



## Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Sebelum dan Saat Pandemi Covid-19 pada Perusahaan Maskapai Penerbangan yang Terdaftar di BEI

Yunia<sup>1</sup>, Teti Chandrayanti<sup>2</sup>, Rizka Hadya<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Fakultas Ekonomi, Universitas Ekasakti, Padang, Indonesia

Email: [yunia2126@gmail.com](mailto:yunia2126@gmail.com)

<sup>2</sup> Fakultas Ekonomi, Universitas Ekasakti, Padang, Indonesia

<sup>3</sup> Fakultas Ekonomi, Universitas Ekasakti, Padang, Indonesia

Corresponding Author: Yunia

**Abstract:** *This study aims to compare the financial performance of airlines listed on the IDX before and during the COVID-19 pandemic. The population in this study is the airline's financial statements. This sampling technique uses a purposive sampling method. The research data uses secondary data collected through financial reports issued by the company. The methodology used in this study is an event study or often called an event study. The test in this study used the Kolmogorov-Smirnov test and the hypothesis used the t test. The results of this study state that the financial performance of airlines as measured by liquidity ratios, activity ratios, solvency ratios, and profitability ratios before Covid-19 was significantly different and better than during Covid-19.*

**Keywords:** *Liquidity Ratio, Activity Ratio, Solvency Ratio, Profitability Ratio.*

**Abstrak:** Penelitian ini bertujuan untuk membandingkan kinerja keuangan maskapai penerbangan yang terdaftar di BEI sebelum dan saat pandemi covid-19. Populasi pada penelitian ini adalah laporan keuangan maskapai penerbangan. Teknik pengambilan sampel ini menggunakan metode purposive sampling. Data penelitian menggunakan data sekunder yang dikumpulkan melalui laporan keuangan yang dikeluarkan oleh perusahaan. Metodologi yang digunakan pada penelitian ini yaitu event study atau sering disebut study peristiwa, uji dalam penelitian ini menggunakan uji kolmogorov-smirnov dan hipotesis menggunakan uji t. Hasil penelitian ini menyatakan bahwa kinerja keuangan maskapai penerbangan yang diukur dengan rasio likuiditas, rasio aktivitas, rasio solvabilitas, dan rasio profitabilitas sebelum covid-19 berbeda secara signifikan dan lebih baik dibandingkan saat covid-19.

**Kata Kunci:** Rasio Likuiditas, Rasio Aktivitas, Rasio Solvabilitas, Rasio Profitabilitas.

## PENDAHULUAN

Pandemi covid-19 telah berdampak terhadap penurunan kinerja perusahaan terutama pada keuangan perusahaan karena semasa munculnya corona virus ini di Indonesia tidak sedikit perusahaan yang melakukan pemutusan hubungan kerja pada beberapa karyawan karena menurunnya pendapatan yang mengakibatkan perusahaan tidak mampu untuk menggaji semua karyawan. Dalam kondisi yang seperti ini melihat perkembangan perusahaan terutama posisi keuangan perusahaan sangat bermanfaat bagi investor. Beberapa faktor penting untuk melihat perkembangan suatu perusahaan yaitu terletak pada unsur keuangan perusahaan, dari unsur keuangan tersebut dapat mengevaluasi kebijakan-kebijakan yang diterapkan oleh perusahaan layak atau tidak untuk dipertahankan. Kebijakan yang kurang tepat dapat menyebabkan kebangkrutan pada perusahaan dikarenakan faktor keuangan yang tidak sehat. Kinerja keuangan dapat digunakan untuk mengevaluasi dan mengukur efisiensi keuangan perusahaan.

Kinerja keuangan atau *financial performance* adalah hasil dari aktivitas operasi perusahaan yang disajikan dalam bentuk angka-angka keuangan. Menurut Sujarweni & Utami, (2019) pengukuran kinerja keuangan juga berarti membandingkan antara standar yang telah ditetapkan dengan kinerja keuangan yang ada dalam perusahaan. Ada 5 (lima) rasio yang digunakan dalam menilai kinerja keuangan perusahaan diantaranya rasio likuiditas, rasio solvabilitas atau *leverage*, rasio aktivitas, rasio profitabilitas, dan rasio nilai pasar.

Sejak Pandemi Covid-19 melanda awal Maret 2020, sektor transportasi menjadi salah satu yang paling terdampak dengan laju penurunan 15,04 persen sepanjang 2020. Tak hanya regulasi, pemerintah juga menggelontorkan insentif dan subsidi untuk sektor ini, berbagai upaya untuk memulihkan sektor transportasi di tengah pandemi yang belum berakhir, seperti mengeluarkan regulasi pengendalian transportasi dan penerapan protokol kesehatan dalam bertransportasi. Ini mengacu pada aturan Satuan Gugus Tugas Covid-19, baik di sektor transportasi darat, laut, udara dan perkeretaapian, mulai dari awal keberangkatan, pada saat perjalanan, hingga sampai ke area tujuan. Banyaknya syarat untuk melakukan perjalanan menggunakan transportasi dan adanya PSBB merupakan penyebab turunnya pendapatan transportasi pada saat pandemi covid-19.

