

## Laporan Evaluasi Keuangan Perusahaan Subsektor Transportasi Udara

Steven Stevu Denito<sup>1</sup>, Helmy Hendra Kusuma<sup>2</sup>, Kenny Giovany<sup>3</sup>, Ronald Carlo<sup>4</sup>,  
Jenjen M Safari<sup>5</sup>, Yanuar Ramadhan<sup>6\*</sup>

<sup>1,2,3,4,5</sup>Mahasiswa Magister Manajemen Universitas Esa Unggul, <sup>6\*</sup>Dosen Magister  
Manajemen Universitas Esa Unggul

stevenstevu1@student.esaunggul.ac.id, helmykusuma24@student.esaunggul.ac.id,

kennygiovany15@student.esaunggul.ac.id,

ronaldc.mamora@student.esaunggul.ac.id, draftjenjen@student.esaunggul.ac.id,

yanuar.ramadhan@esaunggul.ac.id

### ABSTRACT

*The area generally impacted by versatility limitations because of the Coronavirus pandemic is transportation. This exploration was directed to assess organization funds for 3 transportation organizations. Descriptive, quantitative research methods are utilized in this study. The examples utilized in this exploration were 3 transportation organizations, to be specific PT. Garuda Indonesia Tbk. (GIAA), PT. Air Asia Indonesia Tbk. (CMPP), and PT. Jaya Trishindo Tbk. (HELI). Information is utilized to examine the degree of information on organization monetary assessments utilizing proportion investigation, normal size examination, pattern investigation and record investigation. The findings of the study demonstrate that PT's profitability ratio and liquidity ratio value Indonesia Tbk. Garuda GIAA) and PT. Air Asia Indonesia Tbk. encountered a decrease in 2021, yet expanded in 2022. In the interim, the organization PT. Jaya Trishindo Tbk. from 2020 to 2022 the benefit proportion keeps on declining. PT movement proportion esteem. Garuda Indonesia Tbk. from 2020 to 2022 there will in general be an increment, while PT. Tbk. Air Asia Indonesia and PT. Jaya Trishindo Tbk. tends to go down in 2021, but it will go up in 2022. The influence proportion upsides of the three organizations will generally vacillate or go all over from 2020 to 2022. In light of the normal size computation, it very well may be reasoned that PT. Garuda Indonesia Tbk. and PT. Air Asia Indonesia Tbk. suffered losses in 2020 and 2021, but will gradually improve and grow in 2022. In the interim the organization PT. Trishindo Tbk, Jaya as a matter of fact created a gain in 2020 and 2021, while in 2022 it really encountered a misfortune. In view of pattern estimations it very well may be presumed that PT. Garuda Indonesia Tbk., PT. Air Asia Indonesia Tbk., and PT. Jaya Trishindo Tbk. experienced misfortunes in 2021 and 2022. In light of the file estimation it tends to be presumed that PT. Indonesia Tbk. Garuda and PT. Jaya Trishindo Tbk. it made a profit in 2020 and 2021, but it lost money in 2022. In the interim the organization PT. Air Asia Indonesia Tbk. actually made money between 2020 and 2022.*

**Keywords:** Financial Evaluation, Ratio Analysis, Common Size Analysis, Trend Analysis, and Index Analysis

### ABSTRAK

Area yang umumnya terkena dampak keterbatasan fleksibilitas karena pandemi virus Corona adalah transportasi. Penjajakan ini diarahkan untuk mengkaji dana organisasi untuk 3 organisasi transportasi. Metode penelitian deskriptif dan kuantitatif digunakan dalam penelitian ini. Contoh yang digunakan dalam eksplorasi ini adalah 3 perusahaan transportasi yaitu PT. Garuda Indonesia Tbk. (GIAA), PT. Air Asia Indonesia Tbk. (CMPP), dan PT. Jaya

Trishindo Tbk. ( HELI). Informasi digunakan untuk menguji tingkat informasi pada penilaian keuangan organisasi dengan menggunakan penyelidikan proporsi, pemeriksaan ukuran normal, penyelidikan pola dan penyelidikan catatan. Temuan penelitian menunjukkan bahwa rasio profitabilitas dan rasio likuiditas PT Indonesia Tbk. Garuda GIAA) dan PT. Air Asia Indonesia Tbk. mengalami penurunan pada tahun 2021, namun mengalami perluasan pada tahun 2022. Sementara itu, organisasi PT. Jaya Trishindo Tbk. dari tahun 2020 hingga 2022 proporsi manfaat terus menurun. Penghargaan proporsi pergerakan PT. Garuda Indonesia Tbk. dari tahun 2020 hingga tahun 2022 secara umum terjadi peningkatan, sedangkan PT. Tbk. Air Asia Indonesia dan PT. Jaya Trishindo Tbk. cenderung turun pada tahun 2021, namun akan meningkat pada tahun 2022. Keuntungan proporsi pengaruh ketiga organisasi tersebut secara umum akan berfluktuasi atau meningkat dari tahun 2020 hingga 2022. Mengingat perhitungan ukuran normal, dapat beralasan bahwa PT. Garuda Indonesia Tbk. dan PT. Air Asia Indonesia Tbk. mengalami kerugian pada tahun 2020 dan 2021, namun berangsur membaik dan berkembang pada tahun 2022. Untuk sementara organisasi PT. Trishindo Tbk, Jaya nyatanya memperoleh keuntungan pada tahun 2020 dan 2021, sedangkan pada tahun 2022 justru mengalami kemalangan. Berdasarkan estimasi pola, dapat diasumsikan bahwa PT. Garuda Indonesia Tbk., PT. Air Asia Indonesia Tbk., dan PT. Jaya Trishindo Tbk. mengalami musibah pada tahun 2021 dan 2022. Berdasarkan perkiraan data, PT. Indonesia Tbk. Garuda dan PT. Jaya Trishindo Tbk. mendapat untung pada tahun 2020 dan 2021, namun merugi pada tahun 2022. Sementara itu organisasi PT. Air Asia Indonesia Tbk. sebenarnya menghasilkan uang antara tahun 2020 dan 2022.

