

Analisis Rasio Profitabilitas dan Rasio Likuiditas terhadap Kinerja Keuangan pada Perusahaan Maskapai Penerbangan yang Terdaftar di BEI Tahun 2020-2022

Yogi Setya Dharmajati

Universitas Muhammadiyah Ponorogo

Nurul Hidayah

Universitas Muhammadiyah Ponorogo

Iin Wijayanti

Universitas Muhammadiyah Ponorogo

Jl. Budi Utomo No. 10, Ronowijayan, Siman, Ponorogo

Korespondensi penulis: jatidharma01@gmail.com

Abstract: *The financial performance of airline companies is influenced by natural and non-natural situations and conditions. In 2020-2022, airline companies registered on the IDX experienced unstable financial conditions, caused by non-natural disasters, namely the Covid-19 pandemic. This has an impact on the stability of the airline company's financial performance. This research aims to analyze the financial performance of airline companies based on profitability ratios (net profit margin, return on assets, return on equity) and liquidity ratios (current ratio, quick ratio, cash ratio). The data used in this research is secondary data, while this research uses quantitative descriptive data analysis methods. The results of the research show that the company's NPM, ROA and ROE ratios tend to be negative values, so that the ratio results are below the profitability ratio standard, while the company's current ratio, quick ratio and cash ratio are also below the liquidity ratio standard. Obtaining a ratio that is below standard indicates the company's financial performance is poor and unsatisfactory.*

Keywords: Profitability Ratio, Liquidity Ratio, Financial Performance

Abstrak: Kinerja keuangan perusahaan maskapai peberbangan dipengaruhi oleh situasi dan kondisi alam maupun non alam. Pada tahun 2020-2022 perusahaan maskapai penerbangan yang terdaftar di BEI mengalami kondisi finansial yang tidak stabil, disebabkan oleh adanya bencana non alam yaitu pandemi covid-19. Sehingga berdampak pada stabilitas kinerja keuangan perusahaan maskapai penerbangan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kinerja keuangan perusahaan maskapai penerbangan berdasarkan rasio profitabilitas (net profit margin, return on asset, return on equity) dan rasio likuiditas (current ratio, quick ratio, cash ratio). Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder sedangkan penelitian ini menggunakan metode analisis data deskriptif kuantitatif. Hasil penelitian diketahui bahwa perolehan rasio NPM, ROA, dan ROE perusahaan cenderung berada pada nilai negatif, sehingga hasil rasionya berada dibawah standar rasio profitabilitas, sedangkan perolehan current ratio, quick ratio, dan cash ratio perusahaan juga berada dibawah standar rasio likuiditas. Perolehan rasio yang berada dibawah standar menunjukkan kinerja finansial perusahaan yang buruk dan tidak memuaskan.

Kata Kunci: Rasio Profitabilitas, Rasio Likuiditas, Kinerja Keuangan

PENDAHULUAN

Laporan keuangan merupakan laporan yang berisi mengenai kinerja keuangan suatu perusahaan pada suatu periode tertentu. Kasmir (2021), laporan keuangan adalah laporan yang menunjukkan kondisi keuangan perusahaan pada saat ini atau dalam suatu periode tertentu. Dalam praktiknya, laporan keuangan oleh perusahaan tidak dibuat secara serampangan, tetapi harus dibuat dan disusun sesuai dengan aturan atau standar yang berlaku. Hal ini perlu dilakukan agar laporan keuangan mudah dibaca dan dimengerti. Laporan keuangan yang

disajikan perusahaan sangat penting bagi manajemen dan pemilik perusahaan, selain itu banyak pihak yang memerlukan dan berkepentingan terhadap laporan keuangan yang dibuat perusahaan.

Pihak yang membutuhkan informasi pada laporan keuangan berasal dari internal perusahaan dan eksternal. Pihak internal terdiri dari pemilik perusahaan, manajemen perusahaan, dan karyawan. Pemilik perusahaan menggunakan informasi keuangan perusahaan terkait modal yang diinvestasikan pada perusahaan. Sehingga hal ini dibutuhkan pemilik guna untuk mengawasi modal, perputaran, dan return. Manajemen sebagai pihak internal selanjutnya yang membutuhkan informasi keuangan sebagai acuan untuk pengambilan keputusan kedepan. Manajemen melakukan evaluasi terhadap kinerja perusahaan dengan melihat laporan keuangan dan membandingkan dengan periode sebelumnya. Dengan begitu manajemen mempunyai acuan untuk pengambilan keputusan terhadap perusahaan. Karyawan sebagai pihak internal juga membutuhkan informasi keuangan guna untuk melihat prospek perusahaan dimana hal ini berkaitan dengan gaji karyawan. Pihak eksternal yang membutuhkan informasi keuangan yakni investor untuk melihat perusahaan yang memiliki prospek baik kedepan. Pemerintah sebagai pihak yang juga membutuhkan informasi keuangan perusahaan terkait pengelolaan pajak. Kreditur juga berperan penting dalam pengambilan keputusan memberikan kredit pada perusahaan sehingga kreditur perlu mengetahui seberapa persen perusahaan dapat mengembalikan kewajibannya (Martiana et al., 2021).

Laporan keuangan dapat berfungsi sebagai instrumen penilaian yang digunakan untuk mengevaluasi kinerja keuangan suatu perusahaan. Evaluasi kinerja keuangan perusahaan bertujuan untuk mengukur tingkat keberhasilan perusahaan, dan hal tersebut dilakukan dengan menggunakan berbagai rasio keuangan. Pengukuran rasio keuangan adalah langkah yang diperlukan, karena rasio keuangan merupakan alat utama dalam analisis keuangan. Tujuan dari pengukuran kinerja menggunakan rasio keuangan adalah memberikan gambaran tentang keadaan keuangan perusahaan dari tahun ke tahun. Jumingan (2011) menyatakan bahwa, untuk mengukur kinerja keuangan perusahaan, dapat dilakukan menggunakan berbagai jenis rasio keuangan, dan setiap rasio keuangan memiliki tujuan, manfaat, dan makna tersendiri. Kinerja keuangan yang unggul mencerminkan adanya praktik tata kelola perusahaan yang baik, dan hal ini yang mengakibatkan peningkatan nilai perusahaan. Nilai perusahaan dapat mengacu pada harga saham perusahaan atau kepercayaan yang diberikan oleh investor. Dengan demikian, kinerja keuangan dan nilai perusahaan memiliki korelasi positif, sementara kinerja keuangan yang buruk akan mengakibatkan penurunan nilai perusahaan.

Menurut Porter (2020), dalam lingkungan bisnis yang terus berkembang saat ini, hanya perusahaan yang unggul dan kompetitif yang dapat bertahan dalam persaingan yang semakin intens. Untuk berhasil dalam persaingan, setiap perusahaan harus menunjukkan kinerja keuangan yang solid. Kinerja keuangan perusahaan menjadi salah satu faktor yang menjadi perhatian calon investor dalam menentukan apakah saham perusahaan tersebut merupakan investasi yang layak atau tidak.

Fahmi (2014), kinerja keuangan adalah evaluasi yang dilakukan untuk menilai sejauh mana sebuah perusahaan telah mengelola keuangan mereka dengan tepat dan sesuai dengan prinsip-prinsip keuangan yang berlaku. Kinerja keuangan yang kuat dan konsisten, yang juga mampu meningkatkan kinerja keuangan dari tahun ke tahun, merupakan faktor penting yang menjadi acuan bagi para investor atau calon investor ketika akan membuat keputusan untuk berinvestasi dalam perusahaan tertentu. Perusahaan juga harus berkomitmen untuk menjaga dan meningkatkan kinerja keuangan mereka agar tetap menarik bagi investor saat ini maupun di masa depan. Menurut Bella (2021), dalam mengukur kinerja keuangan, rasio profitabilitas dan rasio likuiditas adalah rasio yang paling umum digunakan.

Hampir sama dengan rasio profitabilitas, rasio likuiditas juga digunakan untuk menilai performa keuangan perusahaan, meskipun lebih fokus pada kewajiban jangka pendek perusahaan. Menurut Kasmir (2021), rasio likuiditas digunakan untuk mengukur seberapa likuidnya suatu perusahaan. Rasio ini membandingkan sumber daya jangka pendek (aset lancar) dengan utang jangka pendek yang tersedia. Subramanyam (2012) menyatakan bahwa, likuiditas mencerminkan kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban finansialnya yang harus diselesaikan dalam waktu singkat (jangka pendek). Rasio likuiditas mencakup berbagai rasio seperti rasio lancar, rasio cepat, rasio kas, dan lain sebagainya.

Andi (2022) menyatakan bahwa, pada tanggal 9 Maret 2020 *World Health Organization (WHO)* secara resmi mengumumkan bahwa Corona Virus Disease 2019 (Covid-19) telah mencapai status pandemi, yang menandakan penyebaran global di seluruh dunia. Covid-19 adalah virus yang dapat menular melalui udara maupun kontak fisik (Kementerian Kesehatan RI, 2020). Virus ini telah menyebar hampir ke seluruh wilayah provinsi di Indonesia. Dengan peningkatan jumlah kasus dan kematian, dampaknya juga terasa dalam berbagai aspek seperti politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan, serta kesejahteraan masyarakat di Indonesia.

