

# ANALISIS KINERJA KEUANGAN DI SEKTOR PENERBANGAN SEBELUM DAN SETELAH PANDEMI COVID-19

**Author:**

<sup>1</sup>Debora Tri Oktarina Phety  
Universitas Nurtanio Bandung  
deboraphety@gmail.com

<sup>2</sup>Kusnadi Kibet Lesmana  
Universitas Nurtanio Bandung  
[kibetlesmana74@unnur.ac.id](mailto:kibetlesmana74@unnur.ac.id)

<sup>3</sup>Annisa Mutoharoh  
Universitas Nurtanio Bandung  
annisamutoharoh5@gmail.com

**Article History:**

Received: Apr 2<sup>nd</sup>, 2026

Revised: Apr 21<sup>st</sup>, 2026

Accepted: Apr 29<sup>th</sup>, 2026

**How to cite this article:**

Analisis Kinerja Keuangan di  
Sektor Penerbangan Sebelum  
dan Setelah Covid-19

**Journal Homepage:**

[https://jurnal.unnur.ac.id/index.p  
hp/accrual](https://jurnal.unnur.ac.id/index.php/accrual)

Email:

[accrual@unnur.ac.id](mailto:accrual@unnur.ac.id)

**Copyright:**

© 2026. Published by

Accrual: Accounting

Reseach Journal

Department of

Accounting

Universitas Nurtanio

Bandung



**Abstrak**

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji perbandingan kondisi keuangan perusahaan maskapai penerbangan sebelum dan sesudah masa pandemi Covid-19. Metode yang dipakai adalah pendekatan kuantitatif dengan rancangan komparatif, menggunakan data sekunder sebagai sumber informasi. Temuan studi ini mengindikasikan bahwa tidak ada perbedaan signifikan pada rasio lancar (*Current Ratio*) dan imbalan investasi (*Return on Investment*) antara periode sebelum dan setelah pandemi. Akan tetapi, rasio utang terhadap ekuitas (*Debt to Equity Ratio*) menunjukkan adanya perbedaan yang bermakna di kedua periode tersebut.

**Kata kunci:** *Pandemi Covid-19, Rasio Lancar, Rasio Utang terhadap Ekuitas, Imbalan Investasi.*

**Abstract**

*This study aims to compare the financial performance of airline companies before and after the Covid-19 pandemic. A quantitative method with a comparative design was employed, utilizing secondary data. The findings indicate no significant differences in the Current Ratio and Return on Investment between the pre- and post-pandemic periods. However, the Debt to Equity Ratio showed a meaningful difference across the two periods.*

**Keywords:** *Covid-19 pandemic, Current Ratio, Debt to Equity Ratio,*

## PENDAHULUAN

Pada akhir tahun 2019, dunia dikejutkan oleh wabah Covid-19, sebuah peristiwa kesehatan berskala global yang berdampak luas. Pandemi ini tidak hanya menyebabkan banyak korban jiwa, tetapi juga memengaruhi sistem kesehatan berbagai negara. Berawal dari kasus pneumonia di Wuhan, Tiongkok, Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) kemudian menetapkan Covid-19 sebagai pandemi global karena penyebarannya yang meluas ke 188 negara, tak terkecuali Indonesia.

Kehadiran pandemi ini mengakibatkan perubahan signifikan di banyak sektor ekonomi, termasuk di Indonesia (Carunia, 2018). Berbagai aspek kehidupan, seperti politik, sosial, dan ekonomi, turut terdampak, begitu pula struktur industri. Sebagian besar negara mengalami kontraksi ekonomi pada kuartal kedua tahun 2020,

bahkan beberapa di antaranya jatuh ke dalam resesi.

Industri penerbangan global, termasuk di Indonesia, merasakan dampak yang sangat berat. Kebijakan pembatasan perjalanan, penutupan perbatasan, serta menurunnya permintaan jasa angkutan udara memicu ketidakstabilan kinerja keuangan maskapai. Lonjakan biaya tetap dan gangguan arus kas menjadi tantangan utama.

Tingkat pemulihan pasca-pandemi berbeda-beda antar perusahaan, tergantung pada kemampuan likuiditas, struktur permodalan, efisiensi operasional, serta intervensi kebijakan pemerintah. Melalui analisis rasio keuangan—khususnya rasio lancar (menggambarkan kemampuan membayar utang jangka pendek), rasio utang terhadap ekuitas (struktur modal), dan imbalan investasi (profitabilitas)—dapat diperoleh gambaran komparatif mengenai respons perusahaan terhadap tekanan eksternal sebelum dan sesudah krisis.