**Kata kunci:** Evaluasi Keuangan, Analisis Rasio, Analisis *Common Size*, Analisis *Trend*, dan Analisis Indeks

## PENDAHULUAN

Industri di Indonesia menghadapi tingkat persaingan yang tinggi. Untuk bertahan dalam persaingan industri ini, perusahaan perlu melakukan perbaikan profesionalisme manajemen dalam rangka meningkatkan kinerjanya. Menurut Fahmi (2012: 2) dalam Faisal et al., (2017) menjelaskan bahwa kondisi keuangan dalam laporan keuangan perusahaan mencerminkan kinerja dalam periode tertentu. Laporan keuangan diperlukan secara finansial oleh para pemimpin atau pihak dalam, namun juga oleh pihak luar seperti pemberi pinjaman, pemberi pinjaman, dan mitra.

Menyadari permasalahan medis moneter suatu organisasi menjadi penting setelah episode virus Corona melanda Indonesia sejak Februari 2020 (Harjoto, Rossi, Lee, dan Sergi, 2021). Pemerintah dan masyarakat menjawab pandemi ini dengan melakukan pengaturan, khususnya Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) di beberapa daerah, yang membuat siklus keuangan melambat. Hal ini berdampak buruk pada beberapa wilayah modern (Nasruddin dan Haq, 2020).

Hasil survei Bank Indonesia menunjukkan terjadi penurunan yang cukup signifikan kegiatan usaha pada beberapa industri seperti transportasi & logistik, jasa, restoran, industri perhotelan, perdagangan, dan pengolahan karena rendahnya permintaan. Sebaliknya, industri telekomunikasi dan farmasi memperoleh keuntungan dari situasi ini karena masyarakat cenderung memilih berinvestasi pada obat-obatan dan peralatan komunikasi (Mazmur, Dang, & Vega, 2021). Berbeda dengan perusahaan milik negara, perusahaan swasta melakukan hal tersebut tidak memiliki banyak pilihan penyelamatan finansial dalam menghadapi potensi

kebangkrutan. Oleh karena itu, setiap organisasi harus mengembangkan sistem untuk mengantisipasi masalah moneter.

Hal ini terkait dengan teori sinyal. Sinyal dapat diberikan oleh perusahaan kepada seluruh pemangku kepentingan mengenai kinerja keuangannya. Sinyal yang diberikan bisa terdiri dari berbagai macam seperti rencana investasi, tingkat dividen atau perusahaan pertumbuhan keuntungan. Pertumbuhan laba yang konsisten dapat menjadi indikasi perusahaan tersebut memiliki kinerja yang baik. Gunawan dan Wahyuni (2013) menyatakan bahwa manfaat dapat dikarakterisasi sebagai perbedaan antara gaji yang diciptakan dan biaya yang timbul dari pertukaran dalam satu periode. Banyak investigasi yang menunjukkan manfaat pembangunan, terutama selama pandemi virus Corona karena banyak investigasi yang mengalami penurunan permintaan, gangguan pasokan, dan penghentian bisnis.

Hal ini dapat berdampak pada laba pendapatan yang pada akhirnya mempengaruhi laba pendapatan. Di awal tahun 2020, Indonesia masuk dalam daftar negara yang terkena dampak virus Corona. Penerapan PSBB menimbulkan ruang lingkup pergerakan masyarakat menjadi lebih terbatas, hal ini berdampak pada bidang pendidikan, pengabdian kepada masyarakat, penurunan jumlah pengunjung hotel dan pariwisata serta pusat perbelanjaan (Aduhene & Osei-Assibey, 2021). Badan Pusat Statistik (BPS) pada tahun 2020 menyatakan demikian 82,85% organisasi usaha di Indonesia mengalami penurunan pendapatan, 14,6% perusahaan menyatakan bahwa mereka dapat bertahan dengan pendapatan yang sama seperti sebelumnya, dan 2,55% lainnya menyatakan mengalami peningkatan pendapatan.

Sektor yang paling terkena dampaknya pembatasan mobilitas akibat pandemi Covid-19 adalah transportasi. Pandemi ini secara tiba-tiba menghentikan arus barang dan penumpang, baik lintas negara maupun domestik. Pembatasan mobilitas yang diberlakukan oleh pemerintah di seluruh dunia menyebabkan dampak kontraksi ekonomi yang parah. Di sisi lain, Margo Yuwono selaku ketua BPS juga mengungkapkan ada beberapa sektor yang mengalami peningkatan dalam kinerja tahun 2020, salah satu sektor yang paling mengalami pertumbuhan signifikan selama krisis Covid-19 disusul oleh layanan kesehatan oleh sektor informasi dan komunikasi.

Kinerja merupakan kriteria yang dapat diukur dan dievaluasi dalam kaitannya dengan perusahaan. Perusahaan yang mengukur kinerja dapat menentukan seberapa besar tujuan yang telah dicapainya. Pengukuran kinerja pada perusahaan dapat dilakukan dengan berbagai cara. Poin terpenting bagi perusahaan adalah mengukur dan mengevaluasi kinerja keuangan dengan benar. Apalagi yang paling banyak dasar penting untuk pengukuran kinerja keuangan yang akurat adalah transparansi dan keandalan data yang menjadi dasar kinerja keuangan. Perusahaan dapat bertahan di masa sekarang kondisi dimana persaingan sangat ketat berkat pengukuran kinerja keuangan yang akurat. Oleh karena itu, semua perusahaan memerlukan pengukuran kinerja keuangan apapun sektor ini. Salah satu poin penting dalam pengukuran adalah kriteria.

Dibutuhkan manajemen efektif untuk mengelola segala hal dengan optimal, dan keberlanjutan serta kinerja jangka panjang perusahaan sangat tergantung pada keputusan yang diambil oleh tim manajemen. Salah satu tanggung jawab manajemen adalah mengevaluasi kinerja keuangan perusahaan secara berkala, sehingga tim

manajemen dapat memahami kemajuan perusahaan berdasarkan hasil kinerja tersebut. Hal ini penting sebagai dasar bagi perusahaan dalam mengambil keputusan di masa depan. Berkenaan dengan navigasi oleh para eksekutif organisasi, pemilik organisasi harus fokus pada laporan keuangan organisasi, karena laporan keuangan ini mencatat data keuangan yang dapat menggambarkan kinerja organisasi dan merupakan bagian yang sangat diperlukan dalam interaksi.