Sebagai respon, Pemerintah Indonesia mengeluarkan Keputusan Presiden Nomor 11 Tahun 2020 tentang Penetapan Kedaruratan Kesehatan Masyarakat Corona Virus Disease 2019 (Covid-19). Keputusan ini menetapkan Covid-19 sebagai jenis penyakit yang memicu

Kedaruratan Kesehatan Masyarakat (KKM), yang mengharuskan pelaksanaan upaya penanggulangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Selain itu, mengingat penyebaran Covid-19 menyebabkan peningkatan jumlah korban, kerugian harta benda, dan meluasnya wilayah yang terdampak, Pemerintah juga menerbitkan Keputusan Presiden Nomor 12 Tahun 2020 tentang Penetapan Bencana Nonalam Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (Covid-19) Sebagai Bencana Nasional. Keputusan ini dikeluarkan dengan pertimbangan implikasi sosial ekonomi yang meluas di Indonesia (Kementerian Kesehatan RI, 2020).

Sepanjang tahun 2020, pemerintah telah mengimplementasikan berbagai kebijakan sebagai langkah-langkah untuk mengatasi pandemi Covid-19. Salah satu kebijakan tersebut adalah Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB), yang mencakup pembatasan aktivitas atau kegiatan sosial di daerah yang diduga terinfeksi atau terkontaminasi virus Covid-19. Tindakan ini mencakup penutupan sekolah dan bisnis, pembatasan pergerakan atau mobilisasi penduduk, serta pembatasan perjalanan internasional (Kementerian Kesehatan RI, 2020). Dampak dari kebijakan PSBB yang diterapkan oleh pemerintah cukup signifikan terhadap penurunan aktivitas ekonomi di beberapa sektor, termasuk pariwisata, perhotelan, dan transportasi. Pembatasan mobilitas penduduk, himbuan untuk melaksanakan pekerjaan dari rumah (*work from home*), dan aturan karantina bagi warga yang datang dari luar negeri menyebabkan sektor transportasi termasuk pada maskapai penerbangan mengalami penurunan jumlah penumpang yang dapat dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya.

Silvia (2023) menyatakan bahwa, selama beberapa tahun terakhir, industri maskapai penerbangan di Indonesia telah menghadapi sejumlah tantangan yang signifikan. Meskipun industri ini telah berkembang pesat dan menjadi salah satu yang terbesar di Asia Tenggara, namun menurut Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2022, pada tahun 2019 terdapat sekitar 76,68 juta penumpang domestik di Indonesia. Tetapi, seiring dengan merebaknya pandemi Covid-19 pada awal tahun 2020, minat masyarakat terhadap penerbangan mengalami penurunan signifikan, dengan hanya 32,4 juta penumpang domestik yang tercatat pada Badan Pusat Statistik.

Penurunan jumlah penumpang dalam industri maskapai penerbangan tidak hanya memengaruhi perusahaan-perusahaan penerbangan itu sendiri, tetapi juga berdampak secara langsung pada sektor pariwisata nasional dan ekonomi secara keseluruhan. Dengan adanya penurunan jumlah penumpang yang signifikan, perusahaan penerbangan di Indonesia terpaksa menghadapi beban finansial yang serius akibat biaya operasional yang tetap tinggi. Selain itu, perusahaan-perusahaan maskapai penerbangan juga terpaksa melakukan penurunan kapasitas,

mengurangi jumlah penerbangan, dan bahkan melakukan pemutusan hubungan kerja, (Kompas.com 2020). Akibatnya, beberapa perusahaan maskapai penerbangan yang tercatat di BEI mengalami kerugian yang cukup signifikan.

Pandemi COVID-19 telah menyebabkan penurunan tajam dalam jumlah penumpang dan penerbangan yang beroperasi. Menurut International Air Transport Association (IATA) (2020), pendapatan global maskapai penerbangan turun lebih dari 60% pada tahun 2020 dibandingkan tahun sebelumnya. Dengan penurunan pendapatan yang begitu drastis, banyak maskapai menghadapi risiko kebangkrutan, yang menunjukkan pentingnya analisis kinerja keuangan untuk mengidentifikasi kondisi kesehatan keuangan perusahaan serta langkah-langkah yang diperlukan untuk memastikan kelangsungan usaha.

Maskapai penerbangan memiliki peran penting dalam menghubungkan berbagai wilayah di dunia, baik untuk tujuan bisnis maupun rekreasi. Maskapai penerbangan memungkinkan mobilitas bergerak cepat dan efisien, yang tidak dapat dicapai dengan transportasi darat atau laut. Maskapai penerbangan menunjukkan kemampuan adaptasi yang tinggi terhadap perubahan kondisi pasar dan kebijakan pemerintah. Pada masa pandemi, beberapa maskapai mengalihkan fokus mereka ke layanan kargo untuk memanfaatkan permintaan pengiriman barang yang meningkat, hal ini menunjukkan fleksibilitas operasional yang tidak dimiliki oleh transportasi darat atau laut.

Tabel 1. Rekapitulasi Laba (Rugi) Perusahaan Maskapai Penerbangan

	PT. Garuda Indonesia, Tbk (GIAA)	PT. AirAsia Indonesia, Tbk (CMPP)	PT. Indonesia Transport & Infrastructure, Tbk (IATA)	PT. Jaya Trishindo, Tbk (HELL)
2020	(Rp 34.672.866.886.000)	(Rp 2.754.589.873.561)	(Rp 89.762.666.000)	Rp 6.618.117.086
2021	(Rp 59.688.268.182.400)	(Rp 2.337.876.178.035)	(Rp 45.160.544.000)	Rp 3.450.833.932
2022	Rp 58.665.723.772.800	(Rp 1.646.936.950.638)	Rp 611.693.760.200	(Rp 86.113.836.298)

Sumber: Data Diolah dari Bursa Efek Indonesia 2020-2022

Berdasarkan Tabel 1, diperoleh informasi bahwa PT. Garuda Indonesia Tbk. pada tahun 2020 mengalami kerugaian sebesar Rp 34.672.866.886.000 dan pada tahun 2021 kembali mengalami kerugian sebesar Rp 59.688.268.182.400 atau kenaikan kerugian sebesar 72%, sedangkan pada tahun 2022 PT. Garuda Indonesia Tbk. tidak mengalami kerugian, hal ini berarti PT. Garuda Indonesia Tbk. mampu memberikan kinerja yang baik dapat dilihat dari laba yang dihasilkan yaitu sebesar Rp 58.665.723.772.800. PT. AirAsia Indonesia Tbk. juga mengalami kerugian, bahkan PT. AirAsia Indonesia Tbk. mengalami kerugian yang berturut selama tiga tahun yaitu pada tahun 2020-2022. Namun, kerugian yang dialami oleh PT. AirAsia Indonesia Tbk. semakin menurun dari Rp 2.754.589.873.561 ditahun 2020, kemudian Rp 2.337.876.178.035 atau menurun 15% ditahun 2021, dan Rp 1.646.936.950.638 atau menurun 29% ditahun 2022. PT. Indonesia Transport & Infrastructure Tbk. mengalami kerugian pada

tahun 2020 yaitu sebesar Rp. 89.762.666.000 dan pada tahun 2021 kembali mengalami kerugian sebesar Rp. 45.160.544.000 atau penurunan kerugian sebesar 49%, sedangkan pada tahun 2022 berhasil memperoleh laba sebesar Rp. 611.693.760.200. PT Jaya Trishindo Tbk. pada tahun 2020 memperoleh laba sebesar Rp 6.618.117.086 dan ditahun 2021 memperoleh laba sebesar Rp 3.450.833.932 atau penurunan laba sebesar 47%, sedangkan pada tahun 2022 mengalami keugian sebesar Rp.86.113.836.298.

Adapun penelitian terdahulu yang dilakukan oleh (Martiana et all., 2021) pada PT. Kimia Farma (PERSERO) Tbk. dapat disimpulkan bahwa Gross Profit Margin (GPM) dari tahun 2010 hingga 2020 menunjukkan peningkatan yang konsisten, mencapai tingkat yang sangat baik. Hal ini menandakan kemampuan perusahaan dalam meningkatkan penjualan dan menghasilkan laba kotor yang baik. Namun, Net Profit Margin (NPM) mengalami penurunan drastis pada tahun 2019 dan 2020, menjadikannya tidak baik, terutama karena rasio tersebut turun di bawah 1%. Return On Assets (ROA) juga mengalami penurunan yang signifikan pada tahun 2019 dan 2020, membuatnya berada dalam keadaan tidak baik, dengan rasio kurang dari 1%. Return On Equity (ROE) dari tahun 2010 hingga 2018 tergolong baik, namun, penurunan drastis pada tahun 2019 dan 2020 menyebabkan rasio ini dalam keadaan tidak baik.

