beberapa tujuan pembuatan atau penyusunan laporan keuangan, yaitu (Kasmir, 2015:11) :

- a. Memberikan informasi tentang jenis dan jumlah aktiva (harta) yang dimiliki perusahaan pada saat ini
- b. Memberikan informasi tentang jenis dan jumlah kewajiban dan modal yang dimiliki perusahaan pada saat ini
- c. Memberikan informasi tentang jenis dan jumlah pendapatan yang diperoleh pada suatu periode tertentu.
- d. Memberikan informasi tentang jumlah biaya dan jenis biaya yang dikeluarkan perusahaan dalam satu periode tertentu
- e. Memberikan informasi tentang perubahan-perubahan uang terjadi terhadap aktiva, pasiva dan modal perusahaan
- f. Memberikan informasi tentang kinerja manajemen perusahaan dalam satu periode

- g. Memberikan informasi tentang catatan-catatan atas laporan keuangan.
- h. Informasi keuangan lainnya.

Ada lima jenis laporan yang bisa disusun, yaitu (Kasmir, 2015:28-35) :

a. Neraca

Neraca (*Balance Sheet*) merupakan laporan yang menunjukkan posisi keuangan perusahaan pada tanggal tertentu. Arti dari posisi keuangan dimaksudkan adalah posisi jumlah dan jenis aktiva (harta) dan pasiva (kewajiban dan ekuitas) suatu perusahaan.

Secara garis besar komponen neraca dapat digambarkan sebagai berikut :

1) Aktiva Lancar

- a. Kas
- b. Rekening pada bank (rekening giro dan rekening tabungan)
- c. Deposito berjangka (*time deposit*)
- d. Surat-surat berharga (efek-efek)
- e. Piutang
- f. Pinjaman yang diberikan
- g. Persediaan
- h. Biaya yang dibayar dimuka
- i. Pendapatan yang masih harus diterima
- j. Aktiva lancar lainnya

2) Penyertaan

3) Aktiva tetap

- a. Aktiva tetap berwujud
  - Tanah

- Mesin
- Bangunan
- Peralatan
- Kendaraan
- Akumulasi penyusutan
- Aktiva tetap lainnya

b. Aktiva tetap tidak berwujud

- *Goodwill*
- Hak cipta
- Lisensi
- Merk dagang

4) Aktiva lainnya

- a. Gedung dalam proses
- b. Tanah jangka panjang
- c. Piutang jangka panjang
- d. Uang jaminan
- e. Uang muka investasi
- f. Dan lainnya

Kemudian komponen utang (kewajiban) serta modal (ekuitas) tergambar dalam posisi passiva sebagai berikut:

1) Utang Lancar (Kewajiban jangka pendek)

- a. Utang dagang
- b. Utang wesel
- c. Utang bank

- d. Utang pajak
- e. Biaya yang masih harus dibayar
- f. Utang sewa guna usaha
- g. Utang deviden
- h. Utang gaji
- i. Utang lancar lainnya

2) Utang jangka panjang

- a. Utang hipotek
- b. Utang obligasi
- c. Utang bank jangka panjang
- d. Utang jangka panjang lainnya

3) Ekuitas

- a. Modal saham
- b. Agio saham
- c. Laba ditahan
- d. Cadangan laba
- e. Modal sumbangan

b. Laporan laba rugi

Laporan laba rugi (*income statement*) merupakan laporan keuangan yang menggambarkan hasil usaha perusahaan dalam suatu periode tertentu. Dalam laporan laba rugi ini tergambar jumlah pendapatan dan sumber-sumber pendapatan yang diperoleh. Kemudian juga tergambar jumlah biaya dan jenis-jenis biaya yang dikeluarkan selama periode tertentu.

Untuk lebih jelasnya berikut ini komponen-komponen yang terdapat dalam

suatu laporan laba rugi:

- 1) Penjualan (pendapatan)
- 2) Harga pokok penjualan (HPP)
- 3) Laba kotor
- 4) Biaya operasi
- 5) Laba kotor operasional
- 6) Penyusutan (depresiasi)
- 7) Pendapatan bersihn operasi
- 8) Pendapatan lainnya
- 9) Laba sebelum bunga dan pajak atau EBIT (*Earning Before Interest and Tax*)
- 10) Biaya bunga
- 11) Laba sebelum pajak
- 12) Pajak
- 13) Laba sesudah bunga dan pajak atau EAIT (*Earning After Interest and Tax*)
- 14) Laba per lembar saham (*Earning per share*)

c. Laba perubahan modal

Laba perubahan modal merupakan laporan yang berisi jumlah dan jenis modal yang dimiliki pada saat ini. Kemudian, laporan ini juga menjelaskan perubahan modal dan sebab-sebab terjadinya perubahan modal diperusahaannya.

d. Laporan arus kas

Laporan arus kas merupakan laporan yang menunjukkan semua aspek yang berkaitan dengan kegiatan perusahaan, baik yang berpengaruh langsung atau tidak langsung terhadap kas. Laporan arus kas terdiri dari arus kas masuk

(*cash in*) dan arus kas keluar (*cash out*) selama periode tertentu. Kas masuk terdiri dari uang yang masuk ke perusahaan, seperti hasil penjualan atau penerimaan lainnya, sedangkan kas keluar merupakan sejumlah pengeluaran dan jenis-jenis pengeluarannya seperti pembayaran biaya operasional perusahaan.

e. Laporan catatan atas laporan keuangan

Laporan catatan atas laporan keuangan merupakan laporan yang memberikan informasi apabila ada laporan keuangan yang memerlukan penjelasan tertentu. Artinya terkadang ada komponen atau nilai dalam laporan keuangan yang perlu diberikan penjelasan terlebih dahulu sehingga jelas

### **2.1.3 Analisis Rasio Keuangan**

Rasio keuangan merupakan alat ukur yang digunakan untuk menilai kinerja dan kondisi keuangan perusahaan. Rasio keuangan merupakan perbandingan antar satu atau lebih akun laporan yang tujuannya adalah untuk mengukur kemampuan perusahaan mengelola bisnisnya (Syafriada Hani, 2015:115).

Menurut Kasmir (2012:104), “Rasio Keuangan merupakan kegiatan membandingkan angka-angka dalam laporan keuangan dengan cara membagi satu angka dengan angka lainnya. Perbandingan dapat dilakukan antara satu komponen dalam satu laporan keuangan atau antar komponen yang ada di antara laporan keuangan”.

Rasio keuangan sangat diperlukan dalam melakukan analisis terhadap kondisi keuangan perusahaan. Manfaat rasio keuangan bagi perusahaan adalah sebagai salah satu alat untuk menganalisis trend kinerja di dalam perusahaan

tersebut, membantu para pemangku kepentingan untuk melakukan komparasi kinerja keuangan perusahaan dengan perusahaan lain yang sejenis, dan menunjukkan kekuatan serta kelemahan yang ada dalam perusahaan sehingga dapat membantu manajemen dalam pengambilan keputusan.

Menurut Fahmi (2014 : 53) manfaat kinerja keuangan meliputi :

1. Analisis rasio keuangan sangat bermanfaat untuk dijadikan sebagai alat menilai kinerja keuangan dan prestasi perusahaan.
2. Analisis rasio keuangan sangat bermanfaat bagi pihak manajemen sebagai rujukan untuk membuat perencanaan.
3. Analisis rasio keuangan dapat dijadikan sebagai alat untuk mengevaluasi kondisi perusahaan dari perspektif keuangan.
4. Analisis rasio keuangan juga bermanfaat bagi para kreditor untuk memperkirakan potensi risiko yang akan dihadapi sehubungan dengan kelangsungan pembayaran bunga dan pengembalian pokok pinjaman.
5. Analisis rasio keuangan dapat dijadikan sebagai penilaian bagi pihak *stakeholder* organisasi.

Dalam menganalisis laporan keuangan terdapat beberapa rasio yang dapat digunakan sebagai dasar evaluasi yaitu rasio likuiditas, rasio solvabilitas, rasio aktivitas dan rasio profitabilitas. Rasio tersebut dapat memberi petunjuk terhadap kondisi dasar yang mungkin belum terlihat jelas dari masing-masing komponen laporan keuangan.

#### 1. Rasio Likuiditas

Menurut Syafrida (2015:121 ), “Rasio likuiditas adalah kemampuan suatu perusahaan dalam memenuhi kewajiban-kewajiban keuangan yang segera dapat

dicairkan atau yang sudah jatuh tempo. Secara spesifik likuiditas mencerminkan ketersediaan dana yang dimiliki perusahaan guna memenuhi semua hutang yang akan jatuh tempo”.

Penelitian ini menggunakan rasio lancar (*current ratio*) karena pada rasio lancar, persediaan termasuk didalamnya dan berbeda dengan rasio cepat yang mengurangi persediaan dari aset lancar dimana persediaan dapat dijamin untuk menjamin utang persediaan.

Rasio Lancar (*current ratio*), merupakan alat ukur bagi kemampuan likuiditas (solvabilitas jangka pendek) yaitu kemampuan untuk membayar hutang yang segera harus dipenuhi dengan aktiva lancar (Syafriada, 2015:121).

Formula untuk menghitung rasio lancar atau *current ratio* adalah sebagai berikut:

$$\text{Current Ratio} = \frac{\text{Current Asset}}{\text{Current Liabilities}} \times 100\%$$

Berikut adalah tabel standar rasio industri rata-rata :

**Tabel 2.1**  
**Standar Rasio Industri Likuiditas**

No.	Jenis Ratio	Standar Industri
1.	<i>Current Ratio</i>	2 kali
2.	<i>Quick Ratio</i>	1,5 kali
3.	<i>Cash Ratio</i>	50 %
4.	<i>Cash Turnover</i>	10 %
5.	<i>Inventory to Net Working Capital</i>	12 %

Sumber : Kasmir (2008 :143)

## 2. Rasio Solvabilitas

Rasio Solvabilitas atau *leverage ratio* adalah kemampuan yang dimiliki

suatu perusahaan untuk melunasi utang jangka pendek maupun utang jangka panjang dengan cara menggunakan kekuatan aktiva atau kekuatan modal. Menurut Kasmir (2012:151), “Rasio solvabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai dengan utang”.

Dengan mengetahui rasio solvabilitas maka perusahaan dapat menilai tentang posisi perusahaan terhadap seluruh kewajibannya kepada pihak lain, kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban yang bersifat tetap dan keseimbangan antara nilai aktiva tetap terhadap nilai modal.

Pada penelitian ini digunakan rasio utang terhadap modal sendiri (*debt to equity ratio*) karena rasio ini menunjukkan berapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan untuk utang. Defenisi rasio utang terhadap modal sendiri atau *Debt To Equity Ratio* (DER) adalah rasio yang digunakan oleh perusahaan untuk mengetahui posisi utang jika dibandingkan dengan modal yang dimiliki.

Menurut Sudana (2012:22) *debt to equity ratio* adalah rasio yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas, dengan kata lain rasio ini berfungsi untuk mengetahui setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan untuk jaminan utang. Bagi pihak kreditor semakin besar rasio ini akan semakin tidak menguntungkan, karena akan semakin besar risiko yang akan ditanggung atas kegagalan yang akan mungkin terjadi di perusahaan. Namun bagi perusahaan semakin besar rasio ini semakin baik, namun rasio ini berbeda untuk setiap perusahaan tergantung karakteristik bisnis dan keragaman arus kas perusahaan.

Rumus yang digunakan untuk menghitung *debt to equity ratio* adalah sebagai berikut :

$$\text{Debt to Equity Ratio} = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Ekuitas}} \times 100\%$$

Berikut adalah tabel standar rasio industri rata-rata :

**Tabel 2.2**  
**Standar Rasio Industri Solvabilitas**

No.	Jenis Ratio	Standar Industri
1.	<i>Debt to Asset Ratio</i>	35 %
2.	<i>Debt to Equity Ratio</i>	90 %
3.	LTDtER	10 kali
4.	<i>Times Interest Earned</i>	10 kali
5.	<i>Fixed Charge Coverage</i>	10 kali

Sumber : Kasmis (2008 :164)

### 3. Rasio Aktivitas

Rasio aktivitas adalah rasio yang digunakan untuk mengukur efektivitas perusahaan dalam mengelola aktiva yang dimiliki untuk menghasilkan pendapatan. Perusahaan memiliki rasio aktivitas tinggi yang memiliki arti bahwa perusahaan memiliki kemampuan yang baik untuk memanfaatkan aset non tunai yang dimiliki untuk menghasilkan uang tunai. Semakin tinggi rasio aktivitas yang dimiliki oleh suatu perusahaan maka perusahaan memiliki efisiensi yang tinggi

Menurut Kasmir (2012:14), “Rasio aktivitas adalah rasio yang dipakai untuk melihat ukuran tingkat efektivitas perusahaan dalam mempergunakan aktiva yang dimiliki oleh perusahaan tersebut. Rasio aktivitas melihat pada beberapa aset kemudian menentukan berapa tingkat aktivitas aset tersebut pada kegiatan tertentu”.

Dalam penelitian ini menggunakan rasio antara penjualan dengan total

aktiva (*total assest turnover*). Alasan penelitian menggunakan rasio ini karena *Total Assets Turnover* (TATO) memperhitungkan keseluruhan aktiva yang dimiliki oleh suatu perusahaan, baik aktiva lancar maupun aktiva tetapnya dalam menghasilkan penjualan bagi perusahaan. Rasio TATO yang tinggi menandakan kemampuan perusahaan untuk menghasilkan penjualan dari penggunaan asetnya. Menurut Syafrida (2015:123), “*Total Assets Turnover* yaitu rasio untuk mengukur efisiensi penggunaan aktiva secara keseluruhan selama satu periode. Merupakan ukuran tentang sampai seberapa jauh aktiva telah dipergunakan di dalam kegiatan perusahaan atau menunjukkan berapa kali aktiva yang digunakan dalam kegiatan operasi berputar dalam satu periode tertentu. Tingginya *total assets turnover* menunjukkan bahwa aktiva yang dimiliki terlalu besar dibandingkan dengan kemampuan untuk melakukan usaha.

Rumus yang digunakan untuk menghitung *Total Assets Turnover* (TATO) adalah

$$\text{Total Asset Turnover} = \frac{\text{Sales}}{\text{Total Assets}} \times 100\%$$

Berikut adalah tabel standar rasio industri rata-rata :

**Tabel 2.3**  
**Standar Rasio Industri Aktivitas**

No.	Jenis Ratio	Standar Industri
1.	<i>Receivable Turnover</i>	15 kali
2.	<i>Days Of Receivable</i>	60 kali
3.	<i>Inventory Turnover</i>	20 kali
4.	<i>Days Of Inventory</i>	19 kali
5.	<i>Working Capital Turnover</i>	6 kali

No.	Jenis Ratio	Standar Industri
6.	<i>Fixed Assets Turnover</i>	5 kali
7.	<i>Total Assets Turnover</i>	2 kali

Sumber : Kasmis (2008 :186)

#### 4. Rasio Profitabilitas

Setiap perusahaan didirikan dengan tujuan untuk mencari laba atau keuntungan. Untuk mengetahui perbandingan antara keuntungan yang diperoleh suatu perusahaan dengan total penjualan, aktiva yang dimiliki, dan kewajiban baik jangka pendek maupun jangka panjang, sehingga perusahaan menggunakan rasio profitabilitas. Rasio profitabilitas adalah sebuah metode pengukuran yang menunjukkan bagaimana sebuah perusahaan memaksimalkan aktiva dan kewajiban yang dimiliki untuk menghasilkan laba pada suatu periode tertentu.