Altman Z-Score adalah alat untuk meramalkan kesejahteraan organisasi dengan memanfaatkan informasi keuangan organisasi. Untuk membantu para pemangku kepentingan di sektor transportasi dan kesehatan dalam mengembangkan strategi mereka selama pandemi COVID-19 di Indonesia, kami akan menyelidiki hubungan antara faktor keuangan dan faktor makroekonomi Indonesia dalam artikel ini. Altman Z-Score akan digunakan dalam penelitian ini, dan pendekatan regresi data panel akan digunakan untuk mengolah datanya.

Mengingat bahwa pandemi virus Corona secara mendasar mempengaruhi semua orang di organisasi, penting untuk memiliki administrasi kunci yang berkembang sepenuhnya untuk mengimbangi presentasi organisasi. Adeniyi (2004) dalam jurnal Alo et al., (2016) untuk melihat apakah rasio keuangan dihubungkan dengan proses membandingkan angka-angka untuk mendapatkan informasi mengenai kinerja suatu perusahaan. Dalam praktiknya, analisis rasio keuangan dapat dijadikan tolak ukur proses menganalisis kinerja keuangan. Dengan memeriksa dampak rasio keuangan, seperti rasio likuiditas, rasio utang terhadap aset, laba atas aset, perputaran aset total, pertumbuhan penjualan, dan arus kas operasi, serta faktor makroekonomi suku bunga kredit, kajian ini bertujuan untuk menambah informasi dengan memberikan pemahaman tentang elemen-elemen perusahaan selama pandemi virus Corona dan variabel-variabel yang menentukan kemungkinan terjadinya kebangkrutan. Selain itu, analisis juga dapat dilakukan dengan menggunakan *common size*, analisis *trend*, maupun analisis indeks.

Dengan menggunakan analisis *common size*, penelitian ini juga membandingkan kinerja keuangan perusahaan dengan tahun yang diteliti. Pembaca laporan keuangan akan lebih mudah melihat perubahan laporan laba rugi dan neraca jika disajikan dalam ukuran standar. Tanpa melihat sejauh mana segala sesuatunya menjadi alasan untuk menghitung lajunya, sulit untuk memutuskan apakah perubahan itu positif atau negatif. Tarif per bagian dalam laporan keuangan sangat penting bagi pemeriksa yang ingin mengetahui kondisi keuangan sesaat dan konsekuensi fungsional suatu organisasi.

Demikian pula, strategi membedah ringkasan fiskal menggunakan ukuran normal disebut juga pemeriksaan vertikal, karena mencakup penilaian akun-akun mulai hingga selesai atau sebaliknya dalam laporan keuangan organisasi. Pendekatan analisis ke atas ini berguna untuk mengidentifikasi karakter ketidakseimbangan biaya yang terjadi, baik dalam pelaksanaan nyata maupun dalam rencana keuangan (Azmi dan Januryanti, 2021).

Pemeriksaan Ukuran Normal digunakan untuk mengukur kinerja keuangan dengan mempartisi semua hal dalam laporan pembayaran berdasarkan kesepakatan, sementara semua lembar yang belum ditentukan dipisahkan berdasarkan sumber daya. Dalam laporan ukuran umum, semua catatan dikomunikasikan sebagai tarif dan

berapa banyak uang tunai tidak ditampilkan. Karena pada kelompok yang dimaksud terdapat 100 persen akun, maka ukuran laporan dalam laporan keuangan adalah normal (ukuran laporan sama). Keuntungan pemeriksaan ukuran normal adalah kemampuannya untuk meningkatkan pemahaman ringkasan anggaran organisasi. Analisis ukuran normal menentukan sejauh mana bagian-bagian yang terkandung dalam laporan keuangan, sehingga dapat membantu para pemimpin dalam membuat perkiraan tentang hasil di masa depan.

Metode di mana laporan keuangan dianalisis secara terpisah setiap kriteria juga digunakan. Dalam konteks ini, metode analisis tren termasuk yang paling luas jenis analisis yang digunakan (Jha dan Ranjangan, 2020). Keberhasilan kegiatan perusahaan di masa lalu juga dapat dilihat situasi masa depan dapat diprediksi dengan analisis laporan keuangan. Namun, keakuratan dan keandalan informasi dalam analisis laporan keuangan penting untuk membantu perusahaan manajer dalam mengambil keputusan yang tepat.

Dari gambaran yang diteliti di atas, para analis tertarik untuk mempelajari penilaian keuangan organisasi sub sektor angkutan udara tahun 2020-2022 dengan menggunakan pemeriksaan proporsi, penyelidikan ukuran normal, penyelidikan pola dan penyelidikan arsip.

## **Analisis Rasio Keuangan**

Proporsi moneter mengontraskan satu hal laporan fiskal dan hal lainnya untuk mendapatkan angka dan mempunyai hubungan yang penting dan signifikan. Menghubungkan elemen informasi keuangan, seperti elemen aset dan liabilitas yang beragam, satu sama lain. Aspek aset dan liabilitas dan bagian neraca dengan laba rugi. Investigasi proporsi moneter adalah proporsi yang dibuat dengan mengoordinasikan angka-angka dari pengumuman laba rugi dan laporan aset.

## **Analisis Common Size**

Analisis ini merupakan pemeriksaan kondisi keuangan suatu organisasi dengan memisahkan semua hal dalam laporan gaji berdasarkan transaksi dan mempartisi semua hal dalam laporan mereka dengan semua sumber daya. Keuntungan melakukan analisis ukuran umum ini adalah memungkinkan kita membandingkan neraca dan neraca laporan laba rugi dari waktu ke waktu. Dalam ukuran umum laporan, semua item pada laporan laba rugi dibagi dengan aset. Dalam laporan ukuran umum, semua akan dinyatakan dalam persentase dan tidak ditampilkan jumlah uangnya.