Menurut Kasmir (2021), NPM, ROA, dan ROE adalah rasio profitabilitas yang efektif dan efisien untuk mengukur profitabilitas perusahaan. Efektivitas dan efisiensi rasio-rasio ini dapat diatribusikan pada penggunaan laba bersih sebagai dasar perhitungan. Keunggulan utama dari penggunaan laba bersih adalah sifatnya yang final dan tidak terpengaruh oleh biaya operasional perusahaan. Hal ini berbeda dengan Gross Profit Margin (GPM) yang hanya mencakup laba kotor, yang belum tentu mencerminkan secara final kinerja perusahaan.

Dari sisi likuiditas, Kasmir (2021) menyatakan bahwa Current Ratio dianggap sebagai ukuran yang tepat untuk mengukur tingkat keamanan (*margin of safety*) suatu perusahaan. Hal ini disebabkan oleh penggunaan aset lancar dan hutang lancar sebagai dasar perhitungan rasio tersebut. Aset lancar dianggap relevan karena dapat dengan cepat diubah menjadi kas atau memiliki likuiditas tinggi. Quick Ratio, yang juga hanya mempertimbangkan aset yang likuid atau dapat diubah menjadi kas secara cepat, memiliki konsep yang serupa, dengan pengecualian pada persediaan. Oleh karena itu, Quick Ratio dianggap lebih valid dan relevan dari pada Current Ratio, karena persediaan dianggap memiliki tingkat likuiditas yang lebih rendah atau bersifat semi likuid.

Didalam penelitian ini, peneliti menggunakan tiga jenis rasio profitabilitas dan likuiditas. Penulis menggunakan rasio profitabilitas berdasarkan rasio Net Profit Margin

(NPM), Return On Asset (ROA), dan Return On Equity (ROE), sedangkan pada rasio likuiditas peneliti menggunakan rasio berdasarkan Current Ratio, Quick Ratio, dan Cash Ratio.

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, peneliti ingin melakukan analisis kinerja keuangan pada perusahaan maskapai penerbangan yang terdaftar di BEI tahun 2020 sampai dengan tahun 2022 dengan menggunakan rasio profitabilitas dan rasio likuiditas. Atas dasar tersebut, peneliti mengambil judul **“Analisis Rasio Profitabilitas Dan Rasio Likuiditas Terhadap Kinerja Keuangan Pada Perusahaan Maskapai Penerbangan Yang Terdaftar Di BEI Tahun 2020-2022”**.

TINJAUAN PUSTAKA

Pengertian Kinerja Keuangan

Rudianto (2012) menjelaskan bahwa kinerja keuangan merujuk pada hasil atau pencapaian yang telah diperoleh oleh manajemen perusahaan dalam melaksanakan tugasnya secara efektif untuk mengelola aset perusahaan selama suatu periode waktu tertentu. Kinerja keuangan menjadi elemen penting bagi perusahaan karena membantu dalam menilai dan mengevaluasi sejauh mana tingkat keberhasilan perusahaan berdasarkan aktivitas keuangan yang telah dilakukan.

Fahmi (2014), kinerja keuangan merupakan analisis yang diperuntukkan untuk melihat dan mengukur apakah perusahaan telah menjalankan dan menggunakan aturan atau norma-norma keuangan dengan baik dan tepat. Dalam suatu perusahaan, kinerja keuangan menjadi indikator keberhasilan dalam mencapai tujuan perusahaan. Hasil kinerja keuangan dapat berfungsi sebagai evaluasi untuk menilai keberhasilan suatu perusahaan di masa depan. Informasi didalam kinerja keuangan dapat membantu dalam pengambilan keputusan yang bertujuan untuk meningkatkan dan mempertahankan kinerja manajerial perusahaan.

Noordiatmoko (2019), kinerja keuangan suatu perusahaan dapat diartikan sebagai hasil analisis yang mengukur sejauh mana perusahaan telah menjalankan aturan-aturan pelaksanaan keuangan secara efektif dan sesuai. Kinerja keuangan mencerminkan keadaan keuangan perusahaan yang dibangun berdasarkan prinsip-prinsip keuangan yang baik dan benar. Dewata, et all., (2018), menegaskan bahwa setiap perusahaan melakukan pengukuran kinerja untuk mengevaluasi keberhasilan manajemen perusahaan. Oleh karena itu, analisis kinerja keuangan tidak hanya menjadi alat untuk menilai kesehatan finansial perusahaan, tetapi juga sebagai indikator kemampuan manajemen dalam menjalankan fungsi keuangan dengan efisien dan efektif sesuai dengan standar dan aturan yang berlaku.

Dapat disimpulkan bahwa pengertian kinerja keuangan adalah nilai yang mencerminkan usaha formal yang dijalankan oleh sebuah perusahaan untuk mengevaluasi tingkat efisiensi dan efektivitas keuangan dari berbagai aktivitas yang telah dijalankan oleh perusahaan selama suatu periode waktu tertentu. Kinerja keuangan menjadi alat ukur untuk menilai sejauh mana perusahaan berhasil mengelola sumber daya keuangan secara efisien dan efektif selama periode tersebut.

Pengertian Analisis Rasio Keuangan

Analisis rasio keuangan digunakan sebagai alat ukur untuk menilai baik atau buruknya kondisi keuangan perusahaan. Harahap (2015), menggambarkan bahwa rasio keuangan adalah angka yang didapatkan melalui perbandingan antara satu pos dalam laporan keuangan dengan pos lainnya yang memiliki hubungan yang relevan dan signifikan. Dengan kata lain, rasio keuangan memungkinkan analisis perbandingan yang dapat memberikan pemahaman yang lebih mendalam tentang aspek-aspek tertentu dalam kesehatan keuangan suatu entitas. Rasio keuangan sering digunakan sebagai alat untuk mengevaluasi kinerja keuangan, likuiditas, profitabilitas, dan aspek-aspek lain dari suatu perusahaan.

Pengertian Rasio Profitabilitas

Keberlanjutan perusahaan sangat bergantung pada profit sebagai elemen utama. Untuk mencapai profit, setiap perusahaan perlu menjalankan proses manajemen yang efektif dan efisien. Menurut Kasmir (2021), Rasio Profitabilitas digunakan sebagai indikator untuk menilai kemampuan perusahaan dalam mencari keuntungan. Rasio ini memberikan pengukuran terhadap tingkat efektivitas manajemen suatu perusahaan, yang tercermin dalam laba yang dihasilkan dari penjualan dan pendapatan investasi. Dengan kata lain, pemanfaatan rasio ini mencerminkan tingkat efisiensi perusahaan.

Rasio profitabilitas digunakan untuk mengevaluasi sejauh mana perusahaan mampu mendapatkan keuntungan, yang dapat diukur melalui penggunaan rasio keuangan. Menurut Munawir (2014), Rasio profitabilitas adalah indikator yang mengukur efektivitas manajemen secara keseluruhan, yang mencerminkan tingkat keuntungan yang diperoleh dalam kaitannya dengan penjualan dan investasi, baik secara besar maupun kecil.

Menurut Sartono (2015), profitabilitas merujuk pada kemampuan suatu perusahaan dalam memperoleh laba yang terkait dengan penjualan, total aset, dan modal sendiri. Tingkat profitabilitas memberikan indikasi seberapa efektif perusahaan beroperasi, yang pada gilirannya dapat menghasilkan keuntungan. Untuk menjalankan kelangsungan hidupnya, suatu perusahaan harus berada dalam keadaan yang menguntungkan atau profitable. Tanpa

keuntungan, sulit bagi perusahaan untuk menarik modal dari pihak eksternal. Oleh karena itu, tingkat profitabilitas menjadi faktor yang sangat krusial bagi keberlangsungan perusahaan.

Berdasarkan definisi dari berbagai sumber di atas, rasio profitabilitas dapat diidentifikasi sebagai suatu rasio yang memperlihatkan sejauh mana keberhasilan perusahaan dalam menjalankan operasionalnya dengan tujuan meningkatkan keuntungan. Rasio ini memberikan gambaran tentang kemampuan perusahaan dalam mengelola aset, ekuitas, dan penjualan guna mencapai hasil yang optimal dalam hal keuntungan.

Pengertian Rasio Likuiditas

Kasmir (2021), Likuiditas adalah suatu perbandingan yang mencerminkan atau mengukur kemampuan suatu perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek, terutama utang. Dengan kata lain, jika perusahaan diharuskan membayar utang dalam waktu singkat, perusahaan tersebut dianggap likuid karena mampu memenuhi kewajiban tersebut, khususnya utang yang sudah jatuh tempo.

Fahmi (2014) menyatakan bahwa likuiditas dapat didefinisikan sebagai evaluasi kemampuan suatu perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendek dengan lancar dan tepat waktu. Oleh karena itu, istilah "*short term liquidity*" seringkali digunakan sebagai sinonim untuk menyebut likuiditas.

Dari definisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa rasio likuiditas adalah suatu indikator yang mengukur sejauh mana suatu perusahaan mampu memenuhi kewajiban jangka pendeknya dengan lancar dan tepat waktu. Jika perusahaan dihadapkan pada situasi di mana harus membayar utang, rasio likuiditas mencerminkan kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban tersebut, terutama utang yang sudah jatuh tempo. Dengan kata lain, rasio likuiditas memberikan gambaran tentang tingkat likuiditas perusahaan dalam mengatasi kewajiban-kewajiban jangka pendeknya.