Produk Domestik Bruto (PDB) sektor transportasi dan pergudangan sepanjang tahun 2020 tercatat mengalami kontraksi hingga minus 15,04 persen, menjadi penurunan terdalam (Sholihah, 2013). Banyak maskapai mengurangi kapasitas kursi penumpang secara global lebih dari 35%. Sekitar 50 perusahaan penerbangan melakukan efisiensi operasional secara drastis, dan 70 maskapai lainnya membatalkan total penerbangan internasional dari dan menuju China. Di dalam negeri, laporan keuangan PT Garuda Indonesia Tbk per 31 Desember 2020 menunjukkan kerugian mencapai USD 2,44 miliar (sekitar Rp 35,38 triliun). Sebelum pandemi, Garuda Indonesia sebenarnya telah mencatat kerugian pada 2019 sebesar US\$38,93 juta (sekitar Rp564 miliar).

Selama pandemi, berbagai strategi diterapkan oleh perusahaan transportasi, misalnya pemberian diskon tiket sebagai bagian dari promosi. Selain itu, beberapa perusahaan beralih dari fokus angkutan penumpang ke angkutan barang. Langkah ini diambil untuk tetap mempertahankan pelanggan dan menjaga stabilitas keuangan di tengah pandemi (Yolanda & Kristanti, 2020). Seiring kemajuan teknologi informasi, dunia bisnis terus berkembang. Karena itu, para manajer perusahaan harus senantiasa berupaya meningkatkan kinerja keuangan organisasi agar kepercayaan publik tetap terjaga (Immanuel et al., 2019).

Kinerja keuangan suatu perusahaan mencerminkan kondisi finansialnya, baik atau buruk, karena menunjukkan sejauh mana manajemen mampu mengelola perusahaan dalam periode tertentu (Wardoyo et al., 2018).

Dalam penelitian ini, peneliti menilai faktor-faktor yang dapat dipakai untuk mengukur pengaruh kinerja keuangan terhadap bisnis transportasi, baik sebelum maupun sesudah pandemi (periode 2017–2023). Rasio yang digunakan meliputi rasio likuiditas (CR), rasio solvabilitas (DER), dan rasio profitabilitas (ROI).

## TINJAUAN PUSTAKA

Rasio Likuiditas adalah indikator kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Pengukuran ini didasarkan pada seberapa cepat aset lancar dapat dikonversi menjadi kas untuk menutupi utang tersebut, yang sekaligus mencerminkan efektivitas pengelolaan (Purba et al., 2023). Semakin tinggi rasio likuiditas umumnya positif, tetapi jika terlalu tinggi bisa menandakan perusahaan menyimpan kas dalam jumlah besar sehingga perputaran ekonomi menjadi lambat (Purba et al., 2023).

$$\text{Current Ratio} = \text{Current Assets} / \text{Current Liabilities}$$

Rasio Solvabilitas (atau *leverage*) menunjukkan proporsi utang terhadap aset perusahaan (Aprilyani et al., 2024). Rasio ini dipakai untuk menilai kemampuan organisasi dalam memenuhi kewajiban jangka panjang serta mengukur pengelolaan modal dan utang (Wahyu Tri Untoro et al., 2024). Rasio solvabilitas mengukur seberapa besar aset perusahaan dibiayai oleh utang, dan seberapa baik perusahaan dapat menutupi seluruh kewajiban, baik jangka panjang maupun pendek.

*Debt to Equity Ratio* (DER) membandingkan total utang dengan modal sendiri. DER positif menandakan kondisi modal yang baik, sedangkan DER negatif mengindikasikan ekuitas dalam keadaan negatif (A,A, 2023).

$$\text{DER} = \text{Total Debt} / \text{Total Equity}$$

Rasio Profitabilitas berfungsi untuk menilai kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari penjualan, ekuitas, dan aset dalam jangka waktu tertentu (A. Fitriana, 2024). Semakin tinggi rasio ini, semakin baik kemampuan perusahaan memperoleh keuntungan dan mengelola sumber dayanya.