Menurut Kasmir (2012:115), “Rasio profitabilitas merupakan ukuran yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam melakukan peningkatan penjualan dan menekan biaya-biaya yang terjadi. Selain itu rasio ini menunjukkan kemampuan perusahaan dalam memanfaatkan seluruh dana yang tersedia untuk mencapai keuntungan yang maksimal”. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan rasio laba bersih terhadap modal (*return on equity*) dan laba bersih terhadap rata-rata total aset (*return on assets*). Alasan memilih *Return On Equity* (ROE) adalah ROE mengukur laba dari sudut pandang pemilik modal maupun investor. Sehingga dengan menggunakan rasio ini, investor dapat mengetahui tingkat pengembalian (*return*) dari modal yang ditanamkannya dan alasan peneliti menggunakan *Return On Assets* (ROA) adalah ROA berguna untuk menunjukkan efektifitas perusahaan dalam menghasilkan laba dengan memanfaatkan aset yang dimiliki.

Menurut Kasmir (2012:198), “*Return On Equity* (ROE) menunjukkan kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba setelah pajak dengan menggunakan modal sendiri yang dimiliki perusahaan. Semakin tinggi nilai rasio ini berarti semakin efisien penggunaan modal sendiri yang dilakukan pihak manajemen perusahaan”. Berikut rumus untuk menghitung *Return On Equity* (ROE) adalah sebagai berikut:

$$\text{Return On Equity (ROE)} = \frac{\text{Earning After Tax}}{\text{Total Equity}} \times 100\%$$

Menurut Kasmir (2012:198), “*Return On Assets* (ROA) merupakan kemampuan perusahaan dengan menggunakan seluruh aktiva yang dimiliki untuk menghasilkan laba setelah pajak. Semakin besar nilai ROA suatu perusahaan, maka semakin efisien penggunaan aktiva pada perusahaan tersebut. Besarnya laba akan menarik investor karena perusahaan memiliki tingkat kembalian yang semakin tinggi”. Berikut rumus untuk menghitung *Return On Assets* (ROA) adalah sebagai berikut :

$$\text{Return On Assets (ROA)} = \frac{\text{Earning After Tax}}{\text{Total Assets}} \times 100\%$$

Berikut adalah tabel standar rasio industri rata-rata :

**Tabel 2.4**  
**Standar Rasio Industri Profitabilitas**

No.	Jenis Ratio	Standar Industri
1.	<i>Net Profit Margin</i>	20 %
2.	<i>Return On Assets</i>	30 %
3.	<i>Return On Equity</i>	40 %

Sumber : Kasmir (2008 : 208)

#### **2.1.4 Pandemi Covid-19**

Pandemi adalah wabah penyakit yang terjadi secara serempak dimana-mana, meliputi daerah geografis yang luas. Pandemi merupakan epidemic yang menyebar hamper ke seluruh Negara ataupun Benua dan biasanya mengenai banyak orang. Peningkatan angka penyakit diatas normal yang biasanya terjadi, penyakit ini pun terjadi secara tiba-tiba pada populasi suatu area geografis tertentu.

Coronavirus Disease (Covid-19) adalah penyakit menular yang disebabkan oleh virus corona yang baru ditemukan dan dikenal sebagai sindrom pernafasan akut atau parah virus corona 2 (SARS-CoV-2). Coronavirus Disease ialah jenis penyakit yang belum teridentifikasi sebelumnya oleh manusia, virus ini dapat menular dari manusia ke manusia melalui kontak erat yang sering terjadi, orang yang memiliki resiko tinggi tertular penyakit ini iadalah orang yang melakukan kontak erat dengan pasien Covid-19 yakni dokter dan perawat. Pandemi Covid-19 yaitu wabah penyakit menular yang disebabkan oleh virus corona yang menerang pada saluran pernafasan manusia dan dapat menyebabkan kematian, penyakit tersebut dapat menyerang siapa saja dan sekarang sudah terjadi dimana-mana. Penyakit tersebut berasal dari daerah Wuhan China dan penyakit tersebut sekarang sudah menyebar ke banyak Negara termasuk Negara Indonesia.

Pandemi Covid-19 juga menimbulkan dampak perekonomian Indonesia, diantaranya yaitu pasar ekspor baru selain China dapat memiliki peluang yang besar untuk masuk ke Indonesia. Selain itu, ekonomi dalam negeri juga akan lebih terdongkrak dikarenakan pemerintah akan lebih memperkuat produksi dalam

negeri daripada menarik keuntungan dari pihak asing. Pandemi Covid-19 juga dapat dimanfaatkan sebagai koreksi agar investasi dapat stabil walaupun ekonomi global sedang terancam. Dimana ekonomi merupakan faktor yang terpenting dalam kehidupan manusia. Kebutuhan ekonomi erat kaitannya dalam kehidupan sehari-hari. Manusia untuk memenuhi kebutuhannya seperti makan, minum, pakaian, tempat tinggal dan lain-lain memerlukan suatu ekonomi yang kuat. Negara dituntut untuk mengatur kebijakan mengenai perekonomian Indonesia dan dituntut untuk menjamin ekonomi masyarakat Indonesia dikarenakan faktor ekonomi merupakan faktor yang sangat penting dalam kehidupan manusia. Selain ekonomi merupakan faktor terpenting dalam kehidupan manusia, faktor ekonomi tersebut juga merupakan faktor pendukung pembangunan Nasional dikarenakan pertumbuhan ekonomi sebuah Negara yang baik dapat meningkatkan sebuah pembangunan Nasional.

Pada tahun 2020 ini, Covid-19 menjadi perhatian yang sangat besar bagi bangsa Indonesia. Banyak kerugian yang ditimbulkan dari pandemi ini yang berdampak pada perekonomian Indonesia. Setelah mengalami peningkatan kasus yang melesat dengan kurun waktu sangat cepat, pemerintah membuat kebijakan dalam mengatasi pandemi Covid-19 dengan berlakunya PSBB yang tercantum dalam Peraturan Pemerintah No.21 Tahun 2020. Dengan adanya PSBB tersebut semua kegiatan yang biasanya dilakukan terpaksa terhenti. Seluruh kegiatan di bidang industry maupun perkantoran untuk sementara waktu terpaksa terhenti untuk beroperasi. Selain itu, sektor pendidikan, layanan publik, seluruh tempat beribadah, pusat perbelanjaan, rumah makan maupun tempat pariwisata jugak mengalami hal yang sama. Social atau physical distancing ini membawa pengaruh

pada penurunan aktivitas ekonomi secara keseluruhan.

Dampak pada sektor ekonomi pada masa pandemi Covid-19 di Indonesia antara lain :

- a. Terjadinya PHK besar-besaran, hasil data yang didapat yaitu  $\geq 1.5$  juta pekerja di rumahkan dan terkena PHK yang mana 90% pekerja dirumahkan dan pekerja yang di PHK sebesar 10 %.
- b. Terjadinya penurunan PMI Manufacturing Indonesia mencapai 45,3 % pada Maret 2020 dan terjadi penurunan impor sebesar 3,7% pada triwulan I.
- c. Terjadinya inflasi yang telah mencapai pada angka 2,96% year-on-year (yoy) yang telah disumbangkan dari harga emas dan komoditas pangan pada maret 2020.
- d. Terjadinya keterbatalan penerbangan yang mengakibatkan penurunan pendapatan di sektor tersebut. Kerugian yang dirasakan mencapai Rp.207 Miliar. Batalnya penerbangan tersebut sebanyak 12.703 dengan 15 bandara yang terjadi pada bulan Januari-Maret 2020.
- e. Pada 6 ribu hotel yang telah terjadi penurunan penempatan (okupansi) hingga mencapai 50 %. Hal tersebut bisa mengakibatkan kehilangan devisa pariwisata (Hanoatubun, 2020)

Pada mekanisme pasar juga terganggu akibat pandemi Covid-19 sehingga melenyapkan surplus ekonomi yang mempengaruhi permintaan dan penawaran perekonomian di Indonesia, namun dampak dari Covid-19 ini juga ada pengaruh positifnya terhadap perekonomian Indonesia yaitu adalah akan terbukanya peluang baru pasar ekspor selain China. Dampak positif dari pandemi ini merupakan peluang bagi Indonesia untuk dapat memperkuat perekonomian

dalam negeri, sehingga mengakibatkan pemerintah akan memprioritaskan serta memperkuat daya beli di dalam Negeri saja. Dengan hal ini, pemerintah bisa memanfaatkan dengan baik agar investasi tetap stabil walaupun pertumbuhan ekonomi yang terjadi saat ini sedang terancam secara global.

## 2.2. Penelitian Sebelumnya

Tabel penelitian-penelitian terdahulu yang berhubungan dengan penelitian yang dilakukan sekarang dapat dilihat pada tabel 2.5 sebagai berikut :

**Tabel 2.5**  
**Mapping Penelitian Sebelumnya**

No.	Nama Peneliti	Judul	Variabel	Metode Analisis	Hasil Analisis
1.	Yoga Adi Surya (2020) Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam IAIN Tulungagung	Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Bank BNI Syariah dan Bank Syariah Mandiri di Masa Pandemi Covid-19	Variabel yang digunakan adalah menggunakan 5 (lima) variabel yaitu <i>Capital Adequency Ratio (CAR)</i> , <i>Return On Asset (ROA)</i> , <i>Return On Equity (ROE)</i> , <i>Net Performing Financing (NPF)</i> , Biaya Operasional terhadap Pendapatan Operasional (BOPO).	Metode analisisnya menggunakan pengujian independen sampel t-test.	Hasil Analisisnya yaitu terdapat perbedaan antara kinerja keuangan Bank BNI Syariah dan Bank Mandiri Syariah dari aspek ROA, NPF dan BOPO, sedangkan dari segi aspek CAR dan ROE menunjukkan bahwa secara signifikan tidak ada perbedaan antara kinerja keuangan Bank Syariah Mandiri dan Bank BNI Syariah.
2.	Putri Diesy Fitriani (2020) UIN Sunan Gunung Djati	Analisis Komparatif Kinerja Keuangan	Variabel yang digunakan adalah <i>Non Performing Financing (NPF)</i> ,	Metode Analisis yang digunakan dalam penelitian tersebut adalah	Hasil analisis dari penelitian tersebut adalah perbedaan yang signifikan

	Bandung	Bank Umum Syariah Pada Masa Pandemi Covid-19	<i>Return On Assets</i> (ROA), Beban Operasional terhadap Pendapatan Operasional (BOPO) dan <i>Financing to Deposit Ratio</i> (FDR)	dengan menggunakan analisis data kuantitatif yang menggunakan uji beda dua rata-rata	pada kinerja keuangan BRI Syariah dengan BNI Syariah dalam rasio NPF, ROA dan BOPO dengan nilai signifikansi $0,000 < 0,05$ . Sedangkan pada rasio FDR tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara Bank BRI Syariah dengan Bank BNI Syariah dengan nilai signifikansi $0,429 > 0,05$ .
3.	Indah Iswari ,Ratih Anggraini Saragi ,Ririn Rahmadani Sirait ,Wanda Putra (2020) Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara	Analisis Perbedaan Pendapatan Driver GO-JEK Sebelum dan Saat Terjadi Pandemi COVID-19 di Kota Medan	Variabel dalam penelitian tersebut menggunakan variabel bebas yaitu pendapatan	Metode analisis yang digunakan pada penelitian tersebut adalah dengan teknik persentase kemudian diinterpretasikan secara deskriptif	Hasil analisis dari penelitian tersebut adalah pendapatan driver go-jek di Kota Medan mengalami penurunan pada saat pandemi Covid-19.
4.	Miftha Farild, Fauziah Bachtiar (2020) Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar	Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan PT. BNI Syariah TBK Sebelum dan Pada Saat Pandemi COVID-19	Variabel yang digunakan dalam penelitian tersebut adalah <i>Return On Asset</i> (ROA) dan <i>Return On Equity</i> (ROE)	Metode analisis yang digunakan adalah kuantitatif	Hasil analisis dari penelitian tersebut adalah kinerja PT. BNI Syariah Tbk mengalami peningkatan yang melambat dari masa sebelum Pandemi Covid-19 ke masa dimana terjadi Pandemi Covid19.