Salah satu perusahaan transportasi yang sangat terpuak dengan adanya pandemi covid-19 ini adalah maskapai penerbangan. Berdasarkan data dari Indonesia National Air Carriers Association (INACA) atau Asosiasi Perusahaan Penerbangan Nasional Indonesia pada tahun 2021 tercatat bahwa terdapat 34 maskapai yang masih beroperasi terdiri dari 11 maskapai berjadwal dan 21 tidak berjadwal dan 2 maskapai kargo, seperti maskapai Penerbangan, PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. Berikut data operasinal tahunan PT.Garuda Indonesia yaitu :

**Tabel 1. Data Operasional Tahunan PT. Garuda Indonesia**

Keterangan	Sebelum Pandemi Covid-19 2019			Saat Pandemi Covid-19 2020		
	Garuda Indonesia (Grup)	Garuda Indonesia (Domestik)	Garuda Indonesia (Internasional)	Garuda Indonesia (Grup)	Garuda Indonesia (Domestik)	Garuda Indonesia (Internasional)
Jumlah Penumpang	31,894,383.00	15,403,526.00	4,267,078.00	10,808,279.00	4,540,850.00	772,750.00
Jumlah Kargo (Kg)	335,763,976.20	178,478,102.08	91,338,074.18	235,399,605.27	115,890,778.28	59,509,919.59

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

Dari data diatas dilihat melalui Garuda Indonesia (grup) mengalami penurunan jumlah penumpang sebelum dan saat pandemi covid-19 sebesar 66,11% dan jumlah kargo juga mengalami penurunan sebesar 29,89%. Garuda Indonesia (domestik) juga mengalami penurunan jumlah penumpang sebelum dan saat pandemi covid-19 sebesar 70,52% dan penurunan pada jumlah kargo sebesar 35,07%. Dan pada Garuda Indonesia (Internasional) juga mengalami penurunan jumlah penumpang sebelum dan saat pandemi covid-19 sebesar 81,89% dan penurunan jumlah kargo sebesar 34,85%.

Melalui website resmi PT.Garuda Indonesia [www.garuda-indonesia.com](http://www.garuda-indonesia.com) menyatakan karena terjadinya penurunan jumlah penumpang sebelum dan saat pandemi covid-19 mengakibatkan pendapatan keuangan PT.Garuda Indonesia mengalami penurunan senilai US\$ 1,4 miliar atau setara Rp 20,3 triliun (kurs: Rp 14.500) sepanjang 2020. Angka ini menyusut hingga 69% dibanding pendapatan usaha pada periode 2019 senilai US\$ 4,57 miliar.

Kasus lainnya yang terjadi pada PT.AirAsia Indonesia dalam penelitian yang dilakukan Suci (2022) mengatakan bahwa PT.AirAsia Indonesia mengalami penurunan pendapatan yang mencapai 71,22%. Pendapatan yang diperoleh hanya Rp. 1,39 Triliun, jumlah pendapatan ini turun signifikan jika dibandingkan dengan tahun 2019 yang memperoleh pendapatan mencapai Rp. 4,83 Triliun.

Penulis tertarik untuk melakukan penelitian terhadap perusahaan maskapai penerbangan yang bertujuan untuk melihat kinerja keuangannya sebelum dan saat pandemi Covid-19 yang diukur dengan rasio likuiditas, rasio aktivitas, rasio solvabilitas, dan rasio profitabilitas. Dengan periode 2018 - 2021 sesuai dengan data laporan keuangan yang tersedia di Bursa Efek Indonesia. Maskapai penerbangan ini termasuk bentuk perusahaan dalam bidang transportasi udara, di mana perusahaan ini milik Negara yang dituntut untuk tetap menjaga kestabilan kinerja keuangannya. Perusahaan ini juga dituntut dalam meningkatkan kualitas pelayanan kepada penumpang, meningkatkan pemeliharaan armada, sehingga tingkat keselamatan penumpang pun terjamin. Dari penjelasan inilah maka penulis tertarik untuk meneliti tentang judul Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Sebelum dan Saat Pandemi Covid-19 Pada Perusahaan Maskapai Penerbangan Yang Terdaftar Di BEI.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini adalah jenis penelitian kuantitatif. Pengumpulan data dilakukan melalui studi pustaka, menggunakan teknik dokumentasi. Dokumen yang digunakan dalam penelitian ini yaitu laporan keuangan perusahaan maskapai penerbangan yang terdaftar di BEI. Sumber data yang digunakan adalah data sekunder, berupa laporan keuangan yang dikeluarkan oleh perusahaan, sesuai dengan buku, jurnal, artikel yang berkaitan dengan topik penelitian mengenai perbandingan kinerja keuangan perusahaan sebelum dan saat pandemi Covid-19. Populasi dalam penelitian ini adalah laporan keuangan pada perusahaan maskapai penerbangan tahun 2018 - 2021 yang dipublikasikan melalui situs [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id). Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini yaitu metode non purposive Sampling yaitu sampel jenuh. Sampel dalam penelitian ini yaitu laporan keuangan PT Maskapai Penerbangan Tbk 2018-2021 dengan data per triwulan sebanyak 32 sampel. Analisis statistik deskriptif

menggunakan Uji Asumsi Klasik dan melakukan Uji T untuk menetapkan ada ataupun tidak adanya perbedaan rata-rata dua sampel pada Hipotesis.

## HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

### Hasil Penelitian

#### Uji Statistik Deskriptif

Tabel 2. Hasil Uji Statistic Deskriptif Maskapai Penerbangan

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
CR Sebelum Covid-19	16	.17	1.00	.4384	.18878
CR Saat Covid-19	16	.03	.21	.0873	.05858
QR Sebelum Covid-19	16	149.00	981.00	398.5000	188.33764
QR Saat Covid-19	16	16.00	163.00	67.1250	48.90245
TATO Sebelum Covid-19	16	.24	2.57	.8222	.58302
TATO Saat Covid-19	16	.03	.27	.1248	.06566
WCTO Sebelum Covid-19	16	-4.85	34.01	4.5169	9.61396
WCTO Saat Covid-19	16	-11.36	1.53	-1.1275	2.85024
DAR Sebelum Covid-19	16	.78	1.18	.9121	.14328
DAR Saat Covid-19	16	.95	2.01	1.3888	.33131
DER Sebelum Covid-19	16	-18.25	13.14	2.2480	8.41448
DER Saat Covid-19	16	-128.36	17.26	-11.735	32.00330
NPM Sebelum Covid-19	16	-.26	.04	-.0694	.10433
NPM Saat Covid-19	16	-3.67	-.04	-1.3701	1.22947
ROA Sebelum Covid-19	16	-.19	.03	-.0445	.06713
ROA Saat Covid-19	16	-.58	-.01	-.2139	.16332
Valid N (listwise)	16				

Sumber: Hasil pengolahan data SPSS 22

Statistik deskriptif rasio likuiditas yang dilihat melalui nilai Current Ratio (CR) menunjukkan bahwa rata-rata perusahaan maskapai penerbangan sebelum adanya pandemi covid-19 sebesar 0.4384, sedangkan perusahaan maskapai penerbangan saat adanya pandemi covid 19 sebesar 0.0873. Hal ini menunjukkan bahwa rata-rata dari Current Ratio (CR) perusahaan maskapai penerbangan saat adanya pandemi covid-19 lebih kecil dibandingkan dengan perusahaan maskapai penerbangan sebelum adanya pandemi covid-19, ini menandakan perusahaan tidak mampu untuk melunasi kewajiban-kewajiban financial jangka pendeknya, perusahaan tidak mampu dalam memenuhi kewajiban lancarnya menggunakan aktiva lancar yang dimilikinya. Statistik deskriptif rasio likuiditas yang dilihat melalui Quick Ratio menunjukkan bahwa rata-rata perusahaan maskapai penerbangan sebelum adanya pandemi covid-19 sebesar 398.5000, sedangkan perusahaan maskapai penerbangan saat adanya pandemi covid-19 sebesar 67.1250. Hal ini menunjukkan bahwa rata-rata dari Quick Ratio perusahaan maskapai penerbangan saat adanya pandemi covid-19 lebih kecil dibandingkan dengan perusahaan maskapai penerbangan sebelum adanya pandemi covid-19, jika nilai dari Quick Ratio menurun, maka perusahaan akan mengalami hambatan dalam memenuhi segala kewajibannya sehingga dapat menimbulkan kerugian bagi perusahaan. Hal ini dapat dilihat dari seberapa besar aktiva lancar dan perolehan laba yang dimiliki.

Statistik deskriptif rasio aktivitas yang dilihat melalui nilai Total Asset Turnover menunjukkan bahwa rata-rata perusahaan maskapai penerbangan sebelum adanya pandemi covid-19 sebesar 0.8222, sedangkan perusahaan maskapai penerbangan saat adanya pandemi