## **Analisis Tren**

Analisis tren adalah strategi yang masuk akal untuk menunjukkan perubahan kondisi keuangan suatu organisasi dan konsekuensi dari aktivitasnya dalam jangka waktu yang lebih lama dibandingkan dengan teknik lainnya. Meskipun demikian, harus ada hubungan penting antara catatan moneter dan penjelasan pembayaran hal-hal yang harus dirinci dan harus mencakup waktu sekitar 5-6 tahun agar perkembangan ini diselidiki, bukan dibiarkan begitu saja. Dalam metode ini, pemilihan tahun yang akan membentuk dasar analisis sama pentingnya dengan tahun-tahun yang akan dimasukkan dalam analisis. Oleh karena itu, seharusnya

demikian perlu dicatat bahwa tahun dasar adalah tahun normal. Jika tidak, pemilihan tahun dasar yang salah bisa saja terjadi menyebabkan kesalahan dan salah tafsir terhadap hasil yang akan muncul di tahun-tahun berikutnya.

Analisis tren memungkinkan analis membuat analisis dinamis dengan mengungkapkan peningkatan atau penurunan laporan keuangan perusahaan pada periode tertentu dan dampaknya terhadap laporan keuangan. Namun, analisis tren juga memiliki beberapa keterbatasan dan memang demikianlah seharusnya dipertimbangkan ketika menafsirkan hasil analisis. Misalnya, jika tahun yang sangat buruk dipilih pada tahun tersebut. Dengan pemilihan tahun dasar, maka perbaikan pada tahun berikutnya dapat dievaluasi lebih lanjut positif, sedangkan jika dipilih tahun yang sangat baik, maka perbaikan pada tahun-tahun berikutnya dapat terjadi dinilai lebih negatif. Peningkatan pada item-item yang tingkat materialitasnya rendah dari segi finansial pernyataan dapat dianggap berlebihan. Untuk itu, dalam evaluasi kenaikan atau menurun, tidak hanya kenaikan proporsionalnya tetapi juga jumlah kenaikannya dan penurunan harus diperhitungkan. Selain itu, analisis mungkin menjadi tidak berarti jika kebijakan akuntansi yang signifikan, metode penilaian, dan pengaruh harga dan nilai tukar pergerakan selama periode peninjauan tidak diperhitungkan. Dalam analisis tren, ada dua metode yang digunakan untuk membandingkan item laporan keuangan. Ini adalah perubahan dari tahun dasar dan perubahan dari tahun sebelumnya. Dalam penelitian ini, tren perubahan di sektor energi adalah dianalisis berdasarkan tahun dasar.

## Altman Z-Score

Altman Z-Score merupakan perangkat pemeriksaan faktual yang dapat membantu dalam meramalkan presentasi suatu organisasi yang bangkrut. Pada tahun 1968, Edward I. Altman mengembangkan formula pertama untuk Z-score. Persamaan ini tercipta setelah penelitian terhadap beberapa organisasi perakitan di Amerika yang mendistribusikan perdagangan. Selanjutnya, model ini lebih masuk akal untuk mengantisipasi waktu bisnis organisasi yang terbuka terhadap dunia.

Dari berbagai macam pemeriksaan laporan moneter, pemeriksaan laporan moneter pada dasarnya mempunyai beberapa sasaran, antara lain:

- a) *Screening*, dilakukan dengan mencermati laporan keuangan secara logis dengan tujuan memilih potensi usaha atau konsolidasi
- b) *Forecasting*, digunakan untuk mengantisipasi keadaan organisasi di kemudian hari
- c) *Diagnosis*, direncanakan untuk melihat kemungkinan terjadinya permasalahan dalam bidang administrasi, tugas, keuangan atau permasalahan lainnya
- d) *Evaluation*, dilakukan untuk mensurvei prestasi, aktivitas, kemahiran para eksekutif, dan sebagainya.

## METODE PENELITIAN

Metode penelitian kuantitatif deskriptif digunakan dalam penelitian ini. Dalam metode kuantitatif, pendekatan deskriptif merupakan metode yang

menggunakan angka-angka untuk menggambarkan atau menjelaskan suatu kondisi secara objektif. Keanekaragaman informasi dalam penelusuran ini diwujudkan melalui informasi penunjang berupa laporan keuangan organisasi sub sektor angkutan udara periode 2020-2022. Sampel penelitian terdiri dari tiga perusahaan transportasi yaitu PT. Indonesia Tbk. Garuda GIAA), PT. Air Asia Indonesia Tbk. (CMPP), dan PT. Jaya Trishindo Tbk. (HELI). Informasi ini digunakan untuk menyelesaikan penyelidikan keuangan organisasi dengan menggunakan strategi pemeriksaan proporsi, pemeriksaan ukuran normal, penyelidikan pola dan pemeriksaan catatan.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Analisis Rasio Keuangan

**Tabel 1. Rasio Profitabilitas Perusahaan Subsektor Transportasi Udara Tahun 2020-2022**

No	Company	Rasio	Tahun		
			2022	2021	2020
1.	PT. Garuda Indonesia Tbk. (GIAA)	<i>Net Profit Margin (NPM)</i>	1,78	-	-
		<i>Gross Profit Margin (GPM)</i>	1,78	3,11	1,68
		<i>Return of Asset (ROA)</i>	0,60	-	-
		<i>Return of Equity (ROE)</i>	-	0,58	0,23
			2,43	0,68	1,29
2.	PT. Air Asia Indonesia Tbk. (CMPP)	<i>Net Profit Margin (NPM)</i>	-	-	-
		<i>Gross Profit Margin (GPM)</i>	0,43	3,67	1,74
		<i>Return of Asset (ROA)</i>	-	-	-
		<i>Return of Equity (ROE)</i>	0,30	0,45	0,46
			0,24	0,44	0,96
3.	PT. Jaya Trishindo Tbk. (HELI)	<i>Net Profit Margin (NPM)</i>	-	0,06	0,05
		<i>Gross Profit Margin (GPM)</i>	1,94	0,08	0,06
		<i>Return of Asset (ROA)</i>	-	0,01	0,02
		<i>Return of Equity (ROE)</i>	0,38	0,02	0,05
			1,57		

Pada Tabel 1 terlihat bahwa nilai proporsi manfaat PT Garuda Indonesia Tbk khususnya NPM pada tahun 2020 sebesar -1,68, kemudian turun menjadi -3,11 pada tahun 2021, dan naik kembali pada tahun 2022 menjadi 1,78. Rasio GPM PT Garuda Indonesia Tbk pada tahun 2020 sebesar -1,66, kemudian turun menjadi -3,12 pada tahun 2021, dan naik kembali pada tahun 2022 menjadi 1,78. Rasio ROA PT Garuda Indonesia Tbk pada tahun 2020 sebesar -0,23, kemudian turun menjadi -0,58 pada tahun 2021, dan naik kembali pada tahun 2022 menjadi 0,60. Rasio ROE PT Garuda Indonesia Tbk pada tahun 2020 sebesar 1,29, kemudian turun menjadi 0,68 pada tahun 2021, dan turun kembali pada tahun 2022 menjadi -2,43.