Rasio profitabilitas bermanfaat bagi pihak internal maupun eksternal. Beberapa kegunaannya antara lain: mengetahui laba yang diperoleh dalam periode tertentu, membandingkan laba antar periode, menganalisis tren peningkatan laba, menghitung laba bersih setelah pajak dari modal yang dimiliki, serta mengevaluasi efektivitas dana perusahaan secara keseluruhan (Dawami Buchori, 2022).

*Return on Investment* (ROI) mengukur efektivitas pengelolaan investasi dan besarnya pendapatan yang dihasilkan dari modal investasi di perusahaan.

$$\text{ROI} = \text{EAT} / \text{Total Assets}$$

## METODE PENELITIAN

### Metode dan Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan jenis komparatif, bertujuan

membandingkan kinerja keuangan PT Garuda Indonesia Persero Tbk dan PT Air Asia Indonesia Tbk sebelum serta sesudah pandemi Covid-19. Kedua perusahaan ini dipilih karena PT Air Asia Indonesia Tbk merupakan maskapai *Low-Cost Carrier* di Indonesia tertinggi. Sedangkan PT Garuda Indonesia Persero Tbk merupakan maskapai Badan usaha Milik Negara (BUMN).

### Unit Analisis

Unit analisis berupa data kinerja keuangan yang diambil dari laporan tahunan kedua perusahaan selama periode 2017–2023.

### Sumber dan Teknik Pengumpulan Data

Data sekunder diperoleh dari situs web resmi masing-masing perusahaan.

### Analisis Data

Teknik analisis yang dipakai adalah uji *paired sample t-test*.

## HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini membandingkan kinerja keuangan berdasarkan rasio likuiditas (CR), solvabilitas (DER), dan profitabilitas (ROI).

### Rasio Likuiditas

**Tabel 1**  
**Perbandingan Hasil Analisis Rasio Likuiditas**  
**PT Air Asia Indonesia Tbk dan PT Garuda Indonesia Tbk**

Tahun	CMPP (Air Asia)	GIAA (Garuda)
2017	26,09	51,34
2018	16,39	35,28
2019	33,71	34,81
2020	3,48	12,49
2021	3,00	5,00
2022	4,00	48,00
2023	4,00	56,00

Berdasarkan Tabel 1, baik sebelum maupun sesudah pandemi, CR kedua perusahaan berada di bawah 200% (kurang baik). PT Air Asia mengalami penurunan CR pada 2018 sebesar 9,7% (dari 26,09% menjadi 16,39%), lalu meningkat 17,32% pada 2019. Saat pandemi 2020, CR turun drastis 30,23% menjadi 3,48%, dan terus turun ke 3% pada 2021. Setelah kebijakan pelonggaran, CR naik menjadi 4% di 2022 dan 2023, namun belum kembali ke level sebelum

pandemi (di atas 10%). Berbeda dengan PT Garuda, CR terus menurun dari 2017 hingga 2021 (turun 16,06% di 2018, 0,47% di 2019, 22,32% di 2020, dan 7,49% di 2021). Mulai 2022 CR meningkat menjadi 48%, lalu 56% di 2023.

### Rasio Solvabilitas

**Tabel 2**  
**Perbandingan Hasil Analisis Rasio Solvabilitas**  
**PT Air Asia Indonesia Tbk dan PT Garuda Indonesia Tbk**

Tahun	CMPP (Air Asia)	GIAA (Garuda)
2017	82,38	0,96
2018	-4,55	5,49
2019	11,93	6,65
2020	-3,09	-6,55
2021	-1,99	-2,18
2022	-1,79	-5,06
2023	-1,77	-6,24

Pada Tabel 2, PT Air Asia di tahun 2017 memiliki DER 82,38 kali (utang 82,38 kali lipat ekuitas). Tahun 2018 DER turun menjadi minus 4,55 akibat kerugian terus-menerus yang melebihi ekuitas. Tahun 2019 naik lagi menjadi 11,93 kali. Memasuki pandemi 2020, DER menjadi minus 3,09 dan berlanjut hingga 2023. Pada 2021, kondisi sedikit membaik dengan DER minus 1,79, dan 2023 minus 1,77.

PT Garuda sebelum pandemi menunjukkan peningkatan DER: 2017 sebesar 0,96 (utang 0,96 kali ekuitas, kondisi baik), 2018 naik ke 5,49, 2019 ke 6,65. Saat pandemi 2020, DER menjadi minus 6,55 (ekuitas negatif). Tahun 2021 membaik menjadi minus 2,18, namun 2022 dan 2023 kembali negatif masing-masing -5,06 dan -6,24.

