

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Seiring perkembangan zaman setiap perusahaan dituntut untuk mampu bersaing dengan perusahaan lainnya. Persaingan ini menuntut setiap perusahaan untuk memiliki inovasi dan strategi serta mengembangkannya agar perusahaan mampu untuk mempertahankan keberlangsungan usahanya. Tujuan utama perusahaan adalah untuk memperoleh keuntungan secara maksimal. Dalam memperoleh keuntungan bukan hal yang mudah bagi perusahaan, hal ini tergantung pada pengelolaan perusahaan yang dilakukan oleh manajemen keuangan perusahaan. Manajemen keuangan yang berhasil mengelola perusahaan dengan baik akan meningkatkan nilai perusahaan begitu pula sebaliknya apabila manajemen keuangan tidak berhasil dalam mengelola perusahaan maka akan menimbulkan kesalahan pada pelaporan keuangan hal ini akan merugikan perusahaan.

Indonesia merupakan negara kepulauan yang terdiri atas ribuan pulau-pulau besar dan kecil. Untuk menunjang pergerakan antar wilayah, Indonesia ditopang oleh transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara. Sebagai transportasi yang unggul dalam kecepatan dan kenyamanan, transportasi udara mulai menjadi pilihan yang banyak diminati saat ini. Tercatat bahwa pertumbuhan jumlah penumpang angkutan udara di Indonesia selama satu dekade terakhir mencapai angka 15% per tahun untuk penerbangan domestik dan 6% per tahun untuk penerbangan internasional.

Pandemi COVID-19 dikatakan memiliki dampak pada perekonomian Indonesia, karena pada saat terjadi pandemi COVID-19 banyak perusahaan yang memberhentikan kegiatan usahanya, sebagai upaya untuk memutus rantai persebaran COVID-19. Perusahaan dalam bidang transportasi merupakan salah satu jenis perusahaan yang terkena dampak besar dari pandemi COVID-19, pada umumnya dampak yang dialami perusahaan transportasi adalah menurunnya jumlah penumpang yang menyebabkan penurunan pendapatan perusahaan transportasi.

Dalam rangka memutus mata rantai penyebaran Covid-19 pemerintah telah membuat berbagai kebijakan dari mulai Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB), hingga terbaru Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) empat level di wilayah jawa-bali. Sebelum kebijakan PPKM empat level di wilayah jawa-bali, pemerintah membuat kebijakan PPKM melalui Instruksi Menteri Dalam Negeri (Inmendagri) Nomor 01 Tahun 2021 dengan alasan bahwa masih tingginya angka kenaikan Covid-19 di Indonesia. Kemudian pemerintah mengeluarkan kebijakan PPKM Darurat di wilayah jawa-bali melalui Inmendagri Nomor 15 Tahun 2021 sebab terjadi lonjakan tinggi kasus penyebaran Covid-19 di wilayah jawa-bali. Tercatat salah satu provinsi di jawa merupakan penyumbang kasus tertinggi di Indonesia pada bulan juni 2021.

Perusahaan transportasi yang mengalami kerugian terbesar akibat pandemi COVID-19 salah satunya adalah perusahaan penerbangan, hal ini disebabkan karena perusahaan penerbangan merupakan perusahaan transportasi yang pertama terdampak adanya COVID-19, pasalnya sejak awal bulan januari 2020 jasa

transportasi penerbangan telah membatasi penerbangan internasional terutama penerbangan Indonesia-China. Tercatat sejak Januari sampai dengan April penurunan jumlah penumpang pesawat adalah sebesar 45% pada jenis penumpang internasional dan penurunan 44% pada jumlah penumpang domestik. Akumulasi penurunan penumpang tersebut dihitung pada empat bandara besar di Indonesia yaitu dari Bandara Kualanamu Medan, Bandara Soekarno Hatta Tangerang, Bandara Juanda Surabaya dan Bandara Ngurah Rai Bali. Penurunan jumlah penumpang pesawat tentunya berdampak pula pada penurunan pendapatan serta terjadinya kerugian tidak dapat dihindari oleh perusahaan maskapai penerbangan pada masa pandemi COVID-19.

PT.Garuda Indonesia Tbk merupakan salah satu perusahaan di Indonesia yang bergerak dibidang maskapai penerbangan yang terkemuka di Indonesia dan merupakan bagian dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN). PT.Garuda Indonesia Tbk merupakan perusahaan yang berdampak bagi penerbangan Indonesia. Hal tersebut dibuktikan dari bagaimana perusahaan tersebut sangat berpengaruh terhadap penerbangan di Indonesia. Garuda Indonesia Group mengoperasikan sebanyak 202 armada pesawat sebagai jumlah keseluruhan dengan rata-rata usia armada dibawah lima tahun. Adapun Garuda Indonesia sebagai *mainbrand* saat ini mengoperasikan sebanyak 144 pesawat. Garuda Indonesia berhasil mencatatkan sejumlah pengakuan Internasional diantaranya adalah pencapaian sebagai “*The Worlds Best Economy Class*” dari *TripAdvisor Travelers Choice Awards* “Maskapai Bintang Lima / *5 Star Airline*” sejak tahun 2014.