5.	Cindy Hilman, Kazia Laturette (2021) Universitas Ciputra	Analisis Perbandingan Kinerja Perusahaan Sebelum dan Saat Pandemi Covid-19	Variabel yang digunakan dalam penelitian tersebut adalah <i>current ratio, debt to equity ratio, return on assets,</i> rasio pertumbuhan penjualan	Metode analisis yang digunakan pada penelitian tersebut adalah teknik analisis deskriptif	Hasil Analisis dari penelitian tersebut adalah terdapat perbedaan kinerja ROA sebelum dan pada masa pandemi covid- 19, terdapat perbedaan kinerja SG sebelum dan selama pandemi covid-19, terdapat perbedaan signifikan kinerja CR sebelum dan pada masa pandemi covid-19 dan tidak terdapat perbedaan signifikan kinerja DER sebelum dan selama pandemi covid-19
6.	Deva Sari Violandani (2021)	Analisis Komparasi Rasio Keuangan Sebelum dan Selama Pandemi Covid-19 Pada Perusahaan Terbuka Yang Terdaftar Pada Indeks LQ45	Variabel yang digunakan dalam penelitian tersebut adalah <i>current ratio, debt to equity ratio, debt to asset ratio, total asset turnover, return on equity</i>	Metode analisis yang digunakan dalam penelitian tersebut adalah statistik deskriptif, uji normalitas	Hasil Analisis dari penelitian tersebut adalah terdapat perbedaan antara <i>total asset turnover</i> dan <i>return on equity</i> sebelum adanya pandemi dengan selama adanya pandemi. Serta tidak terdapat perbedaan pada variabel <i>current ratio, debt to asset ratio</i> dan <i>debt to equity</i>

					<i>ratio</i> antara sebelum adanya pandemi dengan selama adanya pandemi.
--	--	--	--	--	--

Sumber : Data diolah oleh peneliti (2021)

### 2.3. Kerangka Konseptual

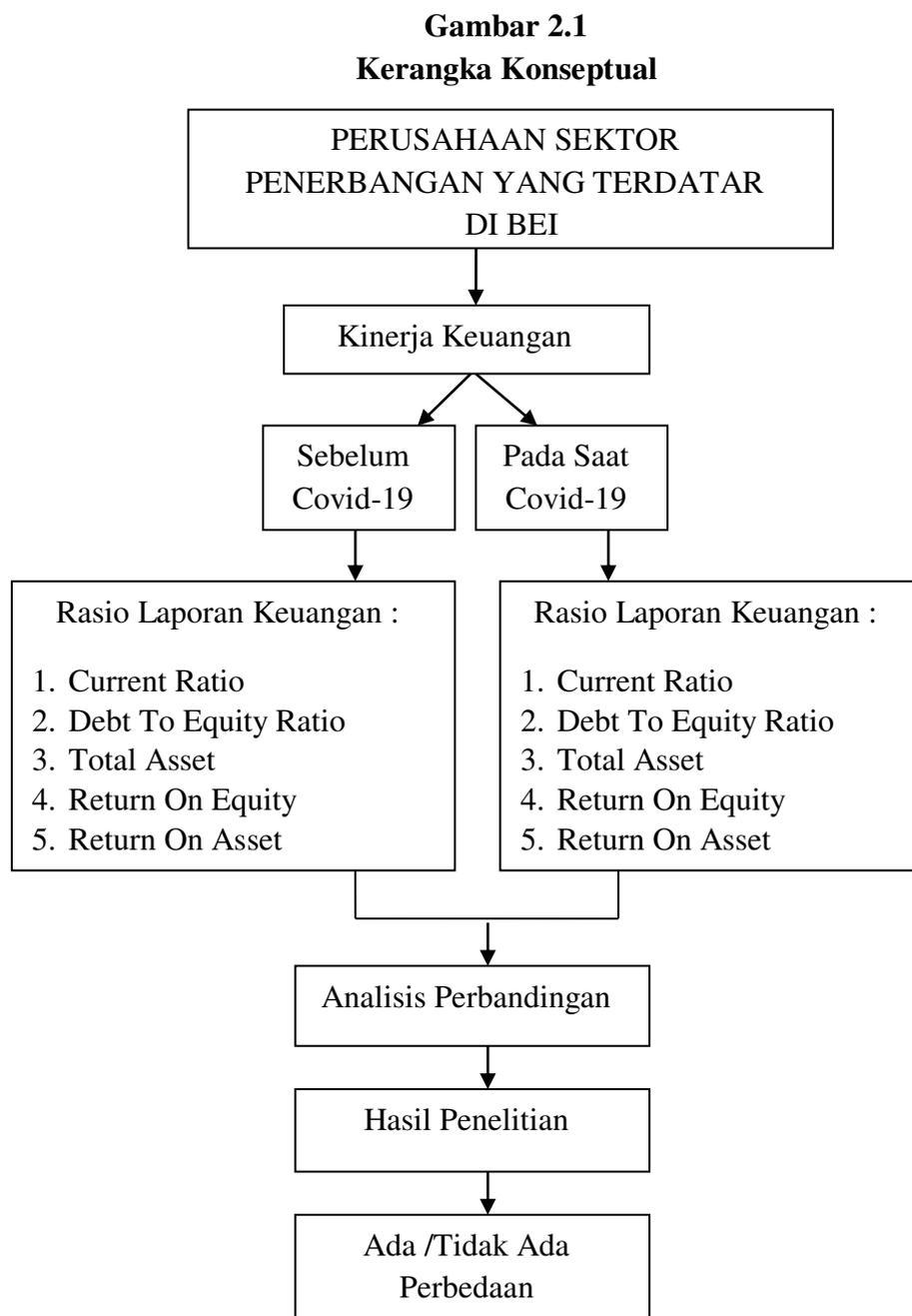
Kerangka konseptual atau kerangka berfikir merupakan sintesa tentang hubungan antara variabel yang disusun dari berbagai teori yang telah dideskripsikan. Berdasarkan teori-teori yang telah dideskripsikan tersebut, selanjutnya dianalisis secara kritis dan sistematis sehingga menghasilkan sintesa tentang hubungan antara variabel yang diteliti (Sugiyono, 2017:89).

Pada peneliti terdahulu memiliki hasil yang menyatakan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan pada kinerja keuangan Bank BRI Syariah dengan Bank BNI Syariah dalam rasio NPF, ROA, dan BPO dengan nilai signifikan  $0,000 < 0,05$  sedangkan pada rasio FDR tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara Bank BRI Syariah dengan Bank BNI Syariah dengan nilai signifikan  $0,429 > 0,05$ ,

Berdasarkan hasil peneliti terdahulu, Maka penelitian saat ini memiliki kerangka konseptual dengan tujuan untuk mengetahui perbedaan kinerja keuangan dengan kondisi sebelum pandemi Covid-19 dan pada saat pandemi Covid-19 di PT. Air Asia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk. Pada penelitian ini menggunakan analisis uji beda pada kinerja keuangan dengan kondisi sebelum pandemi Covid-19 dan pada saat pandemi Covid-19 di PT. Air Asia Indonesia Tbk, PT. Garuda Indonesia (Persero) dan pada penelitian ini menggunakan rasio likuiditas (*current ratio*), rasio solvabilitas (*debt to equity*)

*ratio*), rasio aktivitas (*total asset turn over*), rasio profitabilitas (*return on equity*) dan rasio profitabilitas (*return on assets*) untuk mengetahui kinerja keuangan dengan kondisi sebelum pandemi Covid-19 dan pada saat pandemi Covid-19 di PT.Air Asia Indonesia Tbk dan PT.Garuda Indonesia (Persero) Tbk.

Berdasarkan hasil penelitian terdahulu maka kerangka konseptual yang menggambarkan hubungan antar variabel dalam penelitian ini dapat dilihat pada gambar 2.1 :



## 2.4. Hipotesis Penelitian

Hipotesis adalah jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, oleh karena itu rumusan masalah penelitian biasanya disusun dalam bentuk pertanyaan. Dikatakan sementara, karena jawaban yang diberikan baru didasarkan pada teori yang relevan, belum didasarkan pada fakta-fakta yang empiris melalui pengumpulan data. Jadi, menurut Anwar (2014 :44), hipotesis adalah kebenaran yang masih diragukan. Dari pengertian diatas, peneliti membuat hipotesis peneliti sebagai berikut:

H<sub>1</sub> : Terdapat perbedaan kinerja keuangan perusahaan sektor penerbangan sebelum dan pada saat pandemi Covid-19 dengan diukur dari *current ratio*.

H<sub>2</sub> : Terdapat perbedaan kinerja keuangan perusahaan sektor penerbangan sebelum dan pada saat pandemi Covid-19 dengan diukur dari *debt to equity ratio*.

H<sub>3</sub> : Terdapat perbedaan kinerja keuangan perusahaan sektor penerbangan sebelum dan pada saat pandemi Covid-19 dengan diukur dari *total asset turnover*.

H<sub>4</sub> : Terdapat perbedaan kinerja keuangan perusahaan sektor penerbangan sebelum dan pada saat pandemi Covid-19 dengan diukur dari *return on equity*.

H<sub>5</sub> : Terdapat perbedaan kinerja keuangan perusahaan sektor penerbangan sebelum dan pada saat pandemi Covid-19 dengan diukur dari *return on assets*.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1. Pendekatan Penelitian**

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penulisan ini adalah penelitian komparatif dengan pendekatan kuantitatif. Menurut Irawan (2017:10), “Penelitian komparatif adalah penelitian yang digunakan dengan cara membandingkan persamaan dan perbedaan sebagai fenomena untuk mencari faktor-faktor apa atau situasi bagaimana yang dapat menyebabkan timbulnya suatu peristiwa tertentu”. Pendekatan kuantitatif lebih menitik beratkan pada pembukuan hipotesis (Sugioyono, 2013:13). Adapun penerapan pendekatan penelitian komparatif pada penelitian ini adalah untuk mengetahui perbandingan kinerja keuangan perusahaan sektor penerbangan yang terdaftar di BEI sebelum pandemi Covid-19 dan pada saat pandemi Covid-19.

#### **3.2. Tempat dan Waktu Penelitian**

##### **3.2.1 Tempat Penelitian**

Penelitian ini dilakukan pada perusahaan sektor penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) melalui website [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id).

##### **3.2.2 Waktu Penelitian**

Penelitian ini dimulai pada Bulan Maret 2021 sampai dengan selesai.

Berikut ini rencana penelitian yang dapat dilihat pada tabel 3.1 sebagai berikut:

**Tabel 3.1**  
**Skedul Proses Penelitian**

No.	Aktivitas	Maret 2021	April 2021	Mei 2021	Juni 2021	Juli 2021	Agustus 2021	September 2021	Oktober 2021	November 2021
1.	Pengajuan Judul									
2.	Penyusunan Proposal									
3.	Seminar Proposal									
4.	Perbaikan/A CC Proposal									
5.	Pengolahan Data									
6.	Penyusunan Skripsi									
7.	Bimbingan Skripsi									
8.	Meja Hijau									

### 3.3. Populasi dan Sampel

#### 3.3.1 Populasi

Populasi adalah seluruh kumpulan elemen yang menunjukkan ciri-ciri tertentu yang dapat digunakan untuk membuat kesimpulan (Anwar, 2014 : 87).

Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah perusahaan sektor penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).

#### 3.3.2 Sampel

Menurut Anwar (2014:88), teknik pengambilan sampel adalah cara peneliti mengambil sampel atau contoh yang representatif dari populasi yang tersedia. Pada penelitian ini, peneliti menggunakan teknik pengambilan sampel

dengan metode *purposive* sampling, dimana *purposive* menurut Sugiyono adalah teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu (Sugiyono, 2012 : 16) Adapun kriteria-kriteria penelitian sampel dalam penelitian ini merupakan perusahaan sub sektor penerbangan yang terdaftar di BEI untuk melakukan pengangkutan penumpang seperti PT. Air Asia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk.

### **3.4 Jenis dan Sumber Data**

#### **3.4.1. Jenis Data**

Jenis data yang digunakan dalam peneliti ini adalah data kuantitatif. Data kuantitatif adalah data yang berbentuk angka-angka yang dapat dihitung berupa laporan keuangan yang terdiri dari laporan neraca dan laporan laba rugi. Dalam penelitian ini menggunakan laporan keuangan PT. Air Asia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk.

#### **3.4.2. Sumber Data**

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Menurut Anwar (2014: 104), data sekunder adalah data yang sudah tersedia dan dikumpulkan oleh pihak lain. Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini melalui internet yaitu situs Bursa Efek Indonesia melalui website [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) berupa laporan keuangan perusahaan sektor penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dengan periode kuartal 2,3,4 pada tahun 2019 dan kuartal 2,3,4 pada tahun 2020.

### **3.5 Teknik Pengumpul Data**

Dalam penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data dengan

menggunakan dokumentasi dan literatur, dimana data dikumpulkan dari perusahaan sektor penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) dan dapat dilihat melalui laman resmi [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id).

### 3.6 Variabel Penelitian dan Defenisi Operasional

#### 3.6.1 Variabel Penelitian

Variabel penelitian ini menggunakan 5 (lima) variabel X yaitu *current ratio* ( $X_1$ ), *debt to equity ratio* ( $X_2$ ), *total asset turnover* ( $X_3$ ), *return on equity* ( $X_4$ ), *return on asset* ( $X_5$ ) dan menggunakan 1 variabel Y yaitu masa pandemi covid-19.

#### 3.6.2 Defenisi Operasional

Defenisi operasional yang digunakan dalam penelitian ini antara lain adalah sebagai berikut :

**Tabel 3.2**  
**Defenisi Operasional**

Variabel	Deskripsi	Pengukuran	Rasio
<i>Current Ratio</i> (CR)	Rasio lancar atau ( <i>current ratio</i> ) merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan (Kasmir, 2015:134).	$Current Ratio = \frac{Current Asset}{Current Liabilities} \times 100\%$	Rasio

<i>Debt to Equity Ratio</i> (DER)	Rasio ini dapat digunakan untuk mengukur seberapa besar jumlah rupiah modal sendiri yang dijaminan atas utang. Semakin besar rasio ini akan semakin menguntungkan perusahaan, sedangkan bagi pihak bank akan mengakibatkan semakin besar risiko yang ditanggungnya (Siladork, 2015)	$\text{Debt to Equity Ratio} = \frac{\text{Total Utang}}{\text{Ekuitas}} \times 100\%$	Rasio
<i>Total Asset Turnover</i> (TATO)	Rasio untuk mengukur efisiensi penggunaan aktiva secara keseluruhan selama satu periode. Tingginya <i>total asset turnover</i> menunjukkan bahwa aktiva yang dimiliki terlalu besar dibandingkan dengan kemampuan untuk melakukan usaha (Syafri, 2015:123).	$\text{Total Asset Turnover} = \frac{\text{Sales}}{\text{Total Assets}} \times 100\%$	Rasio
<i>Return On Equity</i> (ROE)	<i>Return on equity</i> atau rentabilitas modal sendiri merupakan rasio untuk mengukur laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri (Kasmir, 2015 : 204)	$\text{Return On Equity} = \frac{\text{Earning After Tax}}{\text{Total Equity}} \times 100\%$	Rasio
<i>Return On Assets</i> (ROA)	<i>Return on assets</i> merupakan kemampuan perusahaan dengan menggunakan	$\text{Return On Assets} = \frac{\text{Earning After Tax}}{\text{Total Assets}} \times 100\%$	Rasio

	seluruh aktiva yang dimiliki untuk menghasilkan laba setelah pajak (Kasmir, 2012 : 198)		
--	---	--	--

### 3.7. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan pada penelitian ini adalah sebagai berikut :

#### 1. Statistik Deskriptif

Menurut Erlina (2011:102), Statistik deskriptif merupakan proses transformasi data penelitian dalam bentuk tabulasi sehingga mudah dipahami dan diinterpretasikan. Penyajian statistik deskriptif yaitu berupa penyajian tabel, diagram, perhitungan modus, mean, median, presentase, dan standar deviasi.

#### 2. Uji Prasyarat Analisis Data

##### a. Uji Normalitas

Menurut Situmorang (2012:100), Uji normalitas adalah uji yang bertujuan untuk mengetahui apakah data dalam variabel yang akan dianalisis berdistribusi normal atau tidak. Data yang baik dan layak digunakan dalam penelitian adalah data yang memiliki distribusi normal. Data distribusi normal artinya data mempunyai sebaran merata sehingga benar-benar mewakili populasi. Data yang baik adalah data yang mempunyai pola seperti distribusi normal, yakni distribusi data tersebut tidak menceng ke kiri atau menceng ke kanan. Jika data berdistribusi normal maka analisis statistik dapat memakai pendekatan parametrik, sedangkan jika data tidak berdistribusi normal maka analisis menggunakan

pendekatan non-parametrik. Uji normalitas dapat dilakukan melalui analisa grafik dan analisis statistik. Analisis grafik dilakukan dengan melihat grafik histogram dan grafik *normal probability plot*. Analisis statistik dilakukan dengan uji *Kolmogorov Smirnov* dan uji *Shapiro Wilk*. Dimana uji *Kolmogorov Smirnov* digunakan jika pada penelitiannya mempunyai responden lebih dari 30 responden sedangkan uji *Shapiro Wilk* digunakan jika pada penelitiannya mempunyai responden kurang dari 30 responden. Pada uji *Kolmogorov Smirnov* dan uji *Shapiro Wilk* jika nilai signifikansi  $> 0.05$  maka data destribusi normal dan jika nilai signifikansi  $< 0.05$  maka data destribusi tidak normal.