METODE PENELITIAN

Peneliti melakukan penelitian terhadap perusahaan maskapai penerbangan yang terdaftar di BEI pada tahun 2020-2022. Adapun yang menjadi pokok bahasan pada penelitian ini adalah analisis rasio profitabilitas dan rasio likuiditas terhadap kinerja keuangan pada perusahaan maskapai penerbangan yang terdaftar di BEI tahun 2020-2022. Metode analisis data dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif kuantitatif. Muh Ramdhan (2021), analisis deskriptif adalah metode untuk menggambarkan suatu hasil penelitian dengan tujuan untuk memberikan deskripsi, penjelasan, juga validasi mengenai fenomena yang telah diteliti. Untuk mengumpulkan data dan informasi terkait dengan masalah penelitian, penelitian ini

dilaksanakan dengan mengambil data dari laporan keuangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI), sehingga dapat dikatakan bahwa data dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data ini dapat diakses melalui website resmi www.idx.co.id berupa laporan keuangan perusahaan maskapai penerbangan tahun 2020-2022.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kuantitatif berupa laporan keuangan dalam bentuk neraca dan laporan laba rugi dari tahun 2020 sampai dengan tahun 2022. Objek penelitian dalam penelitian ini adalah perusahaan maskapai penerbangan yang terdaftar di BEI, dengan tujuan untuk menilai kinerja keuangan pada perusahaan tersebut. Untuk menilai kinerja keuangan, peneliti menggunakan rasio profitabilitas dan rasio likuiditas dengan masing-masing 3 jenis rasio sebagai dasar untuk menilai kinerja keuangan. Pada rasio profitabilitas, peneliti menggunakan Net Profit Margin, Return On Asset, dan Return On Equity. Sedangkan pada rasio likuiditas, peneliti menggunakan Current Ratio, Quick Ratio, dan Cash Ratio.

1. Net Profit Margin (NPM)

Tabel 2. Hasil Hitung NPM Perusahaan Maskapai Penerbangan Yang Terdaftar Di BEI Tahun 2020-2022

Perusahaan	Tahun	Hasil Hitung NPM	Standar Industri
PT. Garuda Indonesia Tbk.	2020	-165,95%	20%
	2021	-312,26%	
	2022	177,92%	
PT. AirAsia Indonesia Tbk.	2020	-170,98%	20%
	2021	-373,46%	
	2022	-43,56%	
PT. Indonesia Transport & Infrastructure Tbk.	2020	-83,01%	20%
	2021	-29,65%	
	2022	20,28%	
PT. Jaya Trishindo Tbk.	2020	4,60%	20%
	2021	5,44%	
	2022	-193,26%	

Sumber : Data Olah Peneliti Tahun 2024

2. Return On Assets (ROA)

Tabel 3. Hasil Hitung ROA Perusahaan Maskapai Penerbangan Yang Terdaftar Di BEI Tahun 2020-2022

Perusahaan	Tahun	Hasil Hitung ROA	Standar Industri
PT. Garuda Indonesia Tbk.	2020	-22,95%	30%
	2021	-58,03%	
	2022	59,93%	
PT. AirAsia Indonesia Tbk.	2020	-45,30%	30%
	2021	-45,40%	
	2022	-30,74%	
PT. Indonesia Transport & Infrastructure Tbk.	2020	-11,89%	30%
	2021	-6,39%	
	2022	21,61%	
PT. Jaya Trishindo Tbk.	2020	1,97%	30%
	2021	1,14%	
	2022	-37,95%	

Sumber : Data Olah Peneliti Tahun 2024

3. Return On Equity (ROE)

Tabel 4. Hasil Hitung ROE Perusahaan Maskapai Penerbangan Yang Terdaftar Di BEI Tahun 2020-2022

Perusahaan	Tahun	Hasil Hitung ROE	Standar Industri
PT. Garuda Indonesia Tbk.	2020	127,46%	40%
	2021	68,31%	
	2022	-243,41%	
PT. AirAsia Indonesia Tbk.	2020	94,64%	40%
	2021	44,91%	
	2022	24,16%	
PT. Indonesia Transport & Infrastructure Tbk.	2020	-42,80%	40%
	2021	-23,35%	
	2022	51,70%	
PT. Jaya Trishindo Tbk.	2020	5,00%	40%
	2021	2,44%	
	2022	-156,85%	

Sumber : Data Olah Peneliti Tahun 2024

4. Current Rasio

Tabel 5. Hasil Hitung Current Ratio Perusahaan Maskapai Penerbangan Yang Terdaftar Di BEI Tahun 2020-2022

Perusahaan	Tahun	Hasil Hitung Current Ratio	Standar Industri
PT. Garuda Indonesia Tbk.	2020	12,49%	200%
	2021	5,29%	
	2022	47,65%	
PT. AirAsia Indonesia Tbk.	2020	3,48%	200%
	2021	2,50%	
	2022	3,85%	
PT. Indonesia Transport & Infrastructure Tbk.	2020	21,18%	200%
	2021	15,65%	
	2022	32,04%	
PT. Jaya Trishindo Tbk.	2020	110,21%	200%
	2021	102,66%	
	2022	49,22%	

Sumber : Data Olah Peneliti Tahun 2024

5. Quick Ratio

Tabel 6. Hasil Hitung Quick Ratio Perusahaan Maskapai Penerbangan Yang Terdaftar Di BEI Tahun 2020-2022

Perusahaan	Tahun	Hasil Hitung Quick Ratio	Standar Industri
PT. Garuda Indonesia Tbk.	2020	10,04%	150%
	2021	4,03%	
	2022	43,62%	
PT. AirAsia Indonesia Tbk.	2020	2,19%	150%
	2021	1,62%	
	2022	2,66%	
PT. Indonesia Transport & Infrastructure Tbk.	2020	12,22%	150%
	2021	8,03%	
	2022	15,12%	
PT. Jaya Trishindo Tbk.	2020	89,06%	150%
	2021	81,16%	
	2022	30,25%	

Sumber : Data Olah Peneliti Tahun 2024

6. Cash Rasio

Tabel 7. Hasil Hitung Caash Ratio Perusahaan Maskapai Penerbangan Yang Terdaftar Di BEI Tahun 2020-2022

Perusahaan	Tahun	Hasil Hitung Cash Ratio	Standar Industri
PT. Garuda Indonesia Tbk.	2020	4,67%	50%
	2021	0,94%	
	2022	31,03%	
PT. AirAsia Indonesia Tbk.	2020	0,37%	50%
	2021	0,32%	
	2022	0,35%	
PT. Indonesia Transport & Infrastructure Tbk.	2020	0,99%	50%
	2021	1,66%	
	2022	1,26%	
PT. Jaya Trishindo Tbk.	2020	2,48%	50%
	2021	12,57%	
	2022	27,85%	

Sumber : Data Olah Peneliti Tahun 2024

Pembahasan

Pada subbab ini, peneliti bertujuan untuk mendiskripsikan hasil penelitian yang telah dibahas pada subbab sebelumnya. Fokus pembahasan pada subbab ini ditujukan untuk memberikan jawaban terhadap rumusan masalah yang telah disusun, yakni terkait dengan Analisis Rasio Profitabilitas dan Rasio Likuiditas terhadap Kinerja Keuangan pada perusahaan maskapai penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) dalam rentang tahun 2020 hingga 2022. Hasil penelitian menunjukkan bahwa analisis rasio profitabilitas dan likuiditas memberikan gambaran ataupun penjelasan mengenai kinerja keuangan perusahaan-perusahaan maskapai penerbangan yang terdaftar di BEI selama periode 2020-2022. Adanya indikasi peningkatan atau penurunan dalam rasio-rasio keuangan secara konsisten dapat memberikan gambaran tentang stabilitas dan potensi pertumbuhan perusahaan di masa mendatang. Dengan demikian, pemahaman mendalam terhadap aspek-aspek ini menjadi kunci penting bagi para pemangku kepentingan dalam mengambil keputusan investasi atau strategi bisnis terkait dengan industri penerbangan.