covid-19 sebesar 0.1248. Hal ini menunjukkan bahwa rata-rata dari Total Asset Turnover perusahaan maskapai penerbangan saat adanya pandemi covid-19 lebih kecil dibandingkan dengan perusahaan maskapai penerbangan sebelum adanya pandemi covid-19, ini menandakan semakin tinggi total asset turnover yang rendah menunjukkan perusahaan terlalu banyak menempatkan dananya dalam bentuk aset dasar. Sedangkan Total Assets Turnover yang tinggi menunjukkan perusahaan menggunakan sedikit aset atau aset yang digunakan sudah usang. Statistik deskriptif rasio aktivitas yang dilihat melalui Working Capital Turnover menunjukkan bahwa rata-rata perusahaan maskapai penerbangan sebelum adanya pandemi covid-19 sebesar 4.5169, sedangkan perusahaan maskapai penerbangan saat adanya pandemi covid-19 sebesar -1,1275. Hal ini menunjukkan bahwa rata-rata dari Working Capital Turnover perusahaan maskapai penerbangan saat adanya pandemi covid-19 lebih kecil dibandingkan dengan perusahaan maskapai penerbangan sebelum adanya pandemi covid-19, jika nilai dari Working Capital Turnover menurun, jika nilai working capital negatif, maka nilai aset lancar perusahaan lebih kecil dari kewajiban lancarnya, dan bias menjadi indikasi kesulitan perusahaan untuk membayar kreditur dan tumbuh

Statistik deskriptif rasio solvabilitas yang dilihat melalui nilai Debt Asset Ratio menunjukkan bahwa rata-rata perusahaan maskapai penerbangan sebelum adanya pandemi covid-19 sebesar 0.9121, sedangkan perusahaan maskapai penerbangan saat adanya pandemi covid-19 sebesar 1.3888. Hal ini menunjukkan bahwa rata-rata dari Debt Asset Ratio perusahaan maskapai penerbangan saat adanya pandemi covid-19 lebih besar dibandingkan dengan perusahaan maskapai penerbangan sebelum adanya pandemi covid-19, jika semakin tinggi nilai Debt Asset Ratio, maka resiko yang akan dihadapi perusahaan akan semakin besar. Statistik deskriptif rasio solvabilitas yang dilihat melalui Debt To Equity Ratio menunjukkan bahwa rata-rata perusahaan maskapai penerbangan sebelum adanya pandemi covid-19 sebesar 2.2480, sedangkan perusahaan maskapai penerbangan saat adanya pandemi covid-19 sebesar -11.7353. Hal ini menunjukkan bahwa rata-rata dari Working Debt To Equity Ratio perusahaan maskapai penerbangan saat adanya pandemi covid-19 lebih kecil dibandingkan dengan perusahaan maskapai penerbangan sebelum adanya pandemi covid-19, jika nilai dari Debt To Equity Ratio mengalami minus, maka perusahaan mengalami akumulasi kerugian yang melebihi jumlah ekuitasnya.

Statistik deskriptif rasio profitabilitas yang dilihat melalui nilai Net Profit Margin menunjukkan bahwa rata-rata perusahaan maskapai penerbangan sebelum adanya pandemi covid-19 sebesar -0.0694, sedangkan perusahaan maskapai penerbangan saat adanya pandemi covid-19 sebesar -1.3701. Hal ini menunjukkan bahwa rata-rata dari Net Profit Margin perusahaan maskapai penerbangan saat adanya pandemi covid-19 lebih kecil dibandingkan dengan perusahaan maskapai penerbangan sebelum adanya pandemi covid-19, jika Net Profit Margin yang rendah atau semakin menurun menunjukkan bahwa kinerja perusahaan yang kurang baik dan kegiatan operasi perusahaan semakin kurang efisien. Hal ini akan merugikan perusahaan karena akan sulit memperluas usahanya dan prestasi perusahaan juga dapat menurun dimasa yang akan datang Statistik deskriptif rasio profitabilitas yang dilihat melalui Return On Assets Ratio menunjukkan bahwa rata-rata perusahaan maskapai penerbangan sebelum adanya pandemi covid-19 sebesar -0.0445, sedangkan perusahaan maskapai penerbangan saat adanya pandemi covid-19 sebesar -0.2139. Hal ini menunjukkan bahwa rata-rata dari Return On Assets Ratio perusahaan maskapai penerbangan saat adanya

pandemic covid-19 lebih kecil dibandingkan dengan perusahaan maskapai penerbangan sebelum adanya pandemi covid-19, jika Return On Assets Ratio menurun ini mengindikasikan bahwa kemampuan manajemen perusahaan menurun dalam melaksanakan pengelolaan hartanya untuk menghasilkan laba operasi.

## Uji Normalitas

**Tabel 3. Hasil Uji Normalitas Maskapai Penerbangan**

	Tests of Normality					
	Kolmogorov-Smirnova			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
CR Sebelum Covid-19	.227	16	.026	.860	16	.019
CR Saat Covid-19	.174	16	.200*	.889	16	.053
QR Sebelum Covid-19	.223	16	.032	.812	16	.004
QR Saat Covid-19	.168	16	.200*	.887	16	.051
TATO Sebelum Covid-19	.238	16	.016	.809	16	.004
TATO Saat Covid-19	.147	16	.200*	.943	16	.387
WCTO Sebelum Covid-19	.237	16	.017	.793	16	.002
WCTO Saat Covid-19	.335	16	.000	.524	16	.000
DAR Sebelum Covid-19	.203	16	.077	.816	16	.004
DAR Saat Covid-19	.172	16	.200*	.930	16	.241
DER Sebelum Covid-19	.311	16	.000	.875	16	.032
DER Saat Covid-19	.412	16	.000	.458	16	.000
NPM Sebelum Covid-19	.228	16	.025	.829	16	.007
NPM Saat Covid-19	.193	16	.112	.877	16	.035
ROA Sebelum Covid-19	.279	16	.002	.802	16	.003
ROA Saat Covid-19	.150	16	.200*	.909	16	.111