## Rasio Profitabilitas

**Tabel 3**  
**Perbandingan Hasil Analisis Rasio Profitabilitas**  
**PT Air Asia Indonesia Tbk dan PT Garuda Indonesia Tbk**

Tahun	CMPP (Air Asia)	GIAA (Garuda)
2017	-16,6	-5,70
2018	-31,9	-5,50
2019	-6,00	-1,00
2020	-45,30	-23,00
2021	-46,00	-58,00
2022	-31,00	60,00
2023	-18,00	4,00

Dari Tabel 3, PT Air Asia sudah mengalami kerugian sebelum pandemi: ROI -16,6% (2017), memburuk di 2018 menjadi -31,9%, lalu membaik di 2019 menjadi -6,00%. Saat pandemi, ROI turun ke -45,30% (2020) dan -46,00% (2021). Mulai 2022 membaik menjadi -31,00%, dan 2023 menjadi -18,00% (masih rugi).

PT Garuda juga sudah rugi sebelum pandemi: ROI -5,70% (2017), sedikit membaik ke -5,50% (2018) dan -1,00% (2019). Pandemi memperparah kerugian: -23,00% (2020), -58,00% (2021). Pada 2022, perusahaan membukukan laba dengan ROI 60%, namun turun tajam menjadi 4% di 2023.

Hasil ROI tidak menunjukkan pengaruh yang signifikan meskipun kerugian yang dialami cukup besar dikarenakan telah terjadi kerugian semenjak awal terjadinya pandemi.

## Statistik Deskriptif

**Tabel 4**  
**Paired Samples Statistics**

		Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1	CR_SEBELUM	32,9367	6	11,56677	4,72211
	CR_SESUDAH	20,0000	6	24,92388	10,17513
Pair 2	DER_SEBELUM	17,1433	6	32,43890	13,24313

	DER_SESUDAH	-3,1717	6	1,96132	,80071
Pair 3	ROI_SEBELUM	-11,1167	6	11,41427	4,65986
	ROI_SESUDAH	-14,8333	6	42,56955	17,37895

Rata-rata CR setelah pandemi turun dari 32,93% menjadi 20%. Rata-rata DER turun dari 17,14 kali menjadi minus 3,17 kali (ekuitas negatif). Rata-rata ROI sebelum pandemi -11,11%, setelah pandemi semakin turun menjadi -14,83%.

### Uji Normalitas

#### Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
CR_SBLM	,253	6	,200*	,945	6	,703
CR_SSDH	,393	6	,004	,697	6	,006
DER_SBLM	,397	6	,004	,663	6	,002
DER_SSDH	,360	6	,015	,754	6	,022
ROI_SBLM	,340	6	,029	,813	6	,076
ROI_SSDH	,196	6	,200*	,915	6	,470

Sumber : Data diolah dengan SPSS 27

Data dikatakan normal jika nilai Sig. > 0,05. Hanya CR Sebelum dan ROI Sesudah (Kolmogorov-Smirnov) serta CR Sebelum, ROI Sebelum, ROI Sesudah (Shapiro-Wilk) yang normal. Karena ada data tidak normal, peneliti beralih ke uji *Wilcoxon Signed Rank Test*.

### Uji Wilcoxon Signed Ranks Test

**Tabel 6**  
**Ranks**

		N	Mean Rank	Sum of Ranks
CR_SSDH - CR_SBLM	Negative Ranks	4 <sup>a</sup>	4,00	16,00
	Positive Ranks	2 <sup>b</sup>	2,50	5,00
	Ties	0 <sup>c</sup>		
	Total	6		
DER_SSDH - DER_SBLM	Negative Ranks	5 <sup>d</sup>	4,00	20,00
	Positive Ranks	1 <sup>e</sup>	1,00	1,00
	Ties	0 <sup>f</sup>		
	Total	6		
ROI_SSDH - ROI_SBLM	Negative Ranks	3 <sup>g</sup>	4,00	12,00
	Positive Ranks	3 <sup>h</sup>	3,00	9,00
	Ties	0 <sup>i</sup>		
	Total	6		

Untuk CR: 4 data menunjukkan nilai setelah pandemi lebih besar, 2 data lebih kecil. Untuk DER: 5 data setelah pandemi lebih besar, 1 data lebih kecil. Untuk ROI: 3 data setelah pandemi lebih besar, 3 data lebih kecil.