1. Net Profit Margin (NPM)

Tabel 8. Hasil Hitung Standar Industri NPM Perusahaan Maskapai Penerbangan Yang Terdaftar Di BEI Tahun 2020-2022

Perusahaan	Tahun	Standar Industri	Hasil Hitung	Keterangan
PT. Garuda Indonesia Tbk.	2020	20%	-165,95%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2021	20%	-312,26%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2022	20%	177,92%	Memenuhi Standar Industri
PT. AirAsia Indonesia Tbk.	2020	20%	-170,98%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2021	20%	-373,46%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2022	20%	-43,56%	Tidak Memenuhi Standar Industri
PT. Indonesia Transport & Infrastructure Tbk.	2020	20%	-83,01%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2021	20%	-29,65%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2022	20%	20,28%	Memenuhi Standar Industri
PT. Jaya Trishindo Tbk.	2020	20%	4,60%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2021	20%	5,44%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2022	20%	-193,26%	Tidak Memenuhi Standar Industri

Sumber : Data Olah Peneliti Tahun 2024

Berdasarkan Tabel 8, terdapat dua perusahaan maskapai penerbangan yang terdaftar di BEI tahun 2020-2022 yang memperoleh NPM di atas standar industri rasio profitabilitas. PT Garuda Indonesia Tbk dan PT Indonesia Transport & Infrastructure Tbk menunjukkan NPM yang mencolok, yaitu 177,92% dan 20,28% pada tahun 2022. Hal ini disebabkan oleh pendapatan yang tinggi pada tahun tersebut, seiring dengan berakhirnya pandemi COVID-19 dan berakhirnya pembatasan-pembatasan yang diberlakukan pada masa pandemi COVID-19. Kondisi ini memungkinkan perusahaan untuk mengoptimalkan kembali kegiatan bisnisnya. Dengan demikian, para investor dapat menggunakan informasi ini untuk mengevaluasi sejauh mana perusahaan tersebut profitable dan dapat menjadi pertimbangan strategis dalam pengambilan keputusan investasi. Sedangkan perusahaan PT. AirAsia Indonesia Tbk. juga menunjukkan kinerja yang tidak konsisten. Pada tahun 2021, perusahaan mencatatkan NPM terendahnya sebesar -373,46%. Hal ini terutama disebabkan oleh penurunan penjualan dan pendapatan perusahaan dari tahun sebelumnya. Meskipun biaya operasional dari tahun sebelumnya mengalami penurunan, namun pada tahun tersebut perusahaan masih mengalami kerugian. Hal ini disebabkan oleh pendapatan perusahaan yang masih belum cukup untuk menutupi biaya operasionalnya. Dengan demikian, kinerja PT. AirAsia Indonesia Tbk. menghadapi tantangan dalam mencapai keseimbangan antara pendapatan dan biaya operasional. Kemudian PT. Jaya Trishindo Tbk. menunjukkan kinerja yang tidak konsisten yaitu kenaikan dan penurunan NPM pada tahun 2020-2022. Pada tahun 2022, perusahaan mencatatkan NPM terendahnya sebesar -193,26%. Penurunan ini disebabkan oleh rendahnya penjualan dan pendapatan perusahaan serta tingginya biaya operasional yang ditanggung oleh perusahaan. Sebagai akibatnya, perusahaan mengalami kerugian pada tahun tersebut karena pendapatannya masih belum cukup untuk menutupi biaya operasionalnya. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa kinerja perusahaan selama periode tersebut menunjukkan ketidak konsistenan yang signifikan, yang disebabkan oleh rendahnya pendapatan dan tingginya biaya operasional.

Menurut Dini dan Indarti (2012), rasio Net Profit Margin (NPM) memiliki dampak signifikan terhadap kinerja perusahaan dan kepercayaan investor. Semakin besar NPM, semakin produktif kinerja perusahaan, yang dapat meningkatkan kepercayaan investor untuk berinvestasi. NPM mengindikasikan persentase laba bersih dari penjualan, dan rasio yang lebih besar menandakan kemampuan perusahaan mendapatkan laba yang tinggi. Hubungan antara laba bersih setelah pajak dan penjualan bersih mencerminkan kemampuan manajemen dalam mengelola perusahaan dengan baik.

Gurning (2020), menyatakan bahwa biaya operasional memiliki pengaruh yang signifikan terhadap laba bersih perusahaan. Hal tersebut menunjukkan bahwa semakin besar biaya operasional yang dikeluarkan oleh perusahaan, maka laba bersih yang diperoleh cenderung semakin kecil, dan sebaliknya, semakin kecil biaya operasional yang digunakan, maka laba bersih yang diperoleh cenderung semakin besar. Hal ini sangat berdampak pada rasio net profit margin (NPM) perusahaan karena dalam menghitung rasionya menggunakan laba bersih sebagai tolak ukurnya.

Menurut (Soukotta., et all., 2016), Dalam menghitung profitabilitas, yang menjadi fokus utama adalah laba. ada beberapa hal yang menyebabkan perusahaan mengalami penurunan laba bahkan mengalami kerugian. Beberapa permasalahan yang menjadi pemicu turunnya laba dan kerugian adalah adanya hutang perusahaan yang sangat tinggi dan tingginya beban pokok penjualan. Permasalahan tersebut merupakan permasalahan yang sangat mempengaruhi laporan laba rugi perusahaan. Hutang yang tinggi akan menyebabkan bunga pinjaman yang tinggi. Bunga pinjaman akan diklasifikasikan kedalam beban umum dan administrasi perusahaan yang akan menjadi pengurang penjualan/pendapatan. Jika beban bunga pinjaman tinggi, laba bersih perusahaan juga akan semakin mengecil. Kemudian, beban pokok penjualan yang tinggi juga berpengaruh terhadap laporan laba rugi perusahaan karena beban pokok penjualan akan menjadi pengurang dalam laporan laba rugi. Semakin tinggi beban pokok penjualan, maka akan semakin menurun laba bersih perusahaan.

2. Return On Assets (ROA)

Tabel 9. Hasil Hitung Standar Industri ROA Perusahaan Maskapai Penerbangan Yang Terdaftar Di BEI Tahun 2020-2022

Perusahaan	Tahun	Standar Industri	Hasil Hitung	Keterangan
PT. Garuda Indonesia Tbk.	2020	30%	-22,95%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2021	30%	-58,03%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2022	30%	59,93%	Memenuhi Standar Industri
PT. AirAsia Indonesia Tbk.	2020	30%	-45,30%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2021	30%	-45,40%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2022	30%	-30,74%	Tidak Memenuhi Standar Industri
PT. Indonesia Transport & Infrastructure Tbk.	2020	30%	-11,89%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2021	30%	-6,39%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2022	30%	21,61%	Tidak Memenuhi Standar Industri
PT. Jaya Trishindo Tbk.	2020	30%	1,97%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2021	30%	1,14%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2022	30%	-37,95%	Tidak Memenuhi Standar Industri

Sumber : Data Olah Peneliti Tahun 2024

Berdasarkan Tabel 9, terlihat bahwa hanya satu perusahaan yang berhasil mencapai rasio Return on Assets (ROA) di atas standar industri rasio profitabilitas, yaitu PT Garuda Indonesia Tbk dengan ROA sebesar 59,93% pada tahun 2022. Hal ini mengindikasikan bahwa PT Garuda Indonesia Tbk. berhasil mengelola asetnya secara optimal, efektif, dan efisien. Di sisi lain, tiga perusahaan lainnya pada periode yang sama menunjukkan ROA di bawah standar

industri rasio profitabilitas. Pada PT. AirAsia Indonesia menunjukkan ketidak konsistenan perolehan ROA, dengan terjadinya kenaikan dan penurunan rasio ROA selama tiga tahun. Pada tahun 2021, perusahaan mencatat ROA terendah sebesar -45,40%, meskipun terjadi penurunan kerugian dibandingkan tahun sebelumnya, namun pada tahun tersebut terjadi penurunan jumlah aset yang dimiliki oleh perusahaan. Kondisi ketidakseimbangan ini menjadi penyebab utama perolehan rasio ROA yang buruk pada tahun 2021. Hal ini menunjukkan adanya tantangan yang menimbulkan kekhawatiran terhadap stabilitas serta keberlanjutan perusahaan. Sedangkan PT. Indonesia Transport & Infrastructure selama tiga tahun berhasil mencapai hasil Return on Assets (ROA) yang konsisten dengan kenaikan rasio ROA dari tahun ke tahun. Namun, pada tahun 2020, perusahaan mencatat ROA terendah yaitu sebesar -11,89%. Kondisi ini disebabkan oleh tingginya kerugian yang ditanggung oleh perusahaan. Sehingga kerugian yang tinggi tersebut menjadi penyebab dari tingginya rasio ROA perusahaan. Hal ini menunjukkan adanya tantangan besar dalam menjaga keseimbangan antara pengelolaan aset dan mitigasi risiko kerugian untuk memastikan kinerja keuangan yang stabil dan berkelanjutan bagi perusahaan. Selain itu, PT Jaya Trishindo Tbk. selama tiga tahun mengalami variasi kenaikan dan penurunan rasio ROA. Pada tahun 2022, perusahaan mencatat ROA terendah sebesar -37,95%. Perolehan ROA yang buruk ini disebabkan oleh penurunan jumlah aset dari tahun sebelumnya, yang juga disertai oleh peningkatan kerugian yang drastis. Dampak dari penurunan aset dan meningkatnya kerugian secara signifikan telah merusak kinerja keuangan perusahaan, menimbulkan keprihatinan terhadap stabilitas dan keberlanjutan finansial perusahaan.

Warni (2016), menyatakan bahwa semakin tinggi tingkat ROA perusahaan, semakin baik performa perusahaan tersebut. ROA yang positif mencerminkan bahwa perusahaan telah berhasil mengelola secara optimal aset-aset yang dimilikinya, sehingga aset tersebut dapat memberikan keuntungan yang maksimal. Keuntungan dari pengelolaan aset secara optimal mencakup beberapa aspek. Pertama, efisiensi dalam penggunaan aset dapat menghasilkan penghematan biaya kegiatan operasional perusahaan. Dengan memaksimalkan kegunaan aset, perusahaan dapat mengurangi biaya-biaya yang terkait dengan pemeliharaan, penyusutan, dan pengelolaan aset tersebut. Hal ini berkontribusi langsung pada peningkatan profitabilitas perusahaan. Selain itu, optimalisasi penggunaan aset juga dapat meningkatkan kapasitas produksi perusahaan. Dengan memanfaatkan aset secara efektif, perusahaan dapat meningkatkan produktivitas dan kapasitasnya. Peningkatan kapasitas produksi ini dapat membawa manfaat dalam meningkatkan volume penjualan dan pendapatan perusahaan.