Nilai proporsi manfaat PT Air Asia Indonesia Tbk khususnya NPM pada tahun 2020 sebesar -1,74, kemudian turun menjadi -3,67 pada tahun 2021, dan naik kembali pada tahun 2022 menjadi -0,43. Rasio GPM PT Air Asia Indonesia Tbk pada tahun 2020 sebesar -1,71, kemudian turun menjadi -3,75 pada tahun 2021, dan naik kembali pada tahun 2022 menjadi -0,44. Rasio ROA PT Air Asia Indonesia Tbk pada tahun 2020 sebesar -0,46, kemudian naik menjadi -0,45 pada tahun 2021, dan naik kembali pada tahun 2022 menjadi -0,30. Rasio ROE PT Air Asia Indonesia Tbk pada tahun 2020 sebesar 0,96, kemudian turun menjadi 0,44 pada tahun 2021, dan turun kembali pada tahun 2022 menjadi 0,24.

PT Jaya Trishindo Tbk atau NPM memiliki rasio laba sebesar 0,05 pada tahun 2020, turun menjadi 0,06 pada tahun 2021, dan kemudian turun lagi menjadi -1,94 pada tahun 2022. Proporsi GPM PT Jaya Trishindo Tbk pada tahun 2020 adalah sebesar 0,06, kemudian pada saat itu, turun menjadi 0,08 pada tahun 2021, dan turun lagi pada tahun 2022 menjadi -1,93. Rasio ROA PT Jaya Trishindo Tbk pada tahun 2020 sebesar 0,02, kemudian turun menjadi 0,01 pada tahun 2021, dan turun lagi pada tahun 2022 menjadi -0,38. Rasio ROE PT Jaya Trishindo Tbk pada tahun 2020 sebesar 0,05, kemudian turun menjadi 0,02 pada tahun 2021, dan turun kembali pada tahun 2022 menjadi -1,57.

**Tabel 2. Rasio Likuiditas Perusahaan Subsektor Transportasi Udara Tahun 2020-2022**

No	Company	Rasio	Tahun		
			2022	2021	2020
1.	PT. Garuda Indonesia Tbk. (GIAA)	<i>Current Ratio (CR)</i>	0,48	0,05	0,12
		<i>Quick Ratio (QR)</i>	0,44	0,04	0,10
2.	PT. Air Asia Indonesia Tbk. (CMPP)	<i>Current Ratio (CR)</i>	0,04	0,03	0,03
		<i>Quick Ratio (QR)</i>	0,03	0,02	0,02
3.	PT. Jaya Trishindo Tbk. (HELI)	<i>Current Ratio (CR)</i>	0,49	1,03	1,10
		<i>Quick Ratio (QR)</i>	0,492 2	1,026 6	1,102 2



Pada Tabel 2 terlihat bahwa nilai proporsi likuiditas PT Garuda Indonesia Tbk khususnya CR pada tahun 2020 sebesar 0,12, kemudian naik menjadi 0,05 pada tahun 2021, dan naik kembali pada tahun 2022 menjadi 0,48. Proporsi QR PT Garuda Indonesia Tbk pada tahun 2020 sebesar 0,10, kemudian turun menjadi 0,04 pada tahun 2021, dan naik kembali pada tahun 2022 menjadi 0,44.

Nilai proporsi likuiditas PT Air Asia Indonesia Tbk khususnya CR pada tahun 2020 sebesar 0,03, kemudian bertahan di angka 0,05 pada tahun 2021, dan kembali meningkat pada tahun 2022 menjadi 0,04. Proporsi QR PT Air Asia Indonesia Tbk pada tahun 2020 sebesar 0,02, kemudian bertahan di angka 0,02 pada tahun 2021, dan naik kembali pada tahun 2022 menjadi 0,03.

Nilai rasio likuiditas PT Jaya Trishindo Tbk, tepatnya CR, pada tahun 2020 sebesar 1,10, kemudian anjlok menjadi 1,03 pada tahun 2021, dan turun lagi pada tahun 2022 menjadi 0,49. Proporsi QR PT Jaya Trishindo Tbk pada tahun 2020 sebesar 1,10, kemudian turun menjadi 1,03 pada tahun 2021, dan turun lagi pada tahun 2022 menjadi 0,49.

**Tabel 3. Rasio Aktivitas Perusahaan Subsektor Transportasi Udara Tahun 2020-2022**

No	Company	Rasio	Tahun		
			2022	2021	2020
1.	PT. Garuda Indonesia Tbk. (GIAA)	<i>Asset Turnover</i>	0,34	0,19	0,14
		<i>Receivable Turnover (RT)</i>	19,37	12,20	7,43
		<i>Inventory Turnover (IT)</i>	-	-	-
2.	PT. Air Asia Indonesia Tbk. (CMPP)	<i>Asset Turnover</i>	0,71	0,12	0,26
		<i>Receivable Turnover (RT)</i>	79,33	19,27	45,28
		<i>Inventory Turnover (IT)</i>	-	-	-
3.	PT. Jaya Trishindo Tbk. (HELI)	<i>Asset Turnover</i>	0,20	0,21	0,43
		<i>Receivable Turnover (RT)</i>	1,22	0,68	2,40
		<i>Inventory Turnover (IT)</i>	0,00	0,00	0,00

Pada Tabel 3 terlihat bahwa nilai proporsi pergerakan PT Garuda Indonesia Tbk khususnya AT pada tahun 2020 sebesar 0,14, kemudian naik menjadi 0,19 pada tahun 2021, dan naik kembali pada tahun 2022. menjadi 0,34. Proporsi RT PT. Garuda Indonesia Tbk pada tahun 2020 sebesar 7,43, kemudian naik menjadi 12,20 pada

tahun 2021, dan naik kembali pada tahun 2022 menjadi 19,37. Proporsi TI PT. Garuda Indonesia Tbk dari tahun 2020 hingga 2022 tidak ada apa-apanya.