### 3. Uji Hipotesis

- Paired Sampel t-test (uji t sampelberpasangan)

Hasil uji normalitas yang menunjukkan sampel berdistribusi normal, maka uji beda yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah uji *parametic paired sampel t-test*. *Paired sampel t-test* atau uji t sampel berpasangan merupakan uji parametrik yang digunakan untuk menguji hipotesis sama atau tidak berbedaan tara dua variabel. Uji beda ini digunakan untuk menentukan ada tidaknya perbedaan rata-rata dua sampel, dimana dua sampel yang dimaksud adalah sampel yang sama namun mengalami proses pengukuran maupun perlakuan yang berbeda yakni sebelum masa pandemi Covid-19 dan pada saat masa pandemi Covid-19.

Langkah-langkah dalam melakukan uji *paired sampel t-test* adalah terlebih dahulu menentukan tingkat  $\alpha = 5\%$  (0,05). Jika angka t hitung  $<$  t tabel, maka  $H_0$  ditolak yang berarti ada perbedaan rasio keuangan antara

sebelum dan pada saat masa pandemi Covid-19. Jika angka  $t$  hitung  $> t$  table, maka  $H_0$  diterima yang berarti tidak ada perbedaan rasio keuangan antara sebelum dan pada saat pandemi Covid-19.

Maka rumus yang digunakan pada uji *paired sampel t-test* adalah :

$$t = \frac{\bar{X}_1 - \bar{X}_2}{\sqrt{\frac{s_1^2}{n_1} + \frac{s_2^2}{n_2} - 2r \left( \frac{s_1}{\sqrt{n_1}} \right) \left( \frac{s_2}{\sqrt{n_2}} \right)}}$$

Dimana :

$X_1$  = Rata-rata sampel sebelum perlakuan

$X_2$  = Rata-rata sampel sesudah perlakuan

$S_1$  = Simpangan baku sebelum perlakuan

$S_2$  = Simpangan baku sesudah perlakuan

$n_1$  = Jumlah sampel sebelum perlakuan

$n_2$  = Jumlah sampel sesudah perlakuan

$r$  = Nilai korelasi antara sampel sebelum diberikan perlakuan dengan setelah diberikan perlakuan

- *Wilcoxon Signed Ranks Test*

*Wilcoxon Signed Ranks Test* atau uji peringkat tanda Wilcoxon digunakan untuk mengevaluasi perlakuan (*treatment*) tertentu pada dua pengamatan antara sebelum dan sesudah adanya perlakuan tertentu. Uji ini digunakan untuk mengetahui ada tidaknya perbedaan antara dua sampel dependen yang berpasangan atau berkaitan dan digunakan sebagai alternatif pengganti uji *Paired Sample T-Test* jika data tidak berdistribusi normal.

Statistik uji dari *Wilcoxon Signed Rank Test* ini dilakukan dengan membandingkan Statistik Hitung dengan Statistik Tabel, dimana :

1. Jika nilai Asymp.Sig < 0,05 maka Hipotesis diterima
2. Jika nilai Asymp.Sig > 0,05 maka Hipotesis ditolak

Rumus yang bisa digunakan untuk uji *Wilcoxon* (z hitung) yaitu :

$$Z = \frac{T - \frac{n(n+1)}{4}}{\sqrt{\frac{n(n+1)(2n+1)}{24}}}$$

Dimana :

n = Banyak data yang berubah setelah diberi perlakuan berbeda

T = Jumlah ranking dari nilai selisih yang negatif (apabila banyaknya selisih yang positif lebih > banyaknya selisih negatif) atau = jumlah ranking dari nilai selisih yang positif (apabila banyaknya selisih yang negatif > banyaknya selisih yang positif).

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **4.1. Hasil Penelitian**

##### **4.1.1. Sejarah Perkembangan Perusahaan**

Dalam penelitian ini perusahaan yang diteliti adalah perusahaan sektor penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Berikut ini adalah sejarah perkembangan perusahaan sektor penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI), antara lain:

##### **1. PT. Air Asia Indonesia Tbk**

Air Asia Indonesia merupakan perusahaan penerbangan swasta lokal di Indonesia. Air Asia Indonesia berdiri pada September 1999. Pada awal berdirinya, Air Asia Indonesia bernama PT. AWAIR Internasional (Air Wagon Internasional). Pada tahun 2000, PT. AWAIR Internasional diambil alih oleh sekelompok investor swasta di Indonesia, yang dikepalai oleh Unn Harris dan Pin Harris.

PT. AWAIR Internasional merupakan sebuah maskapai penerbangan yang memfokuskan pada biaya penerbangan yang murah, namun berkualitas. Kondisi finansial akibat ditinggalkan beberapa pendirinya dan ketatnya kompetisi di Indonesia membuat PT. AWAIR Internasional menghentikan operasionalnya pada tahun 2001. Pada tahun 2004 PT. AWAIR Internasional diakuisisi atau diambil alih oleh perusahaan penerbangan Air Asia, dimana pada saat itu Air Asia Internasional Limited (AAIL) akan mengambil alih saham PT. AWAIR Internasional sebesar 49%.

Pada 30 Agustus 2004, AAIL memasuki kerjasama penjualan dan pembayaran untuk pengambil alih saham PT. AWAIR Internasional. Pada bulan September 2004, PT. AWAIR Internasional memperoleh izin dari Badan Koordinasi Penanam Modal untuk mempengaruhi rencana perubahan kepemilikan saham PT. AWAIR Internasional. Para pemegang saham PT. AWAIR Internasional menyetujui masuknya AAIL sebagai pemegang saham baru, berikut dengan penunjukkan Tony Fernandes-*Group Chief Executive Officer* Air Asia dan Kamarudin Bin Meranun-*Executive Director, Corporate Finance and Strategic Planning* Air Asia sebagai anggota baru dari dewan komisaris PT. AWAIR Internasional.

Pada tanggal 1 Desember 2005, PT. AWAIR Internasional mengganti nama perusahaannya menjadi Air Asia Indonesia dan mulai beroperasi lagi untuk meramaikan dunia penerbangan. Pada 29 Desember 2017 PT. Air Asia Indonesia Tbk (AAID) secara resmi menjadi perusahaan induk dari PT. Indonesia Air Asia (IAA). PT. Air Asia Indonesia Tbk yang sebelumnya dikenal dengan nama PT. Rimau Multi Putra Pratama Tbk (RMPP) adalah perusahaan terbuka yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Perubahan nama dari RMPP menjadi AAID telah disetujui oleh Kementrian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia.

PT. Air Asia Indonesia Tbk melalui entitas anak PT. Indonesia Air Asia (IAA) merupakan perusahaan yang bergerak pada bidang usaha penerbangan komersial berjadwal. Sebagai perusahaan jasa penerbangan, Perseroan memiliki 1 (satu) kantor pusat dan mengoperasikan 16 kantor pelayanan dan penjualan yang

tersebar di 12 kota besar di Indonesia. Perseroan senantiasa berkomitmen untuk memberikan pelayanan memuaskan kepada seluruh pelanggan dan para mitranya.

Berikut logo dari PT. Air Asia Indonesia Tbk :



**Gambar 4.1**  
**Logo PT. Air Asia Indonesia Tbk**  
Sumber : [www.airasia.com](http://www.airasia.com), 2021

## **2. PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk**

PT. Garuda Indonesia (Persero) atau biasa dikenal dengan Garuda Indonesia merupakan salah satu maskapai penerbangan terkemuka di Indonesia. Maskapai penerbangan ini pertama kali mengudara pada tahun 1940-an dalam era pendudukan Belanda. Pada saat itu maskapai masih bernama Indonesian Airways sejak 26 Januari 1949 dengan pesawat pertamanya yang bernama Seulawah atau Gunung Emas. Pada awalnya Garuda Indonesia merupakan hasil kerjasama antara Pemerintah Indonesia dengan Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM), yang merupakan maskapai Belanda yang kemudian semua sahamnya dimiliki oleh Indonesia pada tahun 1953. Pada tahun 1953, Garuda Indonesia telah berhasil memiliki 27 pesawat beserta staf-staf profesional.

Perkembangan penyedia jasa penerbangan Garuda Indonesia semakin meningkat. Pada tahun 1960-an Garuda Indonesia mendatangkan tiga pesawat

*turboprop lockheedL-188C electra* seiring dengan dibukanya rute penerbangan baru ke Hong Kong. Beberapa tahun kemudian, Garuda kembali mendatangkan tiga pesawat baru jenis Convair 990 A yang merupakan pesawat yang memiliki kecepatan tinggi dengan teknologi canggih. Dengan pesawat baru ini, Garuda kembali membuka rute penerbangan dari Jakarta ke Amsterdam melawati Kolombo, Bombay, Roma dan Praha. Tak berhenti sampai disana, pada tahun 1966, Garuda kembali mendatangkan pesawat jet baru yaitu Douglas DC-8. Selanjutnya untuk penerbangan ke Eropa dan Amerika Serikat Garuda mengoperasikan Boeing 747-2U3B barunya.

Pada tahun 1990-an terjadi bencana yang menimpa maskapai andalan Indonesia ini. Bencana pertama terjadi pada tanggal 13 Juni 1996 saat pesawat dari Fukuoka, Jepang menuju Jakarta. Awalnya saat pesawat hendak lepas, kipas turbin depan mesin pecah dan terpisah dari poros mesin sehingga mengakibatkan pesawat meledak dan terbakar saat kru mencoba menghentikan pesawat. Peristiwa ini menewaskan 3 dari 275 penumpang. Peristiwa lainnya terjadi pada tanggal 26 September 1997 saat pesawat Airbus A300-B4 jatuh di Desa Buah Nabar, Kecamatan Sibolangit, Kabupaten Deli Serdang, Sumatera Utara. Dalam peristiwa seluruh penumpang yang berjumlah 222 orang dan 12 awak tewas seketika. Ini merupakan kecelakaan pesawat terbesar dalam sejarah penerbangan Indonesia. Karena dua peristiwa tersebut membuat maskapai kesulitan ekonomi. Hal ini ditambah dengan dampak krisis finansial Asia yang sedang dialami Indonesia membuat Garuda sama sekali tidak melakukan penerbangan ke Eropa maupun Amerika. Untungnya, pada pertengahan tahun 2000 Garuda dapat mengatasi masalah keuangannya dengan baik.

Pada tahun 2000, Garuda membentuk anak perusahaan yang bernama Citilink yang menawarkan penerbangan dengan biaya murah ke kota-kota Indonesia. Dengan adanya peristiwa-peristiwa nasional terjadi, seperti serangan 11 september 2001, Bom Bali I dan Bom Bali II, Wabah SARS dan Bencana Tsunami Aceh 26 Desember 2004 serta peristiwa jatuhnya sebuah Boeung 737 di Yogyakarta berdampak masalah keuangan kembali terjadi di pihak Garuda. Hal ini diperparah dengan sanksi Uni Eropa yang melarang semua pesawat maskapai Indonesia menerbangi rute Eropa.

Setelah kembali menata krisis keuangan yang melanda Garuda. Garuda mulai mencatatkan sahamnya di Bursa Efek Indonesia sejak tanggal 11 Februari 2011. Selain itu, Garuda juga menjadi sponsor dalam pagelaran SEA Games 2011 yang digelar di Jakarta dan Palembang. Pada tahun 2012, Garuda Indonesia juga menjalin kerjasama dengan salah satu klub sepak bola Inggris, Liverpool FC sebagai partner resmi Liverpool FC dan Partner Maskapai Penerbangan Global resmi Liverpool FC. Hingga saat ini Garuda Indonesia tetap menjadi pilihan utama konsumen Indonesia dalam penerbangan.

Berikut Logo dari PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk :



**Gambar 4.2**

**Logo PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk**

Sumber : [www.garuda-indonesia.com](http://www.garuda-indonesia.com), 2021

#### **4.1.2. Visi dan Misi Perusahaan**

Berikut ini adalah visi dan misi perusahaan sektor penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI), yaitu :

##### **1. PT. Air Asia Indonesia Tbk**

###### **a. Visi Perusahaan**

Mengembangkan PT. Air Asia Indonesia Tbk agar menjadi maskapai berbiaya hemat terbesar di Indonesia dan memberikan layanan yang terbaik kepada masyarakat Indonesia dengan menyediakan konektivitas dengan biaya yang terjangkau.

###### **b. Misi Perusahaan**

###### **1. Menjadi lapangan pekerjaan terbaik**

Kami bertekad untuk menjadi perusahaan terbaik yang memperlakukan karyawan sebagai bagian dari keluarga

###### **2. Menjadi Brand Asean yang diakui secara global**

###### **3. Konsisten dalam memberikan harga terjangkau**

Kami berkomitmen untuk memberikan layanan penerbangan dengan harga yang terjangkau sehingga semua orang bisa terbang dengan Air Asia

###### **4. Memastikan kualitas layanan dan produk**

Kami memastikan bahwa seluruh produk yang ditawarkan memiliki kualitas tertinggi dan kami akan terus berinovasi untuk meningkatkan efisiensi dan di saat yang sama terus meningkatkan kualitas layanan.