Penurunan ROA ini dapat disebabkan oleh kurangnya optimalisasi dan efisiensi dalam pemanfaatan aset, yang kemungkinan besar berdampak pada peningkatan biaya operasional perusahaan. Dalam hal ini, pemanfaatan aset yang tidak optimal dapat menyebabkan biaya pemeliharaan aset perusahaan menjadi besar, yang pada akhirnya mengurangi laba bersih perusahaan. Perusahaan yang berhasil mencapai ROA di atas standar industri menunjukkan keberhasilan dalam manajemen asetnya, sementara perusahaan dengan ROA di bawah standar industri perlu meningkatkan efisiensi dan optimalisasi penggunaan aset agar dapat mengurangi biaya operasional dan meningkatkan laba bersih perusahaan. Dengan demikian, ROA yang tinggi tidak hanya mencerminkan efisiensi dalam manajemen aset, tetapi juga membawa dampak positif dalam hal pengurangan biaya operasional dan peningkatan kapasitas produksi, yang pada akhirnya berkontribusi pada keseluruhan kesehatan dan kinerja keuangan perusahaan.

3. Return On Equity (ROE)

Tabel 10. Hasil Hitung Standar Industri ROE Perusahaan Maskapai Penerbangan Yang Terdaftar Di BEI Tahun 2020-2022

Perusahaan	Tahun	Standar Industri	Hasil Hitung	Keterangan
PT. Garuda Indonesia Tbk.	2020	40%	127,46%	Memenuhi Standar Industri
	2021	40%	68,31%	Memenuhi Standar Industri
	2022	40%	-243,41%	Tidak Memenuhi Standar Industri
PT. AirAsia Indonesia Tbk.	2020	40%	94,64%	Memenuhi Standar Industri
	2021	40%	44,91%	Memenuhi Standar Industri
	2022	40%	24,16%	Tidak Memenuhi Standar Industri
PT. Indonesia Transport & Infrastructure Tbk.	2020	40%	-42,80%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2021	40%	-23,35%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2022	40%	51,70%	Memenuhi Standar Industri
PT. Jaya Trishindo Tbk.	2020	40%	5,00%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2021	40%	2,44%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2022	40%	-156,85%	Tidak Memenuhi Standar Industri

Sumber : Data Olah Peneliti Tahun 2024

Berdasarkan data dari Tabel 10, dapat diperoleh informasi bahwa PT. Garuda Indonesia Tbk. dan PT. AirAsia Indonesia Tbk. pada tahun 2020-2021 berhasil mencapai nilai Return on Equity (ROE) yang melebihi standar industri rasio profitabilitas. Meskipun kedua perusahaan mengalami kerugian pada periode tersebut, ROE yang tinggi ini disebabkan kondisi ekuitas perusahaan yang tidak stabil. Pada tahun tersebut, ROE perusahaan menunjukkan nilai negatif yang disebabkan oleh hutang yang lebih besar dari aset yang dimiliki, serta kondisi perusahaan yang terus mengalami kerugian sehingga saldo kerugian terus menggerus ekuitas perusahaan. Inilah yang menyebabkan PT. Garuda Indonesia Tbk. dan PT. AirAsia Indonesia Tbk. pada tahun 2020-2021 terlihat memiliki ROE yang tinggi, meskipun secara fundamental mengalami kerugian. Sehingga penting untuk dicatat bahwa ROE yang tinggi pada kedua perusahaan tersebut sebenarnya mencerminkan ketidakstabilan ekuitas yang diakibatkan oleh hutang yang lebih besar dari nilai aset. Di sisi lain, PT Indonesia Transport & Infrastructure Tbk pada tahun

2022 berhasil mencapai ROE di atas standar industri rasio profitabilitas. Perusahaan ini memperoleh laba yang tinggi dan mengalami peningkatan ekuitas dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Hal ini mencerminkan keberhasilan perusahaan dalam efektivitas manajemen penggunaan ekuitas untuk aktivitas operasional dan pengembangan usaha. Keberhasilan ini dapat dilihat dari peningkatan laba dan ekuitas, menunjukkan bahwa perusahaan mampu mengelola sumber daya finansialnya secara efisien untuk mendukung pertumbuhan dan profitabilitas yang berkelanjutan. Sedangkan PT. Jaya Trishindo Tbk. selama periode 2020-2022 mengalami kinerja yang buruk dalam hal Return on Equity (ROE), dengan tidak adanya rasio ROE yang mencapai standar industri rasio profitabilitas. Kinerja ROE yang buruk ini terjadi karena laba perusahaan yang rendah dan adanya kerugian yang dialami perusahaan pada tahun 2022. Di sisi lain, ekuitas perusahaan mengalami kenaikan dan penurunan dari tahun ke tahun. Kondisi ketidakseimbangan antara laba dan ekuitas menyebabkan ketidakstabilan dalam kondisi finansial perusahaan, yang tercermin dalam rendahnya rasio ROE. Hal ini menunjukkan perlunya langkah-langkah strategis untuk meningkatkan profitabilitas dan memperbaiki kondisi keuangan perusahaan agar mencapai pertumbuhan yang lebih berkelanjutan.

Menurut (Priharto, 2019), Semakin tinggi nilai ROE, semakin baik pula kinerjanya dalam menghasilkan laba bersih setelah dikurangi pajak. Dengan kata lain, ROE dapat menunjukkan berapa keuntungan yang dihasilkan oleh perusahaan dari setiap rupiah yang diinvestasikan oleh pemegang saham. ROE juga bisa digunakan sebagai ukuran efektivitas manajemen dalam menggunakan biaya ekuitas untuk aktivitas operasi dan pengembangan perusahaan.

4. Current Ratio

Tabel 11. Hasil Hitung Standar Industri Current Ratio Perusahaan Maskapai Penerbangan Yang Terdaftar Di BEI Tahun 2020-2022

Perusahaan	Tahun	Standar Industri	Hasil Hitung	Keterangan
PT. Garuda Indonesia Tbk.	2020	200%	12,49%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2021	200%	5,29%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2022	200%	47,65%	Tidak Memenuhi Standar Industri
PT. AirAsia Indonesia Tbk.	2020	200%	3,48%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2021	200%	2,50%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2022	200%	3,85%	Tidak Memenuhi Standar Industri
PT. Indonesia Transport & Infrastructure Tbk.	2020	200%	21,18%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2021	200%	15,65%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2022	200%	32,04%	Tidak Memenuhi Standar Industri
PT. Jaya Trishindo Tbk.	2020	200%	110,21%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2021	200%	102,66%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2022	200%	49,22%	Tidak Memenuhi Standar Industri

Sumber : Data Olah Peneliti Tahun 2024

Berdasarkan data dari Tabel 11, ditemukan informasi bahwa tidak ada perusahaan yang berhasil mencapai current ratio di atas standar industri rasio likuiditas. Analisis menunjukkan bahwa meskipun PT. Garuda Indonesia Tbk, PT. AirAsia Indonesia Tbk, dan PT. Indonesia Transport & Infrastructure mengalami peningkatan aset pada tahun 2022, namun kenaikan hutang lancar turut terjadi pada perusahaan PT. AirAsia Indonesia Tbk dan PT. Indonesia Transport & Infrastructure Tbk, sedangkan pada PT. Garuda Indonesia Tbk justru mengalami penurunan hutang lancar. Sebaliknya, PT. Jaya Trishindo mengalami penurunan aset, tetapi mengalami kenaikan hutang lancar. Sehingga ketidakseimbangan antara aset lancar dan hutang lancar yang menyebabkan current ratio perusahaan-perusahaan tersebut tetap berada di bawah standar industri rasio likuiditas. Fenomena ini mengindikasikan bahwa perusahaan maskapai penerbangan selama periode 2020-2022 menghadapi kesulitan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya karena aset lancar yang dimiliki lebih sedikit dibandingkan dengan hutang jangka pendeknya. Dalam konteks likuiditas, aset lancar berperan sebagai jaminan untuk melunasi hutang jangka pendek. Dengan adanya ketidakseimbangan ini, jika seluruh hutang lancar perusahaan telah jatuh tempo, dan perusahaan tidak dapat memenuhi kewajiban tersebut karena aset lancar tidak cukup untuk menutupi seluruh kewajiban jangka pendeknya, perusahaan berisiko mengalami kesulitan keuangan hingga berpotensi pailit. Oleh karena itu, manajemen perusahaan perlu melakukan strategi untuk mengoptimalkan likuiditas dan menjaga keseimbangan antara aset lancar dan hutang jangka pendek agar dapat memenuhi kewajiban jangka pendek dengan lebih efektif.