**Tabel 7. Statistik Uji Test Statistics<sup>a</sup>**

	CR_SSDH - CR_SBLM	DER_SSDH - DER_SBLM	ROI_SSDH - ROI_SBLM
Z	-1,153 <sup>b</sup>	-1,992 <sup>b</sup>	-,314 <sup>b</sup>
Asymp. Sig. (2-tailed)	,249	,046	,753

Sumber : Data Diolah dengan SPSS 27

Berdasarkan kriteria (Sugiyono, 2023), jika Asymp.Sig. (2-tailed) < 0,05 maka ada perbedaan signifikan. Hasil menunjukkan DER memiliki signifikansi 0,046 (< 0,05), artinya terdapat perbedaan signifikan antara DER sebelum dan sesudah pandemi. Setelah pandemi yang seharusnya terjadi perbaikan kondisi perusahaan namun ditunjukkan oleh data bahwa setelah pandemi rasio hutang terhadap ekuitas tetap negatif pada kedua perusahaan. Sementara CR (0,249) dan ROI (0,753) > 0,05, sehingga tidak ada perbedaan signifikan.

## KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil analisis, dapat disimpulkan bahwa kinerja keuangan yang diukur dengan *Current Ratio* dan *Return On Investment* pada PT Air Asia Indonesia Tbk dan PT Garuda Indonesia Tbk tidak menunjukkan perbedaan signifikan antara periode sebelum dan sesudah pandemi Covid-19. Namun, untuk *Debt To Equity Ratio*, terdapat perbedaan yang signifikan antara kedua periode tersebut.

## DAFTAR PUSTAKA

- A. Fitriana. (2024). *Buku Ajar Analisis Laporan Keuangan*. CV. Malik Rizki Amanah.
- Aprilyani, T., Hidayat, R., & Kusworo, A. D. B. (2024). The Effect of Solvency Ratio and Profitability on The Financial Performance of PT Charoen Pokphand Indonesia Tbk. *Journal of Advances in Accounting, Economics, and Management*, 1(4), 17. <https://doi.org/10.47134/aaem.v1i4.309>.
- Carunia, K. (2018). Kinerja Keuangan dan Potensi Kebangkrutan Dari Perusahaan Transportasi Pelayaran Pada Tahun 2013-2017. *Jurnal Manajemen Bisnis Dan Kewirausahaan*, 02(06), 89–95.
- Dawami Buchori. (2022). Analisis Rasio Profitabilitas Pada CV Surya Indah Perkasa Di Tanjung Redeb. *MAMEN: Jurnal Manajemen*, 1(1), 49–61. <https://doi.org/10.55123/mamen.v1i1.21>.
- Imanuel, R., Oematan, A., Wirawan, & Radianto, E. D. (2019). Intellectual Capital dan Kinerja Keuangan Perusahaan Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. *Media Akuntansi Dan Perpajakan Indonesia*, 1(1).

- Purba, R., Nugroho, L., Santoso, A., Hasibuan, R., Munir, A., Suyati, S., Azmi, Z., & Supriadi, Y. (2023). *Analisa Laporan Keuangan* (1st ed.). PT Global Eksekutif Teknologi.
- Sholihah, N. (2013). Pengaruh Corporate Social Responsibility Indeks Terhadap Kinerja Perusahaan (Study pada Perusahaan Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi Yang Listing Di Bursa Efek Indonesia). *Jurnal Akuntansi Dan Pendidikan*, 02, 71–85.
- Wahyu Tri Untoro, Ma'ruf Agung Kurniawan, Anom Rinumpaka, Edi Nugroho, & Sri Hermuningsih. (2024). Analisis Laporan Keuangan Pt. Telkom Indonesia Tbk Periode Tahun 2022-2023. *Jurnal Ekonomi Bisnis Dan Manajemen*, 3(1), 14–31. <https://doi.org/10.59024/jise.v3i1.1003>.
- Wardoyo, D. U., Ekonomi, F., & Islam, U. (2018). *Komparasi Kinerja Keuangan Melalui Pendekatan Econ*. 3, 223–232.
- Yolanda, J., & Kristanti, F. T. (2020). Analisis Survival Pada Financial Distress Menggunakan Model Cox Hazard. In *BALANCE: Economic, Business, Management, and Accounting Journal: Vol. XVII* (Issue 2).