## 2. PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk

### a. Visi Perusahaan

*To Become A Sustainable Aviation Group By Connecting Indonesia And Beyond While Delivering Indonesian Hospitality*

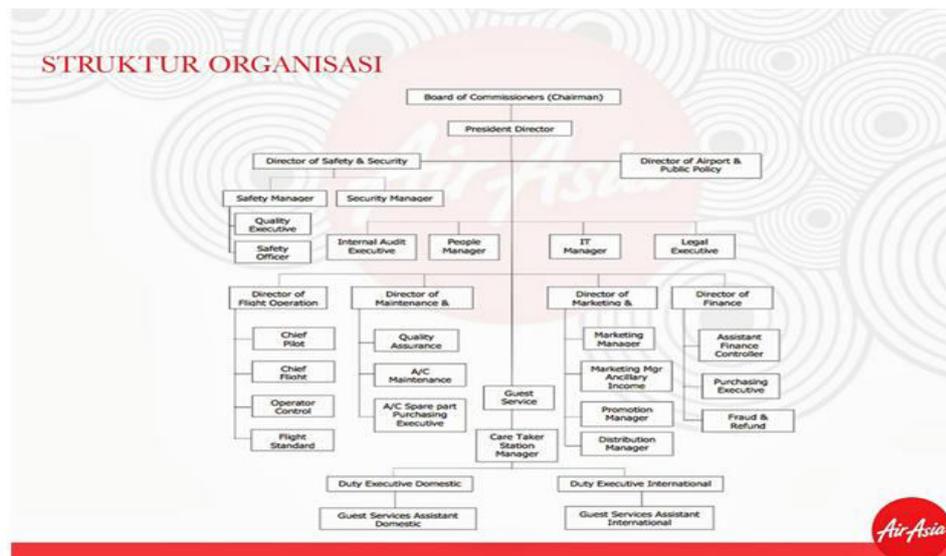
### b. Misi Perusahaan

*Strengthening Business Fundamental Through Strong Revenue Growth, Cost Leadership Implementation Organization Effectiveness And Group Synergy Reinforcement While Focusing On High Standard Of Safety And Customer-Oriented Service Deliverd By Professional & Passionate Employees.*

### 4.1.3. Struktur Organisasi

Uraian struktur organisasi perusahaan sektor penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI), antara lain :

#### 1. PT. Air Asia Indonesia Tbk



**Gambar 4.3**

**Struktur Organisasi PT. Air Asia Indonesia Tbk**

Sumber : [www.airasia.com](http://www.airasia.com), 2021

Setiap jabatan tersebut memiliki tugas masing-masing sebagai berikut :

1. Board of Commissioners :  
Mengangkat dewan direksi, memberikan petunjuk terhadap berbagai rencana kebijakan perusahaan
2. President director :  
Mempimpin seluruh dewan/komite eksekutif, bertindak sebagai perwakilan organisasi dalam hubungannya dengan dunia luar.
3. Internal Audit :  
Menyusun dan melaksanakan rencana internal audit tahunan yang telah disetujui direktur utama dan dewan komisaris
4. Direktur :  
Menentukan kebijakan tertinggi perusahaan, bertanggung jawab terhadap keuntungan dan kerugian perusahaan.
5. Manager :  
Mengkoordinasikan seluruh kegiatan usaha administrasi, organisasi dan ketatalaksanaan serta memberikan pelayanan administratif kepada pengurus dan pengawas.
6. Financial Manager :  
Membuat pembukuan dan jurnal laba bagi perusahaan.



2. Direktur Pemasaran :

Mengelola dan mengoptimalkan upaya-upaya pemasaran dan penjualan produk-produk yang dihasilkan perusahaan sesuai dengan perencanaan dan strategi perusahaan.

3. Direktur Teknik Pengelola Armada :

Bertanggung jawab dengan perihal pengelolaan Armada.

4. Direktur Operasi :

Penyiapan bahan perumusan kebijakan di bidang pengawasan operasi pesawat udara dan personel operasi pesawat udara, serta personel kesehatan penerbangan

5. Direktur Keuangan :

Mampu menggeneralisasikan bidang keuangan dan memimpin kinerja keuangan perusahaan.

6. Tugas Direktur SDM dan Umum :

Mengkoordinasikan perumusan perencanaan dan pemberdayaan pegawai (*man power planning*), sesuai kebutuhan perusahaan dan menyelenggarakan Sistem Informasi SDM dalam suatu data base kepegawaian.

7. Direktur Strategis Pengembangan Bisnis :

Melakukan usaha-usaha untuk pengembangan produk-produk telekomunikasi baik produk sentral, terminal, transmisi, dan produk-produk lainnya secara efektif dan efisien dan melakukan studi analisa mendalam tentang perkembangan sistem telekomunikasi dalam menentukan peluang bisnis.

### 3. Manajemen Bawah :

*Ground Services, Network Management, Fleet Acquisition, Flight Operation, Financial Analysis, Human Capital Management, Strategic Management Office.*

#### 4.1.4. Penyajian Data

Penelitian ini menggunakan data empiris yaitu berupa laporan kuartal 2,3 dan 4 pada tahun 2019 dan laporan kuartal 2,3 dan 4 pada tahun 2020 yang telah dikeluarkan oleh perusahaan Sektor Penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Data yang telah dikumpulkan kemudian diolah dengan menggunakan bantuan program SPSS Versi 16. Uji hipotesis yang digunakan dalam penelitian ini adalah uji beda t untuk sampel berpasangan (*paired sampel t-test*) untuk data yang berdistribusi normal dan uji *Wilcoxon Signed Rank Test* untuk data yang tidak berdistribusi normal.

#### A. Data kinerja keuangan perusahaan sektor penerbangan yang terdaftar di BEI sebelum Pandemi Covid-19

Pada tabel 4.1 dibawah ini merupakan data kinerja keuangan perusahaan sektor penerbangan yang terdaftar di BEI Sebelum Pandemi Covid-19.

**Tabel 4.1**  
**Kinerja Keuangan Perusahaan**  
**Sektor Penerbangan Yang Terdaftar Di BEI**  
**Periode 2019**

No	Nama Perusahaan	Rasio	Tahun		
			2019		
			Kuartal 2	Kuartal 3	Kuartal 4
1	PT. Air Asia Indonesia Tbk	Current Ratio	0.36	0.34	0.47
		Debt To Equity Ratio	11.03	7.83	11.93
		Total Asset Turnover	0.94	1.57	2.57
		Return On Equity	(0.31)	0.00	(0.78)
		Return On Asset	(0.03)	0.00	(0.06)

No	Nama Perusahaan	Rasio	Tahun		
			2019		
			Kuartal 2	Kuartal 3	Kuartal 4
2	PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk	Current Ratio	0.43	0.45	0.35
		Debt To Equity Ratio	4.42	3.85	5.18
		Total Asset Turnover	0.50	0.80	1.03
		Return On Equity	0.03	0.13	0.01
		Return On Asset	0.01	0.03	0.00

Sumber : Data Diolah Peneliti (2021)

Berdasarkan pada tabel 4.1 terdapat kinerja keuangan dari 2 (dua) perusahaan sektor penerbangan sebelum pandemi covid-19. Untuk variabel pertama yaitu *current ratio* atau perbandingan antara aset lancar dan hutang lancar yang dimiliki oleh perusahaan PT. Air Asia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk sebelum pandemi covid-19. Dari tabel diatas tersebut terdapat nilai tertinggi pada *current ratio* sebesar 0,47 (nol empat puluh tujuh) yaitu perusahaan PT. Air Asia Indonesia Tbk periode Kuartal 4, yang artinya setiap 1 rupiah dari liabilitas jangka pendek yang dimiliki perusahaan ditanggung oleh 0,47 aset lancar yang dimiliki perusahaan, sedangkan nilai terendah yaitu 0,34 (nol koma tiga puluh empat) yaitu pada perusahaan PT. Air Asia Indonesia Tbk periode Kuartal 3. Untuk perusahaan yang memiliki kemampuan tinggi dalam melunasin hutang jangka pendeknya yaitu perusahaan dengan kategori rasio lancar diatas 1 (satu) . dimana kedua perusahaan tersebut memiliki rasio lancar dibawah 1 (satu).

Untuk variabel ke dua yaitu *debt to equity ratio* atau perbandingan antara jumlah hutang dan modal yang dimiliki oleh perusahaan PT. Air Asia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk sebelum pandemi covid-19. Dimana *debt to equity ratio* yang memiliki nilai tertinggi yaitu 11,93 (sebelas koma

sembilan puluh tiga) yang terdapat pada perusahaan PT. Air Asia Indonesia Tbk dengan periode Kuartal 4 yang artinya jumlah hutang yang dimiliki perusahaan sebesar 11,93 kali dari jumlah ekuitasnya, sedangkan nilai terendahnya yaitu 3,85 (tiga koma delapan puluh lima) yang terdapat pada perusahaan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk periode Kuartal 3. Perusahaan yang memiliki rasio DER diatas 1 (satu) yaitu perusahaan yang komposisi modalnya lebih didominasi oleh hutang dan bukan pendanaan dari pemegang saham. Dimana kedua perusahaan tersebut memiliki rasio DER diatas 1 (satu) yang artinya perusahaannya yang komposisi modalnya lebih di dominasi oleh hutang dan bukan pendanaan dari pemegang saham.

Untuk variabel ketiga yaitu *total asset turnover* atau perbandingan antara total penjualan dan total aset yang dimiliki oleh PT. Air Asia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk sebelum pandemi covid-19. Dimana perusahaan tersebut memiliki nilai tertinggi *total asset turnover* sebesar 2,57 (dua koma lima puluh tujuh) pada perusahaan PT. Air Asia Indonesia Tbk Periode Kuartal 4 dan nilai terendahnya sebesar 0,50 (nol koma lima puluh) pada perusahaan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk periode Kuartal 2. Perusahaan yang memiliki rasio TATO diatas 1 (satu) merupakan perusahaan yang mampu memaksimalkan penggunaan asetnya demi mendongkrak penjualan, sedangkan perusahaan yang memiliki rasio TATO dibawah 1 (satu) merupakan perusahaan yang tidak mampu memaksimalkan penggunaan asetnya untuk mendongkrak angka penjualan. Pada perusahaan PT. Air Asia Indonesia Tbk terdapat rasio TATO diatas 1 (satu) yaitu Kuartal 3 dan Kuartal 4, sementara pada Kuartal 2 terdapat rasio TATO dibawah 1 (satu) . Sedangkan Pada perusahaan PT. Garuda

Indonesia (Persero) Tbk terdapat rasio TATO diatas 1 (satu) yaitu Kuartal 4 dan pada Kuartal 2 dan Kuartal 3 terdapat rasio TATO dibawah 1 (satu)

Untuk variabel ke empat yaitu *return on equity* atau perbandingan antara laba setelah laba pajak dan modal yang dimiliki oleh perusahaan PT. Air Asia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk sebelum pandemi covid-19. Dimana perusahaan tersebut memiliki nilai tertinggi sebesar 0,13 (nol koma tiga belas) pada perusahaan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk periode Kuartal 3 yang artinya setiap 1 rupiah dari total ekuitas perusahaan dapat menghasilkan laba setelah pajak sebesar 0,13 dan memiliki nilai terendah sebesar -0,78 (minus nol koma tujuh puluh delapan) yang terdapat pada perusahaan PT. Air Asia Indonesia Tbk periode Kuartal 4 yang artinya setiap 1 rupiah dari total ekuitas perusahaan dapat menghasilkan laba setelah pajak sebesar -0,78 rupiah. Dimana kedua perusahaan tersebut memiliki rasio ROE dibawah angka 1 (satu) yang artinya perusahaan belum mampu memaksimalkan penggunaan modal untuk mendongkrak laba perusahaan.

Untuk variabel ke lima yaitu *return on assets* atau perbandingan antara laba setelah pajak dan total aset yang dimiliki oleh perusahaan PT. Air Asia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk sebelum pandemi covid-19. Pada perusahaan tersebut memiliki nilai *return on assets* tertinggi sebesar 0,03 (nol koma nol tiga) yang terdapat pada perusahaan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk pada periode Kuartal 3 yang artinya setiap 1 rupiah dari total aset perusahaan dapat menghasilkan laba setelah pajak sebesar 0,03 rupiah dan memiliki nilai *return on assets* terendah sebesar -0,06 (minus nol koma nol enam) yang terdapat pada kode perusahaan PT. Air Asia Indonesia Tbk periode Kuartal

4 yang artinya setiap 1 (satu) rupiah dari total aset perusahaan dapat menghasilkan laba setelah pajak sebesar -0,06 rupiah. Dimana kedua perusahaan tersebut memiliki rasio ROA dibawah 1 (satu) yang artinya perusahaan belum mampu memaksimalkan penggunaan aset untuk mendongkrak laba perusahaan.

### **B. Data kinerja keuangan perusahaan sektor penerbangan yang terdaftar di BEI Pada Saat Pandemi Covid-19**

Pada tabel 4.2 dibawah ini, ditampilkan data kinerja keuangan perusahaan sektor penerbangan yang terdaftar di BEI pada saat pandemi covid-19.

**Tabel 4.2**  
**Kinerja Keuangan Perusahaan**  
**Sektor Penerbangan Yang Terdaftar Di BEI**  
**Periode 2020**

No	Nama Perusahaan	Rasio	Tahun		
			2020		
			Kuartal 2	Kuartal 3	Kuartal 4
1	PT. Air Asia Indonesia Tbk	Current Ratio	0.72	0.05	0.03
		Debt To Equity Ratio	(6.17)	(4.37)	1.48
		Total Asset Turnover	0.19	0.21	0.26
		Return On Equity	0.68	0.86	0.95
		Return On Asset	(0.13)	(0.26)	(0.45)
2	PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk	Current Ratio	0.16	0.15	0.12
		Debt To Equity Ratio	(128.36)	(22.74)	(6.55)
		Total Asset Turnover	0.09	0.11	0.14
		Return On Equity	8.95	2.40	1.27
		Return On Asset	(0.07)	0.11	(0.23)

Sumber : Data Diolah Peneliti (2021)

Berdasarkan tabel 4.2 menunjukkan bahwa terdapat data kinerja keuangan dari 2 (dua) perusahaan sektor penerbangan yang terdaftar di BEI pada saat pandemi Covid-19.

Untuk variabel pertama yaitu *current ratio* atau perbandingan antara aset lancar dan hutang lancar yang dimiliki oleh PT. Air Asia Indonesia Tbk dan PT. Garuda

Indonesia (Persero) Tbk. Pada perusahaan tersebut dalam memiliki nilai *current ratio* tertinggi sebesar 0,72 (nol koma tujuh puluh dua) yang terdapat pada perusahaan PT. Air Asia Indonesia Tbk periode Kuartal 2 yang artinya setiap 1 rupiah hutang jangka pendek yang dimiliki oleh perusahaan ditanggung sebesar 0,72 rupiah aset lancar, sedangkan nilai *current ratio* yang terendah pada perusahaan tersebut sebesar 0,03 (nol koma nol tiga) yang terdapat pada perusahaan PT. Air Asia Indonesia Tbk periode Kuartal 4.

Untuk variabel kedua yaitu *debt to equity ratio* atau perbandingan antara jumlah hutang dan modal yang dimiliki oleh perusahaan PT. Air Asia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk pada saat pandemi covid-19. Dimana perusahaan tersebut memiliki nilai tertinggi *debt to equity ratio* sebesar 1,48 (satu koma empat puluh delapan Kuartal 4 yang artinya jumlah hutang yang dimiliki perusahaan sebesar 1,48 kali dari jumlah ekuitasnya dan terdapat nilai terendah *debt to equity ratio* sebesar -128,36 (minus seratus dua puluh tiga koma tiga puluh enam) pada perusahaan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk periode Kuartal 2.