Dilansir dari website resmi PT.Garuda Indonesia Tbk (<https://www.garudaindonesia.com/id>) pandemi covid-19 berdampak terhadap penerbangan PT.Garuda Indonesia Tbk. Sebagai contoh nyata yang dapat dilihat secara langsung dari PT.Garuda Indonesia Tbk, yaitu beberapa rute yang sudah menutup penerbangan ke China daratan dan sebagian rute ke Hongkong dan Singapura, serta Arab Saudi. Sebagai pengganti, membuka rute baru dari Denpasar – Brisbane, Denpasar – Perth, Denpasar – Mumbai, Denpasar Dili. Kebijakan tentang penutupan rute tertentu dan pembukaan rute penggantinya merupakan antisipasi maskapai dalam mencegah krisis pendapatan yang terjadi karena imbas dari Covid-19 (Sugiarti,2020). Penutupan penerbangan yang dilakukan oleh perusahaan berpengaruh terhadap perusahaan secara langsung dari berbagai sisi. Dengan penutupan rute penerbangan, hal tersebut menyebabkan kegiatan keuangan dalam PT.Garuda Indonesia Tbk mengalami penurunan secara langsung dikarenakan tidak adanya kegiatan penerbangan. Jika hal tersebut terus dan menerus terjadi dan tidak adanya tindakan yang dilakukan dalam mengantisipasi situasi tersebut, maka bukan tidak mungkin jika PT.Garuda Indonesia Tbk mengalami kondisi keuangan kerugian yang cukup serius.

Dalam situasi seperti ini, kinerja keuangan menjadi hal penting yang harus dicapai oleh setiap perusahaan, karena kinerja menjadi gambaran prestasi atau pencapaian suatu perusahaan. Perusahaan dapat dikatakan sehat apabila perusahaan dapat bertahan dalam kondisi ekonomi apapun, yang terlihat dalam memenuhi kemampuannya dalam memenuhi kewajiban financial. Pada umumnya hanya perusahaan-perusahaan yang memiliki keunggulan yang dapat bertahan didalam

persaingan yang semakin terlihat antara perusahaan satu dengan perusahaan lainnya. Salah satu alat yang dipakai untuk mengetahui bagaimana kondisi keuangan, dalam hal ini adalah tingkat kesehatan suatu perusahaan adalah berwujud laporan keuangan yang disusun setiap akhir periode.

Kerugian yang dialami oleh perusahaan penerbangan umumnya disebabkan *lockdown* atau penguncian yang dilakukan sejumlah daerah demi mempersempit penyebaran wabah virus *corona*(COVID-19). Perusahaan penerbangan yang terdampak oleh pandemi COVID-19 salah satunya adalah PT. Garuda Indonesia dengan kerugian hingga mencapai 15,21 Triliun pada triwulan III 2020, angka tersebut berbanding terbalik dengan capaian periode yang sama pada tahun sebelumnya yaitu perolehan laba bersih sebesar US\$122,42 atau sekitar 1,7 Triliun Rupiah. Menurut pengakuan Fuad Rizal selaku direktur keuangan dan manajemen risiko PT. Garuda Indonesia kerugian yang ini disebabkan oleh turunnya pendapatan dari penerbangan berjadwal sebagai imbas dari pandemi COVID-19 yang masih belum reda (CNN 2020)

Dalam penelitian ini kinerja keuangan diukur dengan menggunakan analisis rasio keuangan. Analisis rasio keuangan merupakan suatu analisis yang berguna untuk mengukur kinerja keuangan suatu perusahaan dengan menggunakan data dari laporan keuangan yang dibandingkan dengan berbagai formulasi untuk menggambarkan kondisi keuangan perusahaan. Analisis rasio keuangan dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui beberapa informasi mengenai kondisi perusahaan.

Tabel 1.1

**Kinerja Keuangan PT. Garuda Indonesia Tbk Sebelum dan Pada Saat
Pandemi Covid-19 Pada Tahun 2017-2022**

Rasio %	Sebelum Pandemi Covid-19			Rasio %	Selama Pandemi Covid-19		
	2017	2018	2019		2020	2021	2022
CR	51,34	35,27	33,39	CR	12,49	5,29	47,65
DER	315,81	400,91	537,41	DER	-663,28	-219,072	-516,21
ROE	-24,20	26,77	0,10	ROE	-127,26	-68,49	-249,52
TATO	1,11	0,99	1,03	TATO	0,14	0,19	0,34