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

Sumber: Hasil pengolahan data SPSS 22

## Rasio Liquiditas

Berdasarkan hasil uji normalitas data, diperoleh hasil bahwa data penelitian dari tabel Shapiro-Wilk rasio liquiditas perusahaan maskapai penerbangan yang dinilai melalui rasio lancar (current ratio) sebelum covid-19 = 0,019 < 0,05, dan nilai signifikansi current ratio saat pandemi covid-19 = 0,053 > 0,05 artinya data rasio liquiditas melalui nilai current ratio sebelum pandemi covid-19 tidak terdistribusi normal sedangkan nilai signifikansi current ratio saat pandemi covid-19 terdistribusi normal. Sedangkan hasil uji normalitas penelitian dari tabel Shapiro-Wilk rasio liquiditas perusahaan maskapai penerbangan yang dinilai melalui quick ratio sebelum covid-19 = 0,004 < 0,05, dan nilai signifikansi quick ratio saat pandemi covid-19 = 0,051 > 0,05 artinya data rasio liquiditas melalui nilai quick ratio sebelum pandemi covid-19 tidak terdistribusi normal sedangkan nilai signifikansi quick ratio saat pandemi covid-19 terdistribusi normal.

## Rasio Aktivitas

Berdasarkan hasil uji normalitas data, diperoleh hasil bahwa data penelitian dari tabel Shapiro-Wilk rasio aktivitas perusahaan maskapai penerbangan yang dinilai melalui inventory turnover (TATO) sebelum covid-19 = 0,004 < 0,05, dan nilai signifikansi inventory turnover (TATO) saat pandemi covid-19 = 0,943 > 0,05 artinya data rasio aktivitas melalui nilai inventory turnover (TATO) sebelum pandemi covid-19 tidak terdistribusi

normal sedangkan nilai signifikansi inventory turnover (TATO) saat pandemi covid-19 terdistribusi normal. Sedangkan hasil uji normalitas penelitian dari tabel Shapiro-Wilk rasio aktivitas perusahaan maskapai penerbangan yang dinilai melalui working capital turnover sebelum covid-19 =  $0,002 < 0,05$  , dan nilai signifikansi working capital turnover saat pandemi covid-19 =  $0,000 < 0,05$  artinya data rasio aktivitas melalui nilai working capital turnover sebelum pandemi covid-19 tidak terdistribusi normal sedangkan nilai signifikansi working capital turnover saat pandemi covid-19 juga tidak terdistribusi normal.

### Rasio Solvabilitas

Berdasarkan hasil uji normalitas data, diperoleh hasil bahwa data penelitian dari tabel Shapiro-Wilk rasio solvabilitas perusahaan maskapai penerbangan yang dinilai melalui Debt to Asset Ratio (DAR) sebelum covid-19 =  $0,004 < 0,05$  , dan nilai signifikansi Debt to Asset Ratio (DAR) saat pandemi covid-19 =  $0,241 > 0,05$  artinya data rasio solvabilitas melalui nilai Debt to Asset Ratio (DAR) sebelum pandemi covid-19 tidak terdistribusi normal sedangkan nilai signifikansi Debt to Asset Ratio (DAR) saat pandemi covid-19 terdistribusi normal. Sedangkan hasil uji normalitas penelitian dari tabel Shapiro-Wilk rasio solvabilitas perusahaan maskapai penerbangan yang dinilai melalui Debt to Equity Ratio (DER) sebelum covid-19 =  $0,032 < 0,05$  , dan nilai signifikansi Debt to Equity Ratio (DER) saat pandemi covid-19 =  $0,000 < 0,05$  artinya data rasio solvabilitas melalui nilai Debt to Equity Ratio (DER) sebelum pandemi covid-19 tidak terdistribusi normal sedangkan nilai signifikansi Debt to Equity Ratio (DER) saat pandemi covid-19 juga tidak terdistribusi normal.