Menurut Hidayah (2020), current ratio memiliki tujuan untuk mengindikasikan kemampuan suatu perusahaan dalam memenuhi atau membayar kewajiban lancar atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan. Artinya, rasio ini memberikan gambaran sejauh mana perusahaan dapat mengatasi kewajiban jangka pendeknya dengan menggunakan aset lancar yang dimilikinya. Ketika perusahaan dihadapkan pada tuntutan pembayaran utang, current ratio mencerminkan seberapa besar aktiva atau aset lancar yang dapat digunakan untuk melunasi kewajiban tersebut. Semakin besar nilai current ratio, semakin likuid perusahaan tersebut. Jika angka current ratio suatu perusahaan melebihi 200%, hal ini menandakan bahwa perusahaan tersebut memiliki kemampuan yang baik dalam melunasi kewajibannya. Penilaian ini didasarkan pada standar industri rasio likuiditas yang biasanya menjadi acuan dalam menilai kesehatan keuangan suatu perusahaan. Dengan demikian, current ratio yang tinggi dapat memberikan indikasi positif terhadap likuiditas perusahaan dan kemampuannya untuk menghadapi kewajiban jangka pendek dengan menggunakan aset yang dimilikinya secara efektif.

5. Quick Ratio

Tabel 12. Hasil Hitung Standar industri Quick Ratio Perusahaan Maskapai Penerbangan Yang Terdaftar Di BEI Tahun 2020-2022

Perusahaan	Tahun	Standar Industri	Hasil Hitung	Keterangan
PT. Garuda Indonesia Tbk.	2020	150%	10,04%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2021	150%	4,03%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2022	150%	43,62%	Tidak Memenuhi Standar Industri
PT. AirAsia Indonesia Tbk.	2020	150%	2,19%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2021	150%	1,62%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2022	150%	2,66%	Tidak Memenuhi Standar Industri
PT. Indonesia Transport & Infrastructure Tbk.	2020	150%	12,22%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2021	150%	8,03%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2022	150%	15,12%	Tidak Memenuhi Standar Industri
PT. Jaya Trishindo Tbk.	2020	150%	89,06%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2021	150%	81,16%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2022	150%	30,25%	Tidak Memenuhi Standar Industri

Sumber : Data Olah Peneliti Tahun 2024

Berdasarkan data dari Tabel 12, terlihat bahwa tidak ada perusahaan yang berhasil mencapai quick ratio di atas standar industri rasio likuiditas. Selama periode 2020-2022, PT. AirAsia Indonesia Tbk. dan PT. Indonesia Transport & Infrastructure Tbk. mengalami kenaikan pada aset lancarnya, namun kenaikan ini diiringi dengan peningkatan persediaan dan hutang lancar, yang mengakibatkan rendahnya Quick Ratio pada kedua perusahaan tersebut. Di sisi lain, PT. Garuda Indonesia Tbk. mengalami penurunan hutang lancar, namun penurunan ini belum mampu menghasilkan Quick Ratio yang memenuhi standar industri rasio likuiditas. Hal ini disebabkan oleh kenaikan dan penurunan pada aset lancar dan persediaan yang tidak stabil. Sementara itu, PT. Jaya Trishindo Tbk. terus mengalami penurunan pada aset lancar dan persediaan selama periode yang sama. Selain itu, hutang lancar PT. Jaya Trishindo Tbk. juga menunjukkan kenaikan dan penurunan yang tidak stabil, yang menjadi penyebab rendahnya Quick Ratio perusahaan tersebut. Terdapat kecenderungan beberapa perusahaan untuk selalu menambah hutang lancar guna mendanai kegiatan operasionalnya. Penambahan hutang dilakukan karena perusahaan mengalami kerugian, sehingga tidak memiliki dana atau modal yang cukup untuk membiayai kegiatan operasional.

Menurut Hidayah (2020), rasio cepat atau quick ratio merupakan salah satu indikator likuiditas yang mengukur kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendek dengan mengabaikan persediaan. Semakin tinggi nilai quick ratio, semakin baik likuiditas perusahaan tersebut. Namun, perlu dicatat bahwa walaupun quick ratio yang tinggi dianggap sebagai indikasi likuiditas yang baik, nilai rasio yang terlalu tinggi juga perlu diperhatikan. Sebuah quick ratio yang terlalu tinggi dapat mengindikasikan bahwa perusahaan menyimpan terlalu banyak uang tunai yang tidak dimanfaatkan atau berada dalam keadaan menganggur. Ini dapat menjadi pertanda bahwa perusahaan tidak mengoptimalkan penggunaan asetnya untuk menghasilkan pendapatan atau investasi yang lebih baik. Selain itu, rasio cepat yang

tinggi juga dapat mengindikasikan adanya masalah dalam manajemen piutang. Jika perusahaan memiliki terlalu banyak piutang (tagihan belum terbayar), hal ini dapat menunjukkan kesulitan dalam menagih piutang tersebut. Kondisi ini dapat mencerminkan risiko kredit yang tinggi atau permasalahan keuangan dengan pelanggan.

Dengan demikian, kombinasi antara peningkatan persediaan, pertumbuhan hutang lancar, dan penurunan nilai aset lancar dalam perhitungan rasio cepat dapat menjelaskan penyebab tidak ada perusahaan yang mampu mencapai quick ratio di atas standar industri rasio likuiditas selama periode 2020-2022 pada industri maskapai penerbangan.

6. Cash Ratio

Tabel 13. Hasil Hitung Standar Industri Cash Ratio Perusahaan Maskapai Penerbangan Yang Terdaftar Di BEI Tahun 2020-2022

Perusahaan	Tahun	Standar Industri	Hasil Hitung	Keterangan
PT. Garuda Indonesia Tbk.	2020	50%	4,67%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2021	50%	0,94%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2022	50%	31,03%	Tidak Memenuhi Standar Industri
PT. AirAsia Indonesia Tbk.	2020	50%	0,37%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2021	50%	0,32%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2022	50%	0,35%	Tidak Memenuhi Standar Industri
PT. Indonesia Transport & Infrastructure Tbk.	2020	50%	0,99%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2021	50%	1,66%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2022	50%	1,26%	Tidak Memenuhi Standar Industri
PT. Jaya Trishindo Tbk.	2020	50%	2,48%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2021	50%	12,57%	Tidak Memenuhi Standar Industri
	2022	50%	27,85%	Tidak Memenuhi Standar Industri

Sumber : Data Olah Peneliti Tahun 2024

Berdasarkan data dari Tabel 13, terlihat bahwa tidak ada perusahaan yang berhasil mencapai cash ratio diatas standar industri rasio likuiditas. PT. Garuda Indonesia Tbk. pada tahun 2022 memperoleh pencapaian cash ratio terbaik diantara perusahaan lain yaitu sebesar 31,03%, hal itu disebabkan karena kas dan setara kas perusahaan pada tahun tersebut mengalami kenaikan yang drastis dan hutang lancar perusahaan turut mengalami penurunan. Namun rasio tersebut masih dibawah standar industri rasio likuiditas . PT. AirAsia Indonesia Tbk. dan PT. Indonesia Transport & Infrastructure Tbk. memiliki pola penurunan dan kenaikan yang sama pada hutang lancar dan kas dan setara kasnya, sedangkan PT. Jaya Trishindo Tbk. memiliki peningkatan pada kas dan setara kasnya dari tahun 2020-2022, meskipun terus mengalami peningkatan namun hutang lancar PT. Jaya Trishindo mengalami ketidakstabilan yang menunjukkan peningkatan dan penurunan. Peningkatan dan penurunan yang tidak berbanding inilah yang menyebabkan perusahaan-perusahaan tersebut memiliki cash rasio dibawah standar industri rasio likuiditas. Selain itu, perusahaan menambah hutang lancar sebagai upaya mendapatkan sumber pendanaan untuk mendukung kegiatan operasional setiap tahun. Kebijakan penambahan hutang ini dilakukan karena perusahaan mengalami kerugian, sehingga tidak memiliki modal yang cukup untuk mendanai operasionalnya sendiri. Dengan

memanfaatkan sumber pendanaan eksternal melalui peningkatan hutang lancar, perusahaan dapat memastikan kelangsungan kegiatan operasionalnya tanpa harus sepenuhnya bergantung pada modal internal yang terbatas.