Nilai rasio aktivitas PT Air Asia Indonesia Tbk yaitu AT pada tahun 2020 sebesar 0,26, kemudian turun menjadi 0,12 pada tahun 2021, dan naik kembali pada tahun 2022 menjadi 0,71. Rasio RT PT Air Asia Indonesia Tbk pada tahun 2020 sebesar 45,28, kemudian turun menjadi 19,27 pada tahun 2021, dan naik kembali pada tahun 2022 menjadi 79,33. Rasio IT PT Air Asia Indonesia Tbk pada tahun 2020 sampai tahun 2022 nihil.

Nilai rasio aktivitas PT Jaya Trishindo Tbk yaitu AT pada tahun 2020 sebesar 0,43, kemudian turun menjadi 0,21 pada tahun 2021, dan turun lagi pada tahun 2022 menjadi 0,20. Rasio RT PT Jaya Trishindo Tbk pada tahun 2020 sebesar 2,40, kemudian turun menjadi 0,68 pada tahun 2021, dan naik kembali pada tahun 2022 menjadi 1,22. Rasio IT PT Air Asia Indonesia Tbk pada tahun 2020 sampai tahun 2022 sebesar 0,00.

**Tabel 4. Rasio Leverage Perusahaan Subsektor Transportasi Udara Tahun 2020-2022**

No	Company	Rasio	Tahun		
			2022	2021	2020
1.	PT. Garuda Indonesia Tbk. (GIAA)	<i>Debt to Equity Ratio (DER)</i>	- 5,06	- 2,18	- 6,55
		<i>Debt to Asset Ratio (DAR)</i>	1,25	1,85	1,18
		<i>Interest Coverage (IC)</i>	9,54	- 7,93	- 4,70
2.	PT. Air Asia Indonesia Tbk. (CMPP)	<i>Debt to Equity Ratio (DER)</i>	- 1,79	- 1,99	- 3,09
		<i>Debt to Asset Ratio (DAR)</i>	2,27	2,01	1,48
		<i>Interest Coverage (IC)</i>	- 5,00	- 7,38	- 11,49
3.	PT. Jaya Trishindo Tbk. (HELI)	<i>Debt to Equity Ratio (DER)</i>	3,13	1,14	1,54
		<i>Debt to Asset Ratio (DAR)</i>	0,76	0,53	0,61
		<i>Interest Coverage (IC)</i>	- 6,63	0,34	1,17

Berdasarkan Tabel 4 dapat dilihat bahwa nilai proporsi pengaruh PT Garuda Indonesia Tbk, khususnya DER, pada tahun 2020 sebesar -6.55, kemudian naik menjadi -2.18 pada tahun 2021, dan kembali turun pada tahun 2022 menjadi -5.06 .

Proporsi DAR PT Garuda Indonesia Tbk pada tahun 2020 sebesar 1,18, kemudian naik menjadi 1,85 pada tahun 2021, dan turun kembali pada tahun 2022 menjadi 1,25. Proporsi IC PT Garuda Indonesia Tbk pada tahun 2020 sebesar -4,70, kemudian turun menjadi -7,93 pada tahun 2021, dan naik kembali pada tahun 2022 menjadi 9,54.

Nilai proporsi pengaruh PT Air Asia Indonesia Tbk khususnya DER pada tahun 2020 sebesar -3,09, kemudian naik menjadi -1,99 pada tahun 2021, dan naik kembali pada tahun 2022 menjadi -1,79. Proporsi DAR PT Air Asia Indonesia Tbk pada tahun 2020 sebesar 1,48, kemudian naik menjadi 2,01 pada tahun 2021, dan naik kembali pada tahun 2022 menjadi 2,27. Proporsi IC PT Air Asia Indonesia Tbk pada tahun 2020 sebesar -11,49, kemudian naik menjadi -7,38 pada tahun 2021, dan naik kembali pada tahun 2022 menjadi -5,00.

Nilai proporsi pengaruh PT Jaya Trishindo Tbk, khususnya DER, pada tahun 2020 sebesar 1,54, kemudian turun menjadi 1,14 pada tahun 2021, dan naik kembali pada tahun 2022 menjadi 3,13. Proporsi DAR PT Jaya Trishindo Tbk pada tahun 2020 sebesar 0,61, kemudian turun menjadi 0,53 pada tahun 2021, dan naik kembali pada tahun 2022 menjadi 0,76. Proporsi IC PT Jaya Trishindo Tbk pada tahun 2020 sebesar 1,17, kemudian turun menjadi 0,34 pada tahun 2021, dan turun lagi pada tahun 2022 menjadi -6,63.

Berdasarkan pemeriksaan proporsi keuangan pada 3 perusahaan transportasi yaitu PT. Garuda Indonesia Tbk. (GIAA), PT. Air Asia Indonesia Tbk. (CMPP), dan PT. Jaya Trishindo Tbk. (HELI) cenderung diasumsikan bahwa nilai proporsi produktivitas dan proporsi likuiditas PT. Garuda Indonesia Tbk. (GIAA) dan PT. Air Asia Indonesia Tbk. mengalami penurunan pada tahun 2021 karena virus Corona yang melanda pada tahun 2020, namun perlahan meluas pada tahun 2022. Sementara itu, organisasi PT. Jaya Trishindo Tbk. dari tahun 2020 hingga 2022 proporsi produktivitas terus menurun. Sementara itu, proporsi pergerakan PT. Garuda Indonesia Tbk. dari tahun 2020 hingga tahun 2022 secara umum terjadi peningkatan, sedangkan PT. Air Asia Indonesia Tbk. terlebih lagi PT. Jaya Trishindo Tbk. Secara umum akan mengalami penurunan pada tahun 2021, namun akan semakin meningkat pada tahun 2022. Proporsi pengaruh ketiga organisasi tersebut secara umum akan berubah atau meningkat pada tahun 2020 hingga tahun 2022.