### Rasio Profitabilitas

Berdasarkan hasil uji normalitas data, diperoleh hasil bahwa data penelitian dari tabel Shapiro-Wilk rasio profitabilitas perusahaan maskapai penerbangan yang dinilai melalui Net Profit Margin sebelum covid-19 =  $0,007 < 0,05$  , dan nilai signifikansi Net Profit Margin) saat pandemi covid-19 =  $0,035 < 0,05$  artinya data rasio profitabilitas melalui nilai Net Profit Margin sebelum pandemi covid-19 tidak terdistribusi normal sedangkan nilai signifikansi Net Profit Margin saat pandemi covid-19 juga tidak terdistribusi normal. Sedangkan hasil uji normalitas penelitian dari tabel Shapiro-Wilk rasio profitabilitas perusahaan maskapai penerbangan yang dinilai melalui Return On Assets Ratio sebelum covid-19 =  $0,003 < 0,05$  , dan nilai signifikansi Return On Assets Ratio saat pandemi covid-19 =  $0,111 > 0,05$  artinya data rasio profitabilitas melalui nilai Return On Assets Ratio sebelum pandemi covid-19 tidak terdistribusi normal sedangkan nilai signifikansi Return On Assets Ratio saat pandemi covid-19 terdistribusi normal.

### Uji T

**Tabel 4. Hasil Uji T Test (Wilcoxon)**

Test Statisticsa	CR Saat Covid-19 - CR Sebelum Covid-19	QR Saat Covid-19 - QR Sebelum Covid-19	TATO Saat Covid-19 - TATO Sebelum Covid-19	WCTO Saat Covid-19 - WCTO Sebelum Covid-19	DAR Saat Covid-19 - DAR Sebelum Covid-19	DER Saat Covid-19 - DER Sebelum Covid-19	NPM Saat Covid-19 - NPM Sebelum Covid-19	ROA Saat Covid-19 - ROA Sebelum Covid-19
Z	-3.516b	-3.517b	-3.516b	-2.223b	-3.516c	-2.172b	-3.516b	-3.464b

---

Asymp. Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.026	.000	.030	.000	.001
------------------------	------	------	------	------	------	------	------	------

---

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on positive ranks.

c. Based on negative ranks.

---

Sumber: Hasil pengolahan data SPSS 22

### Rasio Liquiditas (H1)

Berdasarkan tabel output uji wilcoxon diketahui nilai signifikansi uji beda perbandingan current ratio sebelum pandemi covid-19 dengan current ratio pada saat pandemic Covid-19 adalah sebesar  $0,000 < 0,050$ , maka sebagaimana dasar pengambilan keputusan dalam uji t test wilcoxon dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak  $H_a$  diterima. Dengan demikian dapat diartikan bahwa ada perbedaan yang signifikan antara rata-rata variabel current ratio sebelum pandemi covid-19 dengan current ratio pada saat pandemic Covid-19

Berdasarkan tabel output uji wilcoxon diketahui nilai signifikansi uji beda perbandingan Quick ratio sebelum pandemi covid-19 dengan Quick ratio pada saat pandemic Covid-19 adalah sebesar  $0,000 < 0,050$ , maka sebagaimana dasar pengambilan keputusan dalam uji t test wilcoxon dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak  $H_a$  diterima. Dengan demikian dapat diartikan bahwa ada perbedaan yang signifikan antara rata-rata variabel Quick ratio sebelum pandemi covid-19 dengan Quick ratio pada saat pandemic Covid-19

### Rasio Aktifitas (H2)

Berdasarkan tabel output uji wilcoxon diketahui nilai signifikansi uji beda perbandingan Total Assets Turn Over sebelum pandemi covid-19 dengan Total Assets Turn Over pada saat pandemic Covid-19 adalah sebesar  $0,000 < 0,050$ , maka sebagaimana dasar pengambilan keputusan dalam uji t test wilcoxon dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak  $H_a$  diterima. Dengan demikian dapat diartikan bahwa ada perbedaan yang signifikan antara rata-rata variabel Total Assets Turn Over sebelum pandemi covid-19 dengan Total Assets Turn Over pada saat pandemic Covid-19

Berdasarkan tabel output uji wilcoxon diketahui nilai signifikansi uji beda perbandingan Working Capital Turnover sebelum pandemi covid-19 dengan Working Capital Turnover pada saat pandemic Covid-19 adalah sebesar  $0,026 < 0,050$ , maka sebagaimana dasar pengambilan keputusan dalam uji t test wilcoxon dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak  $H_a$  diterima. Dengan demikian dapat diartikan bahwa ada perbedaan yang signifikan antara rata-rata variabel Working Capital Turnover sebelum pandemi covid-19 dengan Working Capital Turnover pada saat pandemic Covid-19

### Rasio Solvabilitas (H3)

Berdasarkan tabel output uji wilcoxon diketahui nilai signifikansi uji beda perbandingan Debt to Assets Ratio sebelum pandemi covid-19 dengan Debt to Assets Ratio pada saat pandemic Covid-19 adalah sebesar  $0,000 < 0,050$ , maka sebagaimana dasar pengambilan keputusan dalam uji t test wilcoxon dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak  $H_a$  diterima. Dengan demikian dapat diartikan bahwa ada perbedaan yang signifikan antara rata-



rata variabel Debt to Assets Ratio sebelum pandemi covid-19 dengan Debt to Assets Ratio pada saat pandemic Covid-19