Untuk variabel ketiga yaitu *total aset turnover* atau perbandingan antara total penjualan dan total aset yang dimiliki oleh perusahaan PT. Air Asia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk pada saat pandemi covid-19. Dimana perusahaan tersebut memiliki nilai *total aset turnover* tertinggi sebesar 0,26 (nol koma dua puluh enam) yang terdapat pada perusahaan PT. Air Asia Indonesia Tbk periode Kuartal 4 dan memiliki nilai terendah *total aset turnover* sebesar 0,09 (nol koma nol sembilan) yang terdapat pada kode perusahaan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk periode Kuartal 2.

Untuk variabel ke empat yaitu *return on equity* atau perbandingan antara laba setelah laba pajak dan total modal yang dimiliki oleh perusahaan PT. Air Asia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk pada saat pandemi covid-19. Dimana Perusahaan tersebut memiliki nilai tertinggi sebesar 8,95 (delapan koma sembilan puluh lima) yang terdapat pada perusahaan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk periode Kuartal 2 dan memiliki nilai terendah sebesar 0,68 (nol koma enam puluh delapan) yang terdapat pada perusahaan PT. Air Asia Indonesia Tbk periode Kuartal 2.

Untuk variabel ke lima yaitu *return on asset* atau perbandingan antara laba setelah pajak dan total aset yang dimiliki oleh perusahaan PT. Air Asia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk pada saat pandemi covid-19. Dimana perusahaan tersebut memiliki nilai perusahaan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk periode Kuartal 3 dan memiliki nilai terendah sebesar -0,07 (minus nol koma nol tujuh) yang terdapat pada perusahaan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk periode Kuartal 2..

#### **4.1.5 Analisis Data**

##### **A. Statistik Deskriptif**

Analisis statistik deskriptif merupakan proses transformasi data penelitian dalam bentuk tabulasi sehingga mudah dipahami dan diinterpretasikan. Penyajian statistik deskriptif berupa jumlah sampel, nilai minimum, nilai maximum, nilai mean dan standar deviasi. Data deskriptif dalam penelitian ini adalah *current ratio*, *debt to equity ratio*, *total asset turnover*, *return on equity*, *return on asset*. Berikut ini merupakan statistik deskriptif untuk setiap variabel sebagai berikut :

**Tabel 4.3**  
**Statistik Deskriptif Berdasarkan**  
**Variabel CR, DER, TATO, ROE dan ROA**

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
CR Sebelum Pandemi Covid-19	6	.34	.47	.4000	.05657
CR Pada Saat Pandemi Covid-19	6	.03	.72	.2050	.25774
DER Sebelum Pandemi Covid-19	6	3.85	11.93	7.3733	3.47246
DER Pada Saat Pandemi Covid-19	6	-128.36	1.48	-27.7850	49.92718
TATO Sebelum Pandemi Covid-19	6	.50	2.57	1.2350	.74202
TATO Pada Saat Pandemi Covid-19	6	.09	.26	.1667	.06470
ROE Sebelum Pandemi Covid-19	6	-.78	.13	-.1533	.34098
ROE Pada Saat Pandemi Covid-19	6	.68	8.95	2.5183	3.21023
ROA Sebelum Pandemi Covid-19	6	-.06	.03	-.0083	.03189
ROA Pada Saat Pandemi Covid-19	6	-.45	.11	-.1717	.18978
Valid N (listwise)	6				

Sumber : Data Diolah Peneliti (2021)

Pada Tabel 4.3 menginformasikan bahwa diketahui nilai minimum dari *current ratio* sebelum pandemi covid-19 adalah 0,34 sementara nilai maksimum dari *current ratio* sebelum pandemi covid-19 adalah 0,47. Nilai rata-rata dari *current ratio* sebelum pandemi covid-19 adalah 0,4000 sementara nilai standar deviasi dari *current ratio* sebelum pandemi covid-19 adalah 0,05657. Sedangkan untuk nilai minimum dari *current ratio* pada saat pandemi covid-19 adalah 0,03 sementara nilai maksimum dari *current ratio* pada saat pandemi covid-19 adalah 0,72. Nilai rata-rata dari *current ratio* pada saat pandemi covid-19 adalah 0,2050 dan nilai standar deviasi dari *current ratio* pada saat pandemi covid-19 sebesar 0,25774.

Variabel *debt to equity ratio* sebelum pandemi Covid-19 memiliki nilai minimum sebesar 3,85 sementara nilai maksimum dari *debt to equity ratio*

sebelum pandemi covid-19 sebesar 11,93. Nilai rata-rata *debt to equity ratio* sebelum pandemi covid-19 sebesar 7,3733 dan nilai standar deviasi *debt to equity ratio* sebelum pandemi covid-19 sebesar 3,47246. Sedangkan untuk nilai minimum *debt to equity ratio* pada saat pandemi covid-19 sebesar -128,36 sementara nilai maksimum dari *debt to equity ratio* pada saat pandemi covid-19 sebesar 1,48. Nilai rata-rata *debt to equity ratio* pada saat pandemi covid-19 sebesar -27,7850 dan nilai standar deviasi dari *debt to equity ratio* pada saat pandemi covid-19 sebesar 49,92718.

Variabel *total asset turnover* memiliki nilai minimum sebelum pandemi covid-19 sebesar 0,50 sementara nilai maksimum *total asset turnover* sebelum pandemi covid-19 sebesar 2,57. Nilai rata-rata dari total asset turnover sebelum pandemi covid-19 sebesar 1,2350 sementara nilai standar deviasi *total asset turnover* sebelum pandemi covid-19 sebesar 0,74202. Sedangkan nilai minimum *total asset turnover* pada saat pandemi covid-19 sebesar 0,09 sementara nilai maksimum total asset turnover pada saat pandemi covid-19 sebesar 0,26 dan nilai rata-rata *total asset turnover* pada saat pandemi covid-19 sebesar 0,1667 sedangkan nilai standar deviasi dari *total asset turnover* pada saat pandemi covid-19 sebesar 0,6470.

Variabel *return on equity* memiliki nilai minimum sebelum pandemi covid-19 sebesar -0,78 sementara nilai maksimum *return on equity* sebelum pandemi covid-19 sebesar 0,13 dan nilai rata-rata *return on equity* sebelum pandemi covid-19 sebesar -0,1533 sementara nilai standar deviasi *return on equity* sebelum pandemi covid-19 sebesar 0,34098. Sedangkan untuk nilai minimum dari *return on equity* pada saat pandemi covid-19 sebesar 0,68 sementara nilai

maksimum dari *return on equity* pada saat pandemi covid-19 sebesar 8,95 dan nilai rata-rata *return on equity* pada saat pandemi covid-19 sebesar 2,5183 sementara nilai standar deviasi dari *return on equity* pada saat pandemi covid-19 sebesar 3,21023.

Variabel *return on assets* memiliki nilai minimum sebelum pandemi covid-19 sebesar -0,06 sementara nilai maksimum dari *return on assets* sebelum pandemi covid-19 sebesar 0,03 dan nilai rata-rata dari *return on assets* sebelum pandemi covid-19 sebesar -0,0083 sementara nilai standar deviasi *return on assets* sebelum pandemi covid-19 sebesar 0,03189. Sedangkan untuk nilai *return on assets* pada saat pandemi covid-19 sebesar -0,45 sementara nilai maksimum dari *return on assets* pada saat pandemi covid-19 sebesar 0,11 dan nilai rata-rata dari *return on assets* pada saat pandemi covid-19 sebesar -0,1717 sementara nilai standar deviasi dari *return on assets* pada saat pandemi covid-19 sebesar 0,18978.

#### **4.1.6 Uji Prasyarat Analisis Data**

##### **A. Uji Normalitas**

Peneliti ini menggunakan uji normalitas terhadap data dengan menggunakan uji *Shapiro Wilk*. Uji *shapiro wilk* digunakan jika memiliki jumlah responden kurang dari 30 responden. Pada penelitian ini memiliki jumlah respondennya kurang dari 30 responden sehingga menggunakan uji *shapiro wilk*. Tingkat signifikan yang digunakan  $\alpha = 0,05$ . Jika nilai probabilitas  $p \geq 0,05$  maka asumsi normalitas terpenuhi, jika nilai probabilitas  $< 0,05$  maka asumsi normalitas tidak terpenuhi.

**Tabel 4.4**  
**Uji Normalitas *Shapiro Wilk***

	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
CR Sebelum Pandemi Covid-19	.260	6	.200 <sup>*</sup>	.868	6	.218
CR Pada Saat Pandemi Covid-19	.403	6	.003	.686	6	.004
DER Sebelum Pandemi Covid-19	.236	6	.200 <sup>*</sup>	.880	6	.270
DER Pada Saat Pandemi Covid-19	.374	6	.009	.631	6	.001
TATO Sebelum Pandemi Covid-19	.275	6	.173	.878	6	.262
TATO Pada Saat Pandemi Covid-19	.160	6	.200 <sup>*</sup>	.960	6	.823
ROE Sebelum Pandemi Covid-19	.340	6	.029	.799	6	.057
ROE Pada Saat Pandemi Covid-19	.348	6	.022	.648	6	.002
ROA Sebelum Pandemi Covid-19	.270	6	.197	.939	6	.653
ROA Pada Saat Pandemi Covid-19	.154	6	.200 <sup>*</sup>	.990	6	.989

a. Lilliefors Significance Correction

\*. This is a lower bound of the true significance.

Sumber : Data Diolah Peneliti (2021)

Berdasarkan hasil uji normalitas *shapiro wilk* pada tabel 4.4 adalah sebagai berikut :

1. Berdasarkan nilai signifikan data current ratio sebelum pandemi covid-19 sebesar 0,218 dan nilai signifikan data current ratio pada saat pandemi covid-19 sebesar 0,004. Data *current ratio* pada saat pandemi diketahui lebih kecil dari nilai signifikan ( $p = 0,004 < 0,05$ ) berarti secara keseluruhan dapat disimpulkan bahwa asumsi analisis parametrik tidak terpenuhi yaitu tidak berdistribusi normal maka dari itu uji beda yang dilakukan adalah *Uji Wilcoxon Rank Test*.
2. Berdasarkan nilai signifikan data *debt to equity ratio* sebelum pandemi covid-19 sebesar 0,270 dan nilai signifikan data *debt to equity ratio* pada saat

pandemi covid-19 sebesar 0,001. Data *debt to equity ratio* pada saat pandemi diketahui lebih kecil dari nilai signifikan ( $p = 0,001 < 0,05$ ) berarti secara keseluruhan dapat disimpulkan bahwa analisis parametrik tidak terpenuhi yaitu tidak berdistribusi normal. Maka dari itu uji beda yang digunakan adalah *Uji Wilcoxon Rank Test*.

3. Berdasarkan nilai signifikan data *total asset turnover* sebelum pandemi covid-19 sebesar 0,262 dan nilai signifikan data *total asset turnover* pada saat pandemi covid-19 sebesar 0,823. Dari nilai signifikan tersebut diketahui bahwa nilai signifikan *total asset turnover*  $> 0,05$  yang berarti data berdistribusi normal. Maka uji beda yang digunakan adalah *paired sampel t-test*.
4. Berdasarkan nilai signifikan data *return on equity* sebelum pandemi covid-19 sebesar 0,057 dan nilai signifikan data *return on equity* pada saat pandemi covid-19 sebesar 0,002. Data *return on equity* pada saat pandemi lebih kecil dari nilai signifikan ( $p = 0,002 < 0,05$ ) berarti secara keseluruhan dapat disimpulkan bahwa analisis parametrik tidak terpenuhi yaitu tidak berdistribusi normal. Maka uji beda yang digunakan adalah *Uji Wilcoxon Rank Test*.
5. Berdasarkan nilai signifikan data *return on assets* sebelum pandemi covid-19 sebesar 0,653 dan nilai signifikan data *return on assets* pada saat pandemi covid-19 sebesar 0,989. Dari nilai signifikan tersebut diketahui bahwa nilai signifikan  $> 0,05$ , yang berarti bahwa data *return on assets* berdistribusi normal. Maka dari itu, uji beda yang digunakan adalah *paired sampel t-test*.

#### 4.1.7 Uji Hipotesis

##### A. Paired Sampel t-test (uji t sampel berpasangan)

Pengujian hipotesis pada penelitian ini bertujuan untuk mengetahui jawaban atau pertanyaan apakah ada perbedaan secara signifikan *current ratio*, *debt to equity ratio*, *total asset turnover*, *return on equity* dan *return on assets* sebelum pandemi covid-19 dengan pada saat pandemi covid-19 pada PT. Air Asia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk. Pada peneliti ini menggunakan uji *paired sampel t-test* untuk data yang berdistribusi normal dan uji *wilcoxon signed rank test* untuk data yang tidak berdistribusi normal.

Berikut hasil data uji *paired sampel t-test* dan uji *wilcoxon rank test* adalah sebagai berikut :

**Tabel 4.5**  
**Hasil Uji Paired Sampel Statistic**

		Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1	TATO Sebelum Pandemi Covid-19	1.2350	6	.74202	.30293
	TATO Pada Saat Pandemi Covid-19	.1667	6	.06470	.02642
Pair 2	ROA Sebelum Pandemi Covid-19	-.0083	6	.03189	.01302
	ROA Pada Saat Pandemi Covid-19	-.1717	6	.18978	.07748

Sumber : Data Diolah Peneliti (2021)

Berdasarkan tabel 4.5 dapat diketahui bahwa :

##### a. Total Asset Turnover (TATO)

Rata-rata TATO sebelum pandemi Covid-19 sebesar 1,2350, standar deviasi sebesar 0,74202, dan rata-rata standar eror sebesar 0,30293. Sedangkan rata-

rata-rata TATO pada saat pandemi Covid-19 sebesar 0,1667, standar deviasi sebesar 0,6470, dan rata-rata standar eror sebesar 0,2642.

b. *Return On Assets (ROA)*

Rata-rata ROA sebelum pandemi Covid-19 sebesar -0,083, standar deviasi sebesar 0,3189, dan rata-rata standar eror sebesar 0,01302. Sedangkan rata-rata ROA pada saat Pandemi Covid-19 sebesar -0,1717, standar deviasi sebesar 0,18978, dan rata-rata standar eror sebesar 0,07748.

**Tabel 4.6**  
**Hasil Uji *Paired Sampel t-test***

		Paired Differences					t	df	Sig. (2-tailed)
		Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference				
					Lower	Upper			
Pair 1	TATO Sebelum Pandemi Covid-19 - TATO Pada Saat Pandemi Covid-19	1.06833	.68359	.27907	.35095	1.78572	3.828	5	.012
Pair 2	ROA Sebelum Pandemi Covid-19 - ROA Pada Saat Pandemi Covid-19	.16333	.16452	.06716	-.00932	.33599	2.432	5	.059

Sumber : Data Diolah Peneliti (2021)

Berdasarkan hasil uji *paired sampel t-test* pada tabel 4.6 adalah sebagai berikut :

a. *Total Asset Turnover (TATO)*

Hasil analisis data *paired sampel t-test* diperoleh nilai t-hitung sebesar 3,828 dengan signifikan 0,012. Dimana, nilai signifikan *total asset turnover* lebih kecil dari nilai t-hitung ( $0,012 < 0,05$ ) maka  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima. Hal ini berarti variabel *total asset turnover* ada perbedaan kinerja keuangan antara sebelum pandemi covid-19 dengan pada saat pandemi covid-19.

b. *Return On Assets (ROA)*

Hasil analisis data pada *paired sampel t-test* diperoleh nilai t-hitung sebesar 2,432 dengan signifikan 0,059. Dimana, nilai signifikan *return on assets* lebih besar dari nilai t-hitung ( $0,059 > 0,05$ ) maka  $H_0$  diterima  $H_1$  diterima. Hal ini berarti tidak ada mengalami perbedaan kinerja keuangan antara sebelum pandemi covid-19 dengan pada saat pandemi covid-19.