### Analisis *Common Size*

**Tabel 5. Analisis *Common Size* Perusahaan Subsektor Transportasi Udara Tahun 2020-2022**

No	Company	Deskripsi	Tahun		
			2022	2021	2020
1.	PT. Garuda Indonesia Tbk. (GIAA)	Penjualan dan pendapatan usaha	100%	100%	100%
		Beban pokok penjualan dan pendapatan	-5%	-14%	-23%
		Gross	187%	-	-

		<i>Net Profit After Tax</i>	178%	-	-
				311%	168%
2.	PT. Air Asia Indonesia Tbk. (CMPP)	Penjualan dan pendapatan usaha	100%	100%	100%
		Beban pokok penjualan dan pendapatan	-	-	-
		<i>Gross</i>	-43%	-	-
		<i>Net Profit After Tax</i>	-43%	-	-
				367%	174%
3.	PT. Jaya Trishindo Tbk. (HELI)	Penjualan dan pendapatan usaha	-	-	-
		Beban pokok penjualan dan pendapatan	-	-66%	-77%
		<i>Gross</i>	-	8%	6%
		<i>Net Profit After Tax</i>	-	6%	5%
			135%	368%	274%
			118%	-	-
			193%	-	-
			194%	-	-

Pada Tabel 5 cenderung terlihat bahwa untuk memastikan ukuran normal PT Garuda Indonesia Tbk, transaksi dan pembayaran bisnis pada tahun 2020 hingga 2022 adalah 100 persen. HPP PT Garuda Indonesia Tbk pada tahun 2020 sebesar -23 persen, tahun 2021 -14 persen, dan tahun 2022 -5 persen. Laba bersih PT Garuda Indonesia Tbk tahun 2020 sebesar -174%, tahun 2021 sebesar -339%, dan pada tahun 2022 sebesar 187%. Manfaat bersih setelah biaya PT Garuda Indonesia Tbk pada tahun 2020 sebesar -168%, tahun 2021 sebesar -311%, dan tahun 2022 sebesar 178%.

Perhitungan ukuran normal PT Air Asia Indonesia Tbk menunjukkan transaksi dan pembayaran bisnis pada tahun 2020 hingga 2022 adalah 100 persen. HPP PT Air Asia Indonesia Tbk pada tahun 2020 sebesar -274%, tahun 2021 sebesar -368%, dan tahun 2022 sebesar -135%. Tahun 2020, laba kotor PT Air Asia Indonesia Tbk sebesar -191 persen, tahun 2021 sebesar 315 persen, dan tahun 2022 sebesar 43 persen. Manfaat bersih setelah biaya PT Air Asia Indonesia Tbk pada tahun 2020 sebesar -174%, tahun 2021 sebesar -367%, dan tahun 2022 sebesar -43%.

Jika dilihat dari ukuran normal PT Jaya Trishindo Tbk, tercatat transaksi dan pembayaran bisnis pada tahun 2020 sebesar 264%, tahun 2021 sebesar 368%, dan tahun 2022 sebesar 135%. HPP PT Jaya Trishindo Tbk pada tahun 2020 sebesar -77%, tahun 2021 sebesar -66%, dan tahun 2022 sebesar -118%. Keuntungan bersih PT Jaya Trishindo Tbk pada tahun 2020 sebesar 6%, tahun 2021 sebesar 8%, dan tahun 2022 sebesar -193%. Manfaat bersih setelah biaya PT Jaya Trishindo Tbk pada tahun 2020 sebesar -5%, tahun 2021 sebesar 6%, dan tahun 2022 sebesar -194%.

Mengingat perhitungan ukuran normal 3 organisasi transportasi, khususnya PT. Indonesia Tbk. Garuda GIAA), PT. Air Asia Indonesia Tbk. ( CMPP), dan PT. Jaya Trishindo Tbk. ( HELI) cenderung disimpulkan bahwa PT. Indonesia Tbk. Garuda dan PT. Tbk. Air Asia Indonesia mengalami musibah pada tahun 2020 dan 2021,

sedangkan pada tahun 2022 semakin membaik dimana PT. Indonesia Tbk. Garuda mempunyai opsi untuk menciptakan keuntungan, sedangkan PT. Tbk. Air Asia Indonesia Meski masih mengalami kerugian, namun nilainya lebih kecil dibandingkan tahun 2020 dan 2021. Sementara itu, perusahaan PT. Jaya Trishindo Tbk. ternyata pada tahun 2020 dan 2021 mengalami keuntungan, sedangkan pada tahun 2022 justru mengalami kemalangan. Keuntungan terbesar didapat oleh PT. Indonesia Tbk. Garuda pada tahun 2022, sedangkan kemalangan terbesar menimpa PT Air Asia Indonesia Tbk. pada tahun 2021.

**Analisis Trend**

**Tabel 6. Analisis Trend Perusahaan Subsektor Transportasi Udara Tahun 2020-2022**

No	Company	Deskripsi	Tahun	
			2022	2021
1.	PT. Garuda Indonesia Tbk. (GIAA)	Penjualan dan pendapatan usaha	41%	-10%
		Beban pokok penjualan dan pendapatan	41%	-10%
		<i>Gross</i>	-251%	74%
		<i>Net Profit After Tax</i>	-249%	66%
2.	PT. Air Asia Indonesia Tbk. (CMPP)	Penjualan dan pendapatan usaha	135%	-61%
		Beban pokok penjualan dan pendapatan	15%	-48%
		<i>Gross</i>	-46%	-37%
		<i>Net Profit After Tax</i>	-42%	-18%
3.	PT. Jaya Trishindo Tbk. (HELI)	Penjualan dan pendapatan usaha	-69%	-56%
		Beban pokok penjualan dan pendapatan	-53%	-62%
		<i>Gross</i>	-1103%	-42%
		<i>Net Profit After Tax</i>	-1393%	-48%

Berdasarkan informasi pada Tabel 6, terlihat jelas bahwa pada estimasi pola PT Garuda Indonesia Tbk, terjadi penurunan transaksi dan gaji kerja sebesar -10% pada tahun 2021 dan -41% pada tahun 2022. PT Garuda Indonesia Tbk beban pokok penjualan (HPP) juga mengalami penurunan sebesar -10% pada tahun 2021 dan -41% pada tahun 2022. Keuntungan bersih PT Garuda Indonesia Tbk menunjukkan peningkatan sebesar 74% pada tahun 2021, namun mengalami penurunan yang luar

biasa sebesar -251% pada tahun 2022 Keuntungan bersih setelah biaya PT Garuda Indonesia Tbk mengalami penurunan sebesar 66% pada tahun 2021 dan -249% pada tahun 2022.