Berdasarkan tabel output uji wilcoxon diketahui nilai signifikansi uji beda perbandingan Debt to Equity Ratio sebelum pandemi covid-19 dengan Debt to Equity Ratio pada saat pandemic Covid-19 adalah sebesar  $0,030 < 0,050$ , maka sebagaimana dasar pengambilan keputusan dalam uji t test wilcoxon dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak  $H_a$  diterima. Dengan demikian dapat diartikan bahwa ada perbedaan yang signifikan antara rata-rata variabel Debt to Equity Ratio sebelum pandemi covid-19 dengan Debt to Equity Ratio pada saat pandemic Covid-19

#### **Rasio Profitabilitas (H4)**

Berdasarkan tabel output uji wilcoxon diketahui nilai signifikansi uji beda perbandingan Net Profit Margin sebelum pandemi covid-19 dengan Net Profit Margin pada saat pandemic Covid-19 adalah sebesar  $0,000 < 0,050$ , maka sebagaimana dasar pengambilan keputusan dalam uji t test wilcoxon dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak  $H_a$  diterima. Dengan demikian dapat diartikan bahwa ada perbedaan yang signifikan antara rata-rata variabel Net Profit Margin sebelum pandemi covid-19 dengan Net Profit Margin pada saat pandemic Covid-19

Berdasarkan tabel output uji wilcoxon diketahui nilai signifikansi uji beda perbandingan Return on Assets sebelum pandemi covid-19 dengan Return on Assets pada saat pandemic Covid-19 adalah sebesar  $0,001 < 0,050$ , maka sebagaimana dasar pengambilan keputusan dalam uji t test wilcoxon dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak  $H_a$  diterima. Dengan demikian dapat diartikan bahwa ada perbedaan yang signifikan antara rata-rata variabel Return on Assets sebelum pandemi covid-19 dengan Return on Assets pada saat pandemic Covid-19

#### **Pembahasan**

##### **Rasio Liquiditas**

Hipotesis pertama (H1) menyatakan bahwa terdapat perbedaan signifikan antara kinerja keuangan perusahaan sebelum dan saat pandemi covid-19 pada rasio liquiditas yang di nilai melalui Current Ratio (CR) dan Quick ratio(QR). Artinya H1 Diterima. Dengan adanya pandemi covid-19 memberikan efek perubahan yang tidak baik bagi perusahaan maskapai penerbangan dalam memenuhi kewajiban lancarnya. Secara umum dapat dikatakan kurang baik, yang berarti perusahaan kurang mampu untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya yang harus segera dilunasi pada saat jatuh tempo dengan aktiva lancar yang dimiliki. Hal ini dapat dilihat dari Current Ratio dan Quick Ratio perusahaan yang berada di bawah standar umum. Kondisi likuiditas yang kurang baik ini dapat terjadi karena perusahaan menggunakan hutang jangka pendek yang semakin bertambah tiap tahunnya, artinya manajer perusahaan kurang mampu mengendalikan keuangan perusahaan dan hutang lancer. Penelitian ini sejalan dengan penelitian (Lokobal, and Lahallo, 2018; Rahayu, 2020; Fikriyah et al (2021); Hilman, 2021; Haryanti, 2021). Yang mengatakan terdapat perbedaan yang signifikan rasio liquiditas sebelum dan saat pandemi covid 19.

### **Rasio Aktivitas**

Hipotesis kedua (H2) menyatakan bahwa terdapat perbedaan signifikan antara kinerja keuangan perusahaan sebelum dan saat pandemi covid-19 pada rasio aktivitas yang di nilai melalui Total asset turnover ratio (TATO) dan Working capital turn over (WCTO). Artinya H2 Diterima. Dengan adanya pandemi covid-19 memberikan efek perubahan yang tidak baik bagi perusahaan maskapai penerbangan dalam memanfaatkan harta yang dimiliki atau perputaran dari aktiva-aktivananya. Hasil ini sama seperti penelitian yang dilakukan oleh Ananda Widiastuti (2022) mengatakan terdapat perbedaan TATO sebelum dan saat pandemi Covid-19 pada perusahaan makanan dan minuman di Bursa Efek Indonesia. Dengan memperhatikan data penelitian dimana ada peningkatan rata-rata TATO relatif kecil, kiranya perusahaan masih harus bekerja keras agar TATO meningkat.