Sumber : Laporan Keuangan Perusahaan 2015-2022, diolah Penulis 2023

Berdasarkan tabel diatas dapat dijelaskan bahwa *Current Ratio* PT. Garuda Indonesia Tbk pada tahun 2017 adalah sebesar 51,34% terjadi penurunan yang cukup signifikan yaitu pada tahun 2018 menjadi 35,27% dan pada tahun 2019 menjadi 33,39% saja. Kemudian pada saat pandemi pada tahun 2020 adalah 12,29% kemudian pada tahun 2021 mengalami penurunan yaitu 5,29% dan pada tahun 2022 mengalami kenaikan sebesar 47,65%. Menurut (Kasmir:2018:134) *Current Ratio* merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan. Dengan kata lain seberapa banyak aktiva lancar yang tersedia untuk menutupi kewajiban jangka pendek yang segera jatuh tempo. *Current Ratio* yang rendah akan memberikan image yang kurang baik. Rendahnya *Current Ratio* yang dimiliki perusahaan mencerminkan adanya masalah dalam likuiditas. Akan tetapi *Current Ratio* yang terlalu tinggi juga kurang baik karena menunjukkan

banyaknya dana menganggur yang pada akhirnya dapat mempengaruhi kemampuan perusahaan dalam memperoleh laba.

Menurut Kasmir (2018:157) *Debt To Equity Ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas. Rasio ini dicari dengan cara membandingkan antara seluruh utang, termasuk utang lancar dengan seluruh ekuitas. Rasio ini berguna untuk mengetahui jumlah dana yang disediakan peminjam (kreditor) dengan pemilik perusahaan. Dengan kata lain, rasio ini berfungsi untuk mengetahui setiap modal sendiri yang dijadikan untuk jaminan utang. Berdasarkan tabel diatas pada tahun 2017 adalah sebesar 315,81% pada tahun 2018 mengalami peningkatan menjadi 400,91% dan pada tahun 2019 menjadi 537,41%. Pada saat pandemi tahun 2020 adalah -663,28% dan mengalami penurunan pada tahun 2021 menjadi -219,072 dan pada tahun 2022 menjadi -516,21%

Menurut Kasmir (2019) *Return On Equity* merupakan rasio untuk mengukur laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri. Rasio ini menunjukkan efisiensi modal sendiri. Semakin tinggi rasio ini, semakin baik. Artinya posisi pemilik perusahaan semakin kuat, demikian pula sebaliknya. Berdasarkan tabel diatas data ROE menunjukkan pada tahun 2017 adalah sebesar -24,20% saja, dan mengalami kenaikan pada tahun 2018 menjadi 26,77% dan kembali mengalami penurunan pada tahun 2019 menjadi 0,10%. Pada saat pandemi covid-19 data ROE pada tahun 2020 adalah -127,26% tahun 2021 menjadi -68,49% dan pada tahun 2022 menjadi -249,52%.

Menurut Fahmi (2020) *Total Assets TurnOver* (TATO) disebut juga dengan perputaran total aset. Hubungan ini menunjukkan efisiensi penggunaan seluruh aset perusahaan. Rata-rata *Total Assets TurnOver* PT. Garuda Indonesia di tahun 2017 adalah sebesar 1,11%, mengalami penurunan pada tahun 2018 menjadi 0,99% saja dan mengalami kenaikan pada tahun 2019 menjadi 1,03 % perputaran aktiva. Pada saat pandemi covid-19 TATO pada PT. Garuda Indonesia Tbk pada tahun 2020 adalah 0,14% dan mengalami penurunan pada tahun 2021 0,19 dan pada tahun 2022 menjadi 0,34% perputaran aktiva.

Berdasarkan alasan yang telah diuraikan di atas peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Analisis Kinerja Keuangan Sebelum dan Selama Pandemi Covid-19 Pada Perusahaan Penerbangan PT. Garuda Indonesia Tbk Pada Tahun 2017-2022**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu apakah ada perbedaan kinerja keuangan perusahaan penerbangan PT. Garuda Indonesia Tbk sebelum dan selama pandemi Covid-19.

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui Kinerja keuangan PT. Garuda Indonesia Tbk Sebelum Pandemi Covid-19 Ditinjau dari rasio likuiditas, rasio profitabilitas, dan rasio aktivitas.

1.4 Manfaat Penelitian

Diharapkan dapat memberikan manfaat bagi mahasiswa Universitas Baturaja dan perpustakaan untuk pengembangan ilmu pengetahuan tentang analisis perbandingan kinerja keuangan. Penelitian ini juga diharapkan dapat memberi bukti empiris mengenai pengaruh Variabel Rasio keuangan dalam memprediksi Kinerja Keuangan.

1.4.1 Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan bisa menambah literatur dan referensi yang dapat dijadikan acuan/wawasan dan pengetahuan khususnya dalam bidang manajemen keuangan serta sebagai bahan acuan dan perbandingan penelitian selanjutnya.

1.4.2 Manfaat Praktis

Bagi pihak manajemen perusahaan, penelitian ini diharapkan dapat dijadikan referensi dalam mengembangkan evaluasi dalam pengelolaan pembiayaan dan dapat menjadi penilaian kinerja keuangan sehingga dapat menentukan kebijakan dalam meningkatkan kinerja perusahaan.