Menurut Hidayah (2020), cash ratio dianggap sebagai parameter likuiditas yang paling ketat dan konservatif dalam mengevaluasi kemampuan suatu perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya jika dibandingkan dengan rasio likuiditas lainnya, seperti current ratio dan quick ratio. Keistimewaan cash ratio terletak pada fokusnya yang hanya menghitung aset lancar jangka pendek yang paling likuid, yaitu kas dan setara kas. Aset ini dianggap paling mudah dan cepat diubah menjadi uang tunai untuk melunasi hutang-hutang yang jatuh tempo. Dengan demikian, cash ratio memberikan gambaran yang lebih akurat mengenai kemampuan perusahaan dalam menutupi kewajiban jangka pendeknya, menjadikannya tolok ukur likuiditas yang sangat hati-hati dan berorientasi pada kekonservatifan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan peneliti dalam analisis rasio profitabilitas dan rasio likuiditas terhadap perusahaan maskapai penerbangan yang terdaftar di BEI tahun 2020-2022, maka dapat disimpulkan bahwa :

1. Berdasarkan analisis kinerja keuangan perusahaan maskapai penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode 2020-2022, dapat disimpulkan bahwa perusahaan maskapai penerbangan mengalami tantangan signifikan, ditandai dengan pencapaian rasio profitabilitas yang cenderung negatif pada Net Profit Margin (NPM), Return On Asset (ROA), dan Return On Equity (ROE). Meskipun sebagian besar perusahaan menunjukkan kinerja finansial yang buruk, namun terdapat pengecualian pada PT. Garuda Indonesia Tbk. dan PT. Indonesia Transport & Infrastructure Tbk. yang berhasil memperoleh rasio NPM yang baik atau diatas standar industri rasio profitabilitas pada tahun 2022, dan PT. Garuda Indonesia Tbk. berhasil memperoleh rasio ROA yang baik atau di atas standar industri rasio profitabilitas pada tahun 2022, serta PT. Indonesia Transport & Infrastructure Tbk. berhasil memperoleh rasio ROE yang baik atau diatas standar industri rasio profitabilitas pada tahun 2022. Keberhasilan ini mengindikasikan bahwa dengan pengelolaan manajemen pendapatan yang tepat, perusahaan dapat tetap bertahan meskipun menghadapi tantangan ekonomi yang signifikan.
2. Berdasarkan analisis kinerja keuangan perusahaan maskapai penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode 2020-2022, dapat disimpulkan bahwa

perusahaan maskapai penerbangan menghadapi tantangan signifikan dalam aspek rasio likuiditas, didasarkan pada perolehan Current Ratio, Quick Ratio, dan Cash Ratio yang buruk atau berada di bawah standar industri rasio likuiditas. Rendahnya Current Ratio disebabkan oleh fluktuasi aset lancar dan hutang lancar yang tidak seimbang, sedangkan Quick Ratio yang buruk disebabkan oleh ketidakstabilan manajemen persediaan. Selain itu, meskipun ada peningkatan pada kas dan setara kas, pertumbuhan hutang lancar yang signifikan menyebabkan Cash Ratio tetap rendah.

Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini masih terdapat beberapa keterbatasan yang menimbulkan gangguan dan kurangnya hasil penelitian ini. Keterbatasan yang terdapat dalam penelitian ini antara lain mencakup hal-hal sebagai berikut:

1. Keterbatasan literatur yang tersaji dalam penelitian ini, sehingga mengakibatkan penelitian ini memiliki banyak kelemahan, baik dari segi landasan teori maupun analisisnya.
2. Keterbatasan pengetahuan penulis dalam membuat dan menyusun tulisan ini, sehingga perlu diuji kembali keandalannya di masa depan.
3. Penelitian ini menggunakan analisis rasio likuiditas yang kurang memberikan gambaran terhadap kondisi kinerja perusahaan, sehingga perlu menggunakan jenis analisis rasio yang lain seperti rasio aktivitas agar penelitian selanjutnya lebih sempurna.

Saran

Berdasarkan kesimpulan dan keterbatasan hasil penelitian, adapun saran yang dapat diberikan adalah sebagai berikut :

1. Saran Bagi Perusahaan Maskapai Penerbangan
 - a. Untuk meningkatkan rasio profitabilitas, perusahaan sebaiknya mengoptimalkan pemanfaatan aset yang dimiliki. Pemanfaatan aset ini dapat dilakukan melalui pelebaran usaha, seperti layanan private penerbangan dan layanan prioritas boarding dengan memberikan pelayanan yang maksimal dan memuaskan kepada pelanggan. Sehingga perusahaan dapat meningkatkan daya saing dan memiliki potensi untuk meraih laba yang lebih tinggi..
 - b. Untuk meningkatkan rasio likuiditas, langkah yang sebaiknya diambil oleh perusahaan adalah mengurangi jumlah hutang lancar yang dimiliki. Hal itu dapat dilakukan dengan cara mengurangi persediaan berlebih dan menjual aset yang tidak produktif sehingga perusahaan mendapatkan dana segar yang dapat digunakan untuk mengurangi hutang lancar perusahaan. Dengan mengoptimalkan hubungan antara hutang lancar dan aset lancar, perusahaan dapat menghindari ketidakseimbangan yang berpotensi merugikan

likuiditasnya. Penekanan pada pengelolaan hutang dan aset ini bertujuan untuk menciptakan situasi di mana perusahaan memiliki cukup likuiditas untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Selain itu, tindakan ini juga dapat meningkatkan kepercayaan pihak kreditur dan investor terhadap stabilitas keuangan perusahaan.

2. Saran Bagi Penelitian Selanjutnya

- a. Penelitian selanjutnya sebaiknya melakukan studi literatur yang lebih mendalam dan menyeluruh. Peneliti dapat mencari referensi dari jurnal-jurnal internasional yang terbaru dan relevan. Selain itu, penting untuk mengeksplorasi berbagai sumber informasi seperti buku akademis, laporan keuangan, dan database online yang terpercaya untuk memperkuat landasan teori dan analisis.
- b. Peneliti sebaiknya mengikuti pelatihan atau kursus yang relevan untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan dalam bidang penelitian yang diminati. Mengedepankan komunikasi dan selalu mengkonsultasikan penelitian dengan dosen pembimbing atau ahli di bidang terkait yang dapat membantu meningkatkan kualitas penelitian.
- c. Penelitian di masa depan sebaiknya tidak hanya menggunakan rasio profitabilitas dan rasio likuiditas, tetapi juga mengintegrasikan jenis analisis rasio lainnya seperti rasio aktivitas. Penggunaan rasio ini dapat memberikan gambaran yang lebih komprehensif mengenai kinerja perusahaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Andi, R. A. (2022). Analisis financial distress perusahaan transportasi udara yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) di masa pandemi Covid-19 (tahun 2019-2021). Repository Universitas Hasanuddin. <http://repository.unhas.ac.id/id/eprint/26522/>
- Bella, W. (2021). Analisis rasio profitabilitas dan likuiditas dalam mengukur kinerja keuangan pada PT. Garuda Indonesia Persero (Tbk) yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Repository Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
- Dewata, Sari, Natoen, & Husna. (2018). Analisis pengukuran kinerja keuangan pada PT. HM Sampoerna Tbk. Jurnal INTEKNA: Informasi Teknik Dan Niaga, 17(1), 1-9. <https://doi.org/10.31961/intekna.v17i1.482>
- Fahmi. (2014). Manajemen keuangan perusahaan dan pasar modal. Jakarta: Mitra Wacana Media.
- Harahap, S. S. (2015). Analisis kritis atas laporan keuangan. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Jumingan. (2011). Analisis laporan keuangan. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Kasmir. (2021). Analisis laporan keuangan. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.

- Luthfia, A. Z., & Sari, H. (2020). 6 maskapai yang mem-PHK karyawan akibat pandemi Corona. Kompas.Com, 28 Oktober 2020. <https://www.kompas.com/tren/read/2020/10/28/165000165/6-maskapai-yang-mem-phk-karyawan-akibat-pandemi-corona?page=all>
- Martiana, Wagini, & Hidayah. (2021). Analisis rasio profitabilitas untuk menilai kinerja keuangan pada PT. Kimia Farma (PERSERO) Tbk. Jurnal Ilmiah Ekonomi dan Bisnis, 10(1), 67-75. <https://doi.org/10.37676/ekombis.v10i1.1696>
- Muhammad Ramdhan. (2021). Metode penelitian. Surabaya: Cipta Publishing. https://books.google.co.id/books?hl=id&lr=&id=Ntw_EAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR1&dq=metode+penelitian+analisis+deskriptif+kuantitatif+adalah&ots=f3lM2lOtbv&sig=a8fqMDoyVO4mkJq8ecfXnKiTjA8&redir_esc=y#v=onepage&q=metode%20penelitian%20analisis%20deskriptif%20kuantitatif%20adalah&f=false
- Munawir, S. (2014). Analisis laporan keuangan. Yogyakarta: Liberty.
- Noordiatmoko, D. (2019). Analisis rasio profitabilitas sebagai alat ukur untuk menilai kinerja keuangan pada PT. Mayora Indah TBK. periode 2014-2018. Jurnal Parameter, 5(4), 38-51. <http://download.garuda.kemdikbud.go.id/article.php?article=2143546&val=17710&title=ANALISIS%20RASIO%20PROFITABILITAS%20SEBAGAI%20ALAT%20UKUR%20UNTUK%20MENILAI%20KINERJA%20KEUANGAN%20PADA%20PT%20MAYORA%20INDAH%20TBK%20PERIODE%202014%20%202018>
- Rudianto. (2012). Pengantar akuntansi konsep dan teknik penyusunan laporan keuangan. Jakarta: Erlangga.
- Silvia. (2023). Kinerja keuangan industri transportasi sektor penerbangan pada masa pandemi Covid-19 ditinjau dari rasio keuangan. JAE: Jurnal Akuntansi Dan Ekonomi, 8(1), 110-118. <https://doi.org/10.29407/jae.v8i1.18723>
- Subramanyam, & Wild, J. J. (2012). Analisis laporan keuangan. Jakarta: Salemba Empat.