**B. *Wilcoxon Signed Rank Test***

Pada penelitian ini menggunakan uji *wilcoxon signed rank test* untuk mengetahui ada tidaknya perbedaan rata-rata dua sampel yang saling berpasangan sebagai alternatif dari *paired sampel t-test* jika data penelitian tidak berdistribusi normal.

Berikut hasil uji *wilcoxon signed rank test* adalah sebagai berikut :

**Tabel. 4.7**

**Hasil Uji *Wilcoxon Signed Rank Test***

Test Statistics <sup>a</sup>			
	CR Pada Saat Pandemi Covid-19 - CR Sebelum Pandemi Covid-19	DER Pada Saat Pandemi Covid-19 - DER Sebelum Pandemi Covid-19	ROE Pada Saat Pandemi Covid-19 - ROE Sebelum Pandemi Covid-19
Z	-1.153 <sup>a</sup>	-2.201 <sup>a</sup>	-2.201 <sup>a</sup>
Asymp. Sig. (2-tailed)	.249	.028	.028

a. Based on positive ranks.

b. Based on negative ranks.

c. Wilcoxon Signed Ranks Test

Sumber : Data Diolah Peneliti (2021)

Berdasarkan hasil uji *wilcoxon signed rank test* pada tabel 4.7 adalah sebagai berikut :

a. *Current Ratio (CR)*

Hasil analisis data *current ratio* dengan uji *wilcoxon signed rank test* diperoleh nilai Z sebesar -1,153 dan nilai Asymp.Sig sebesar 0,249. Dimana nilai Asymp.Sig lebih besar dari 0.05 ( $0,249 > 0.05$ ) maka Hipotesis ditolak yang artinya tidak ada perbedaan kinerja keuangan antara sebelum pandemi covid-19 dengan pada saat pandemi covid-19.

b. *Debt to Equity Ratio (DER)*

Hasil analisis data *debt to equity ratio* dengan uji *wilcoxon signed rank test* diperoleh nilai Z sebesar -2,201 dan nilai Asymp.Sig sebesar 0,028. Dimana nilai Asymp.Sig lebih kecil dari 0,05 ( $0,028 < 0.05$ ) maka terdapat perbedaan kinerja keuangan antara sebelum pandemi covid-19 dengan pada saat pandemi covid-19.

c. *Return On Equity (ROE)*

Hasil analisis data *return on equity* dengan uji *wilcoxon signed rank test* diperoleh nilai Z sebesar -2,201 dan nilai Asymp.Sig sebesar 0,028. Dimana nilai Asymp.Sig lebih kecil dari 0,05 ( $0,028 < 0,05$ ) yang artinya ada perbedaan kinerja keuangan antara sebelum pandemi covid-19 dengan pandemi covid-19.

## 4.2. Pembahasan

### 4.2.1. Pembahasan Analisis Kinerja Keuangan *Current Ratio* Sebelum Pandemi Covid-19 dan Pada Saat Pandemi Covid-19

*Current Ratio* (CR) merupakan alat ukur bagi kemampuan likuiditas (solvabilitas jangka pendek) yaitu kemampuan untuk membayar hutang yang segera harus dipenuhi dengan aktiva lancar.

Uji *Wilcoxon Signed Rank Test* pada rasio likuiditas yang diukur dengan variabel CR menghasilkan nilai Z sebesar -1,153 dengan signifikansi sebesar 0,249. Hal ini berarti bahwa tidak ada perbedaan kinerja keuangan antara sebelum pandemi covid-19 dengan pada saat pandemi covid-19. Hal ini disebabkan karena nilai signifikansi lebih besar dari tingkat signifikansi yang telah ditetapkan yaitu sebesar 0,05.

Berdasarkan statistik deskriptif CR ini menurun, namun penurunan ini sangat kecil dikarenakan pandemi yang berlangsung masih belum lama, sehingga aset dari perusahaan masih bagus dan aset lancar yang dimiliki masih mampu untuk menutupi atau melunasi liabilitas jangka pendeknya.

Berdasarkan standar industri rasio CR pada Tabel 2.1 menunjukkan bahwa rata-rata CR sebelum pandemi Covid-19 sebesar 0,4000 dan pada saat pandemi Covid-19 sebesar 0,2050 berada dibawah standar rasio industri *current ratio* yaitu 2 kali. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat likuiditas perusahaan sektor penerbangan yang diukur dengan *current ratio* berada dalam kondisi yang kurang baik karena berada dibawah standar industri. Kondisi ini terjadi karena sebelum adanya pandemi Covid-19 perusahaan sektor penerbangan dapat beroperasi dengan baik sehingga memiliki aset lancar yang tinggi dan perusahaan masih

mampu membayar utang lancar sedangkan pada saat pandemi Covid-19 perusahaan sektor penerbangan mengalami penurunan pada aset lancar dan mengalami peningkatan hutang lancar dikarenakan adanya pengurangan jumlah penumpang dan dibatasi jadwal penerbangan sehingga masyarakat tidak terlalu banyak melakukan perjalanan dengan sarana transportasi udara.

Berdasarkan uraian diatas tersebut terdapat penurunan rata-rata *current ratio* pada saat pandemi yang menandakan bahwa perusahaan belum optimal dalam menggunakan aktiva lancar untuk melunasi hutang lancar perusahaan pada saat pandemi Covid-19 dan perusahaan kurang tepat dalam memilih target serta perusahaan kurang berpengalaman pada kondisi pandemi Covid-19.

Hasil penelitian ini tidak mendukung dari hasil penelitian sebelumnya Cindy Hilman, Kazia Laturette (2021) dengan judul Analisis Perbandingan Kinerja Perusahaan Sebelum dan Saat Pandemi Covid-19 yang menyatakan bahwa *current ratio* ada perbedaan yang signifikan antara sebelum dan selama pandemi, dimana tingkat signifikan sebesar  $0,005 > 0,005$ . Hal ini disebabkan karena terjadi penundaan proyek dan penumpukan bahan baku digudang yang belum bisa digunakan untuk proyek pada masa pandemi. Sehingga rata-rata CR sebelum pandemi sebesar 2,2265532 sedangkan selama pandemi rata-rata CR sebesar 5,293242.

#### **4.2.2. Pembahasan Analisis Kinerja Keuangan *Debt To Equity Ratio* (DER) Sebelum Pandemi Covid-19 dan Pada Pandemi Covid-19**

*Debt to Equity Ratio* (DER) adalah rasio yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas, dengan kata lain rasio ini berfungsi untuk mengetahui setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan untuk jaminan utang.

Uji *Wilcoxon Signed Rank Test* pada rasio solvabilitas yang diukur dengan variabel DER menghasilkan nilai Z sebesar -2,201 dengan signifikansi sebesar 0,028. Hal ini berarti bahwa ada perbedaan kinerja keuangan antara sebelum pandemi Covid-19 dan pada saat pandemi Covid-19. Hal ini disebabkan karena nilai signifikansi lebih kecil dari tingkat signifikansi yang telah ditetapkan yaitu sebesar 0,05.

Berdasarkan statistik deskriptif DER ini menurun, namun penurunan ini sangat kecil sehingga dengan menggunakan *wilcoxon signed rank test* terdapat perbedaan dan berdasarkan standar industri rasio DER pada Tabel 2.2 menunjukkan bahwa rata-rata DER sebelum pandemi Covid-19 sebesar 7,3733 yang berada di atas standar rasio industri *debt to equity ratio* sedangkan pada saat pandemi rata-rata DER sebesar -27,78550 yang berada di bawah standar industri rasio *debt to equity ratio*. Kondisi ini menggambarkan bahwa *debt to equity ratio* memiliki perbedaan antara sebelum pandemi dan pada saat pandemi, dimana sebelum pandemi kondisi rasio solvabilitas yang diukur dengan *debt to equity ratio* mengalami kondisi yang kurang baik dikarenakan berada di atas standar industri *debt to equity ratio* yang disebabkan oleh hutang perusahaan yang terus meningkat setiap tahunnya secara keseluruhan yang disebabkan oleh kenaikan hutang pinjaman jangka panjang kepada pihak kreditor, sedangkan pada saat pandemi Covid-19 mengalami kondisi yang baik dikarenakan berada di bawah standar rasio industri *debt to equity ratio*, dimana perusahaan sektor penerbangan pada saat pandemi Covid-19 melakukan perbaikan dalam mengelola kinerja keuangannya seperti perluasan dan pencairan modal saham, pengurangan karyawan, melakukan restrukturisasi kredit terhadap hutang yang dimiliki

perusahaan sektor penerbangan dan memikirkan cara untuk membangkitkan pendapatan perusahaan agar tidak terjadi penutupan seluruh jasa transportasi termasuk pada sektor penerbangan.

Hasil penelitian ini tidak mendukung dari hasil peneliti sebelumnya oleh Deva Sari Violandani (2021) dengan judul Analisis Komparasi Rasio Keuangan Sebelum dan Selama Pandemi Covid-19 Pada Perusahaan Terbuka Yang Terdaftar Pada Indeks LQ45 yang menyatakan bahwa tidak ada perbedaan antara sebelum adanya pandemi dengan selama adanya pandemi. Dimana nilai signifikansi lebih besar dari 0,05 ( $0,489 > 0,05$ ). Hal ini disebabkan karena laba yang diperoleh 25 perusahaan menurun dari kuartal ketiga tahun 2019 ke kuartal ketiga tahun 2020. Dimana penurunan laba tersebut mengakibatkan ekuitas perusahaan juga menurun dan laba yang dibawa ke akun saldo laba pada ekuitas menjadi sedikit.

#### **4.2.3. Pembahasan Analisis Kinerja Keuangan *Total Asset Turnover* (TATO) Sebelum Pandemi Covid-19 dan Pada Saat Pandemi Covid-19**

*Total assest turnover* yaitu rasio untuk mengukur efisiensi penggunaan aktiva secara keseluruhan selama satu periode. Merupakan ukuran tentang sampai seberapa jauh aktiva telah dipergunakan di dalam kegiatan perusahaan atau menunjukkan berapa kali aktiva yang digunakan dalam kegiatan operasi berputar dalam satu periode tertentu.

Uji *paired sampel t-test* untuk TATO menunjukkan bahwa terdapat perbedaan TATO sebelum pandemi Covid-19 dan pada saat pandemi Covid-19. Hasil pengujian hipotesis terhadap variabel rasio TATO menunjukkan tingkat

Sig.2-tailed sebesar 0,012. Hasil tersebut menunjukkan probabilitas  $< 0,05$  (0,012  $< 0,05$ ). Berdasarkan hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima yang artinya terdapat perbedaan rasio aktivitas yang ditentukan dengan *total assets turnover* sebelum dan pada saat pandemi Covid-19. Dimana pada saat sebelum adanya pandemi Covid-19, penumpang pesawat terbang dengan mudah melaksanakan perjalanan ke dalam Negeri ataupun Luar Negeri tanpa ada larangan dari Pemerintah sehingga pendapatan pada perusahaan sektor penerbangan sebelum pandemi masih dalam kondisi yang baik, sedangkan pada saat pandemi Covid-19, pemerintah memberlakukan pembatasan penerbangan dan menginformasikan kepada setiap penumpang pesawat terbang terlebih dahulu melaksanakan Swab Antigen, sehingga penjualan tiket pesawat berkurang dan minat masyarakat untuk melaksanakan perjalanan jugak berkurang. Hal ini dapat menimbulkan adanya penurunan pendapatan.

Berdasarkan hasil uji *paired samples statistic* menunjukkan bahwa pada TATO pada saat pandemi Covid-19 cenderung sedikit menurun dan berdasarkan standar industri rasio TATO pada Tabel 2.3 menunjukkan bahwa hasil rata-rata TATO yang diperoleh pada perusahaan sektor penerbangan sebelum pandemi Covid-19 sebesar 1,2350 kali sedangkan dengan nilai rata-rata TATO yang diperoleh pada perusahaan sektor penerbangan pada saat pandemi Covid-19 sebesar 0,1667 kali berada dibawah standar rasio industri TATO. Kondisi ini menggambarkan bahwa rasio aktivitas yang diukur dengan TATO berada dalam kondisi yang tidak baik. Hal ini terjadi dikarenakan perputaran total aktiva dalam menghasilkan penjualan selama periode pada saat pandemi Covid-19 sedikit menurun sehingga kondisi perusahaan sektor penerbangan mengalami kondisi

kurang baik, dengan kondisi tersebut maka perusahaan harus meningkatkan lagi penjualan atau mengurangi sebagian aktiva yang kurang produktif. Jika tidak dilakukan maka akan berdampak buruk pada keberlangsungan perusahaan kedepannya.

Hasil penelitian ini mendukung dari hasil peneliti sebelumnya oleh Deva Sari Violandani (2021) dengan judul Analisis Komparasi Rasio Keuangan Sebelum dan Selama Pandemi Covid-19 Pada Perusahaan Terbuka Yang Terdaftar Pada Indeks LQ45 yang menyatakan bahwa hasil uji *wilcoxon signed rank test* terdapat perbedaan *total assets turnover* antara sebelum dan selama adanya pandemi Covid-19. Dimana nilai signifikansinya lebih kecil dari 0,05 ( $0,000 < 0,05$ ). Perbedaan tersebut disebabkan adanya pendapatan atau penjualan yang diperoleh mayoritas perusahaan menurun dari kuartal ketiga pada tahun 2019 ke kuartal ketiga tahun 2020. Disisi lain aset tetap perusahaan sudah dimiliki sebelum pandemi berlangsung dan tidak terjadi penjualan atau pembelian aset.

#### **4.2.4. Pembahasan Analisis Kinerja Keuangan *Return On Equity* (ROE) Sebelum Pandemi Covid-19 dan Pada Saat Pandemi Covid-19.**

*Return on equity* adalah ukuran yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam melakukan peningkatan penjualan dan menekan biaya-biaya yang terjadi.