### **Rasio Solvabilitas**

Hipotesis ketiga (H3) menyatakan bahwa terdapat perbedaan signifikan antara kinerja keuangan perusahaan sebelum dan saat pandemi covid-19 pada rasio likuiditas yang di nilai melalui Debt to Asset Ratio (DAR) dan Debt to Equity Ratio (DER). Artinya H3 Diterima. Dengan adanya pandemi covid-19 memberikan efek perubahan yang tidak baik bagi perusahaan maskapai penerbangan dalam mengukur kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban hutang jangka panjangnya. Perusahaan dengan nilai solvabilitas yang rendah bisa mengalami kepailitan atau kebangkrutan. Sedangkan perusahaan yang memiliki nilai likuiditas yang rendah bisa juga pailit atau bangkrut meskipun memiliki nilai solvabilitas tinggi. Penelitian ini sejalan dengan penelitian (Lokobal and Lahallo, 2018), yang mengatakan bahwa terdapat perbedaan signifikan antara kinerja keuangan perusahaan sebelum dan saat pandemic covid-19 pada Debt to Asset Ratio (DAR).

### **Rasio Profitabilitas**

Hipotesis keempat (H4) menyatakan bahwa terdapat perbedaan signifikan antara kinerja keuangan perusahaan sebelum dan saat pandemi covid-19 pada rasio profitabilitas yang di nilai melalui Rasio net profit margin (NPM) dan Return on assets (ROA). Artinya H4 Diterima. Dengan adanya pandemi covid-19 memberikan efek perubahan yang tidak baik bagi perusahaan maskapai penerbangan dalam mengukur kemampuan perusahaan untuk mengetahui kemampuan perusahaan untuk mendapatkan laba (profit) dari pendapatan (earning) terkait penjualan, aset, dan ekuitas berdasarkan dasar pengukuran tertentu. Semakin tinggi nilai rasio maka kondisi perusahaan semakin baik berdasarkan rasio profitabilitas. Nilai yang tinggi melambangkan tingkat laba dan efisiensi perusahaan tinggi yang bisa dilihat dari tingkat pendapatan dan arus kas. Penelitian ini sejalan dengan penelitian (Fikriyah, 2021; Hilman, 2021; Ilahude, dkk., 2021), yang mengatakan bahwa rasio profitabilitas berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan sebelum dan saat oandemi covid-19.

## **KESIMPULAN**

1. Terdapat perbedaan yang signifikan Rasio likuiditas variabel rasio lancar (current ratio), dan rasio cepat (quick ratio). Hal itu karena utang akan dibayar dengan kas yang dimiliki perusahaan.

2. Terdapat perbedaan yang signifikan Rasio aktivitas variabel rasio lancar (current ratio), dan rasio cepat (quick ratio), karena perusahaan tidak mampu membayar kewajiban atau utang lancar dengan aktiva lancar dengan memperhitungkan nilai persediaan.
3. Perusahaan dengan nilai solvabilitas yang rendah memiliki resiko kerugian yang lebih kecil.
4. Terdapat perbedaan yang signifikan Rasio profitabilitas variabel Margin Laba Bersih (Net Profit Margin), dan Rasio Pengembalian Aset (Return On Assets Ratio), perusahaan maskapai penerbangan sebelum terjadinya pandemi covid-19 dengan saat terjadinya pandemi covid-19, sebelum adanya pandemi maupun saat pandemi nilai profitabilitas turun disebabkan oleh laba pada penjualan yang tidak stabil, kemudian disusul oleh penurunan pada perputaran total aktiva. Penurunan ini menandakan bahwa perusahaan semakin tidak efektif dalam mengelola harta untuk menghasilkan laba.

## REFERENSI

- Agussalim Manguluang, (2015). *Statistik Lanjutan*, Ekasakti Press, Padang.
- Cesira Desti Kinasih, Firda Uswatun Nisa, Helsa Fikriyah, S. A. (2021). Analisis Rasio Solvabilitas terhadap Kinerja Keuangan PT Garuda Indonesia di Masa Pandemi. *Ejournals.Umma*, 3(1), 57–70.
- Cindy Hilman, K. L. (2021). *Analisis Perbedaan Kinerja Perusahaan Sebelum Dan Saat Pandemi Covid-19*. 18(1), 91–109.
- Jogiyanto, H. M. (2017). *Teori Portofolio dan Analisis Investasi*. BPF.
- Lokobal, W. and Lahallo, J. (2018). *Penyeleksian Laboran dengan Metode Weighted Product pada Laboratorium Komputer STIMIK Sepuluh Nopember Jayapura*. 638–642.
- Sianturi M Wanti Ernita. (2020). Pengaruh Kinerja Keuangan Terhadap Nilai Perusahaan Manufaktur Sektor Industri Barang Konsumsi Di BEI. *E- Journals.Unmul*, 8(4), 280–289.
- Sujarweni, V. W., & Utami, L. R. (2019). *The Master Book Of SPSS*. STARTUP.
- Suteja, I. G. N. (2018). Analisis Kinerja Keuangan dengan Metode Altman Z-Score Pada PT Ace Hardware Indonesia Tbk. *Ejournal Bsi*, 1.
- Triyonowati dan Reclly Bima Rhamadana. (2016). Analisis Rasio keuangan Untuk Menilai kinerja keuangan Pada PT. H.M Sampoerna Tbk. *Jurnal Ilmu Dan Riset Manajemen*, 5(7), 1–18.