Hasil uji *Wilcoxon Signed Rank Test* pada rasio profitabilitas yang diukur dengan variabel ROE memperoleh nilai Z sebesar -2,201 dengan signifikansi sebesar 0,028 dimana nilai signifikansi lebih kecil dari tingkat signifikansi yang telah ditetapkan yaitu sebesar 0,05. Hal ini berarti bahwa terdapat perbedaan kemampuan perusahaan menghasilkan laba dengan aset maupun laba dengan

modal sebelum dan pada saat pandemi Covid-19 dan hal ini mengakibatkan rasio profitabilitas yang di ukur dengan ROE mengalami perubahan. Perbedaan tersebut disebabkan oleh adanya peningkatan dari hasil ROE pada saat pandemi Covid-19. Dimana laba yang digunakan sebagai pembilang pada ROE sangat mempengaruhi hasil rasio ini sehingga semakin tinggi laba yang dimiliki perusahaan, maka semakin tinggi rasio yang dihasilkan. Begitu juga sebaliknya, semakin rendah laba perusahaan, maka semakin rendah rasio yang dihasilkan.

Berdasarkan statistik deskriptif ROE terdapat peningkatan dari sebelum pandemi Covid-19 ke pada saat pandemi Covid-19 dan berdasarkan standar industri ROE yang terdapat pada Tabel. 2.4 menunjukkan bahwa hasil rata-rata ROE sebelum pandemi Covid-19 sebesar -0,1533 mengalami kondisi yang tidak baik dikarenakan dibawah standar industri rasio ROE sedangkan pada saat pandemi Covid-19 sebesar 2,5183 mengalami kondisi yang baik dikarenakan berada diatas standar rasio industri ROE. Hal ini menunjukkan bahwa kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan dengan modal sendiri yang dimiliki sudah baik walaupun dalam masa pandemi dan Peningkatan tersebut pada ROE menandakan bahwa pada saat pandemi Covid-19 perusahaan efektif dalam menggunakan aktiva dan ekuitas yang dimiliki untuk menghasilkan keuntungan dan ini berarti sinergi yang diharapkan perusahaan dikarenakan total hutang lebih kecil dibandingkan total aktiva.

Hasil penelitian ini mendukung dari hasil peneliti sebelumnya oleh Miftha Farild, Fauziah Bachtiar (2020) dengan judul analisis perbandingan kinerja keuangan PT. BNI Syariah TBK sebelum dan Pada Saat Pandemi Covid-19 yang

menyatakan bahwa *return on equity* mengalami peningkatan yang melambat di masa pandemi covid-19.

#### **4.2.5. Pembahasan Analisis Kinerja Keuangan *Return On Assets* (ROA) Sebelum Pandemi Covid-19 dan Pada Saat Pandemi Covid-19.**

*Return on assets* merupakan kemampuan perusahaan dengan menggunakan seluruh aktiva yang dimiliki untuk menghasilkan laba setelah pajak. Semakin besar nilai ROA suatu perusahaan maka semakin efisien penggunaan aktiva pada perusahaan tersebut.

Hasil dari tabel Uji Paired Sampel t-test untuk ROA menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan sebelum pandemi Covid-19 dan pada saat Pandemi Covid-19. Hasil pengujian hipotesis terhadap variabel rasio ROA menunjukkan tingkat signifikansi sebesar 0,059. Hal tersebut menunjukkan probabilitas  $> 0,05$ . Berdasarkan hasil tersebut, dapat disimpulkan  $H_0$  diterima dan  $H_1$  ditolak yang artinya tidak terdapat perbedaan signifikan rasio profitabilitas yang ditentukan dengan *return on assets* sebelum pandemi Covid-19 dan pada saat pandemi Covid-19. Hal ini berarti bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada rata-rata ROA pada saat pandemi Covid-19 dengan dibandingkan sebelum pandemi Covid-19..

Berdasarkan hasil uji *Paired Sampel Statistic* pada ROA menunjukkan ROA pada saat pandemi Covid-19 cenderung sedikit menurun dan berdasarkan standar industri rasio ROA yang terdapat pada Tabel 2.4 menunjukkan bahwa rata-rata nilai yang diperoleh sebelum pandemi Covid-19 sebesar -0,0083 dan pada saat pandemi Covid-19 sebesar -0,1717 mengalami kondisi yang tidak baik dikarenakan rasio ROA berada dibawah standar industri rasio ROA. Hal ini

menunjukkan bahwa terjadi penurunan rasio profitabilitas yang berupa ROA pada saat pandemi Covid-19. Akibat adanya pandemi Covid-19, sektor penerbangan ini mengalami penurunan dalam menghasilkan pendapatan. Hal ini dapat terjadi karena adanya penurunan pendapatan, dimana pada saat pandemi Covid-19 perusahaan sektor penerbangan menerapkan protokol Covid-19 dengan adanya pembatasan jadwal penerbangan dan pembatasan jumlah penumpang, selain itu perusahaan sektor penerbangan mengalami penurunan nilai rata-rata *return on asset* mengindikasikan bahwa perusahaan kurang efisien dalam memanfaatkan periode sebelum dan pada masa pandemi Covid-19 serta kemungkinan yang terjadi adalah peningkatan aset yang dimiliki tanpa diikuti dengan peningkatan laba sehingga pemegang saham memandang bahwa kinerja perusahaan kurang efektif dalam menggunakan assetnya. Sehingga perusahaan sektor penerbangan memiliki beberapa strategi yang dilakukan oleh perusahaan sektor penerbangan dalam menghadapi pandemi Covid-19 agar kinerja keuangan perusahaan sektor penerbangan tidak mengalami penurunan pendapatan. Strategi yang dilakukan oleh perusahaan tersebut adalah dengan melakukan penghematan biaya seperti pengurangan gaji, serta pengurangan kegiatan acara, sponsor dan biaya-biaya pemasaran.

Hasil penelitian ini tidak mendukung dengan hasil peneliti sebelumnya oleh Putri Diesy Fitriani (2020) dengan judul Analisis Komparatif Kinerja Keuangan Bank Umum Syariah Pada Masa Pandemi Covid-19 yang menyatakan bahwa *return on asset* terdapat perbedaan yang signifikan pada kinerja keuangan BRI Syariah dengan BNI Syariah. Dimana nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05 ( $0,00 < 0,05$ ). Hal ini disebabkan karena kinerja keuangan BNI Syariah jauh lebih

baik dibandingkan dengan kinerja keuangan BRI Syariah dan tingkat kesehatan BNI Syariah termasuk kategori sangat sehat sedangkan BRI Syariah dikategorikan cukup sehat.

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Sektor Penerbangan Sebelum Pandemi Covid-19 dan Pada Saat Pandemi Covid-19, dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Berdasarkan hasil uji *wilcoxon signed rank test* terhadap *current ratio* Pada PT. Air Asia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk menyatakan bahwa *current ratio* tidak ada perbedaan kinerja keuangan antara sebelum pandemi dengan pada saat pandemi Covid-19 dan pada *current ratio* mengalami kondisi yang tidak baik dikarenakan *current ratio* berada dibawah standar industri rasio likuiditas.
2. Berdasarkan hasil uji *wilcoxon signed rank test* terhadap *debt to equity ratio* Pada PT. Air Asia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk menyatakan bahwa *debt to equity ratio* ada perbedaan kinerja keuangan antara sebelum pandemi Covid-19 dengan pada saat pandemi Covid-19 dan sebelum pandemi Covid-19 mengalami kondisi yang tidak baik dikarenakan berada diatas standar industri rasio solvabilitas sedangkan pada saat pandemi Covid-19 *debt to equity ratio* mengalami kondisi yang baik dikarenakan *debt to equity ratio* berada dibawah standar industri rasio solvabilitas.
3. Berdasarkan hasil uji *paired sampel t-test* terhadap *total assets turnover* pada PT. Air Asia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk menyatakan bahwa *total assets turnover* ada perbedaan kinerja keuangan antara sebelum pandemi Covid-19 dengan pada saat pandemi Covid-19 dan

rasio *total assets turnover* mengalami kondisi yang tidak baik dikarenakan berada dibawah standar industri rasio aktivitas.

4. Berdasarkan hasil uji *wilcoxon signed rank test* terhadap *return on equity* pada PT. Air Asia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk menyatakan bahwa *return on equity* ada perbedaan kinerja keuangan antara sebelum pandemi Covid-19 dengan pada saat pandemi Covid-19 dan rasio *return on equity* mengalami kondisi yang tidak baik dikarenakan rasio *return on equity* berada dibawah standar industri rasio profitabilitas.
5. Berdasarkan hasil *paired sampel t-test* terhadap *return on assets* pada PT. Air Asia Indonesia Tbk dan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk menyatakan bahwa *return on assest* tidak ada mengalami perbedaan kinerja keuangan antara sebelum pandemi Covid-19 dengan pada saat pandemi Covid-19 dan rasio *return on assets* mengalami kondisi yang tidak baik dikarenakan rasio *return on assets* berada di bawah standar industri rasio profitabilitas.

## 5.2. Saran

Berdasarkan kesimpulan penelitian mengenai kinerja keuangan perusahaan sektor penerbangan sebelum pandemi Covid-19 dan pada saat pandemi Covid-19, peneliti memberikan saran kepada peneliti selanjutnya :

1. Bagi pihak perusahaan dan manajemen sebaiknya perusahaan sektor penerbangan lebih memperhatikan dampak dari adanya pandemi Covid-19 agar perusahaan tetap efektif dalam mengelola modal kerja, tingkat penjualan, akiva lancar dan hutang lancar yang akan menjadi pada kegiatan opsional perusahaan.

2. Bagi peneliti selanjutnya agar dapat meneliti lebih luas lagi dengan menambahkan variabel-variabel lain yang lebih banyak dan lebih signifikan sehingga dapat mempengaruhi adanya perbedaan sebelum pandemi Covid-19 dengan pada saat pandemi Covid-19.

## DAFTAR PUSTAKA

- Atika, A., Saraswati, D., Chrisna, H., Nasution, H. A. P., & Buana, S. P. (2018). Sukuk Fund Issuance On Sharia Banking Performance In Indonesia. *Int. J. Civ. Eng. Technol*, 9(9), 1531-1544.
- Brief, Policy. (2020). *Optimalisasi Kinerja Sektor Penerbangan di Dalam dan Setelah Deraan Pandemi Covid-19*
- Fahmi, Irham. (2011). *Analisis Kinerja Keuangan*. Bandung : Alfabeta
- Fahmi, Irham. (2012). *Analisis Kinerja Keuangan*. Bandung : Alfabeta.
- Farlid, Miftha. (2020). *Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan PT. BNI Syariah TBK Sebelum dan Pada Saat Pandemi Covid-19*. Makasar : Universitas Islam Negeri Alauddin.
- Finansia, Linda. (2017). *Analisis Kinerja Keuangan Perusahaan Sebelum dan Setelah Merger dan Akuisisi*. Yogyakarta : Universitas Negeri Yogyakarta
- Fitriani, Putri Diesy. (2020). *Analisis Komporatif Kinerja Keuangan Bank Umum Syariah Pada Masa Pandemi Covid-19*. Bandung:UIN Sunan Gunung Djati Bandung.
- Hani, Syafrida. (2015). *Teknik Analisa Laporan Keuangan*. Medan : UMSU PRESS.
- Hanoatubun, Silpa. (2020). *Dampak COVID –19 Terhadap Perekonomian Indonesia*
- Hery. (2012). *Akuntansi Keuangan Menengah I*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Hilman, Cindy dkk. (2021). *Analisis Perbandingan Kinerja Perusahaan Sebelum dan Saat Pandemi Covid-19*. Surabaya : Universitas Ciputra
- Irawan, I. (2020). Perencanaan Keuangan Dan Manajemen Biaya Sebagai Upaya Peningkatan Pendapatan Pelaku Usaha Di Desa Timbang Jaya Kecamatan Bahorok Langkat Sumatera Utara. *IHSAN: JURNAL PENGABDIAN MASYARAKAT*, 2(2), 278-289.
- Iswari, Indah dkk. (2020). *Analisis Perbedaan Pendapatan Driver Gojek Sebelum dan Saat Terjadi Pandemi Covid-19 di Kota Medan*. Medan : Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

- Jumingan. (2017). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Kasmir. (2015). *Analisis Laporan Keuangan*. Cetakan ke delapan. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Kasmir. (2012). *Analisis Laporan Keuangan*. Cetakan ke enam. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Kumalasari Dewi, Putu Yulia dan Ni Putu Santi Suryantini. (2018). *Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Sebelum dan Sesudah Akuisisi*. Bali : Universitas Udayana.
- Sanusi, Anwar. (2014). *Metodologi Penelitian Bisnis*. Jakarta : Salemba Empat
- Siahaan, A. P. U. Influence of Accounting and Non-accounting Information on Credit Decision.
- Siladork, Ardi. (2015) . *Laporan Keuangan Return On Investment (ROI), Return On Equity (ROE)*.
- Sudana, I Made. (2011). *Manajemen Keuangan Perusahaan Teori dan Praktek*. Jakarta : Erlangga.
- Sugiyono. (2012). *Memahami Peneliti Kualitatif*. Bandung : ALFABETA.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung : Alfabeta.
- Sujarweni, V. Wiratna. (2017). *Analisis Laporan Keuangan: Teori, Aplikasi dan Hasil Penelitian*. Yogyakarta : Pustaka Baru Press.
- Surya, Yoga Adi. (2020). *Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Bank BNI Syariah dan Bank Syariah Mandiri Di Masa Pandemi Covid-19*. Jawa Timur : IAIN Tulungagung.
- Umar, H., Partahi, D., & Purba, R. B. (2020). Fraud diamond analysis in detecting fraudulent financial report. *International Journal of Scientific and Technology Research*, 9(3), 6638-6646.
- Violandani, Deva Sari. (2021). *Analisis Komparasi Rasio Keuangan Sebelum dan Selama Pandemi Covid-19 Pada Perusahaan Terbuka Yang Terdaftar Pada Indeks LQ45*. Malang : Universitas Brawijaya
- Wahyuni, Nurlisa.(2021). *Perbedaan Kinerja Keuangan Perusahaan Manufaktur Sebelum dan Semasa Pandemi Covid-19*. Palembang : Universitas Muhammadiyah Palembang.

Yamall, Fakhrol Rozi dkk. (2020). *Dampak Covid-19 Terhadap Ekonomi Indonesia*. Jambi : Universitas Batanghari dan Universitas Kader Bangsa.

<https://balitbanghub.dephub.go.id/file/355#:~:text=Industri%20penerbangan%20Indonesia%20mengalami%20dampak,Maret%202020%20ke%20April%202020.&text=Hal%20tersebut%20membuat%20performa%20finansial%20maskapai%2D%20maskapai%20di%20Indonesia%20memburuk>. (Diakses pada tanggal 20 Januar 2021)

<http://eprints.umpo.ac.id/5678/3/BAB%20II.pdf> (Diakses pada tanggal 06 Mei 2021)

[www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) (Diakses pada tanggal 15 Maret 2021)

<http://eprints.polsri.ac.id/2496/3/BAB%20II.pdf> (Diakses pada tanggal 05 Desember 2021)