Dalam perhitungan tren PT Air Asia Indonesia Tbk, penjualan dan pendapatan usaha mengalami penurunan sebesar -61% pada tahun 2021, tetapi mengalami kenaikan signifikan sebesar 135% pada tahun 2022. HPP PT Air Asia Indonesia Tbk menunjukkan penurunan sebesar -48% pada tahun 2021, namun mengalami kenaikan sebesar 15% pada tahun 2022. Laba kotor PT Air Asia Indonesia Tbk menunjukkan penurunan sebesar -37% pada tahun 2021 dan -46% pada tahun 2022. Laba bersih setelah pajak PT Air Asia Indonesia Tbk mengalami penurunan sebesar -18% pada tahun 2021 dan -42% pada tahun 2022.

Dalam estimasi pola PT Jaya Trishindo Tbk, transaksi dan pendapatan bisnis menurun sebesar -56% pada tahun 2021 dan -69% pada tahun 2022. HPP PT Jaya Trishindo Tbk juga menunjukkan penurunan sebesar -62% pada tahun 2021 dan -53% pada tahun 2022. PT Jaya Manfaat bersih Trishindo Tbk berkurang sebesar -42% pada tahun 2021 dan penurunan yang tidak biasa sebesar -1103% pada tahun 2022. Manfaat bersih setelah beban PT Jaya Trishindo Tbk mengalami penurunan sebesar -48% pada tahun 2021 dan penurunan luar biasa sebesar -1393% pada tahun 2022.

Mengingat perhitungan pola untuk 3 organisasi transportasi khususnya PT. Indonesia Tbk. Garuda (GIAA), PT. Air Asia Indonesia Tbk. (CMPP), dan PT. Jaya Trishindo Tbk. (HELI) cenderung disimpulkan bahwa PT. Garuda Indonesia Tbk., PT. Air Asia Indonesia Tbk., dan PT. Jaya Trishindo Tbk. mengalami musibah pada tahun 2021 dan 2022, dimana PT. Indonesia Tbk. Garuda mengalami kemalangan terbesar pada tahun 2021 dan PT. Jaya Trishindo Tbk. mengalami kemalangan terbesar pada tahun 2022. Ketiga organisasi tersebut juga mengalami kemalangan yang semakin besar pada tahun 2021 hingga tahun 2022 dengan keuntungan terbesar dialami oleh PT. Jaya Trishindo Tbk.

## Analisis Indeks

**Tabel 7. Analisis Indeks Perusahaan Subsektor Transportasi Udara Tahun 2020-2022**

No	Company	Deskripsi	Tahun		
			2022	2021	2020
1.	PT. Garuda Indonesia Tbk. (GIAA)	Penjualan dan pendapatan usaha	141%	90%	100%
		Beban pokok penjualan dan pendapatan	141%	90%	100%
		<i>Gross</i>	-151%	174%	100%
		<i>Net Profit After Tax</i>	-149%	166%	100%
2.	PT. Air Asia Indonesia Tbk. (CMPP)	Penjualan dan pendapatan usaha	235%	39%	100%
		Beban pokok penjualan dan pendapatan	115%	52%	100%
		<i>Gross</i>	54%	63%	100%
		<i>Net Profit After Tax</i>	58%	82%	100%

3.	PT. Jaya Trishindo Tbk. (HELI)	Penjualan dan pendapatan usaha	31%	44%	100%
		Beban pokok penjualan dan pendapatan	47%	38%	100%
		Gross	-1003%	58%	100%
		Net Profit After Tax	-1293%	52%	100%

Berdasarkan informasi pada Tabel 7, terlihat jelas bahwa dalam estimasi rekor PT Garuda Indonesia Tbk, transaksi dan pembayaran bisnis mencapai 100 persen pada tahun 2020, turun menjadi 90% pada tahun 2021, dan meningkat lagi menjadi 141% pada tahun 2022. Daftar perlengkapan PT Mesin Garuda Indonesia Tbk pada tahun 2020 sebesar 100 persen, turun menjadi 90% pada tahun 2021, dan meningkat menjadi 141% pada tahun 2022. Keuntungan bersih PT Garuda Indonesia Tbk mencapai 100 persen pada tahun 2020, meningkat menjadi 174% pada tahun 2021, namun mengalami penurunan yang jarang terjadi hingga -151% pada tahun 2022. Keuntungan bersih setelah biaya PT Garuda Indonesia Tbk mencapai 100 persen pada tahun 2020, meningkat menjadi 166% pada tahun 2021, namun turun lagi menjadi -149% pada tahun 2022.

Penjualan dan pendapatan usaha mencapai 100% pada tahun 2020 menurut indeks PT Air Asia Indonesia Tbk, menurun signifikan menjadi 39% pada tahun 2021, dan meningkat lagi menjadi 235% pada tahun 2022. *File gear-pieces* mesin PT Air Asia Tbk pada tahun 2020 adalah 100 persen, turun menjadi 52% pada tahun 2021, namun kembali meningkat menjadi 115% pada tahun 2022. Laba kotor PT Air Asia Indonesia Tbk mencapai 100% pada tahun 2020, meningkat menjadi 63% pada tahun 2021, dan sedikit menurun menjadi 54% pada tahun 2022. PT Keuntungan bersih setelah biaya Air Asia Indonesia Tbk mencapai 100 persen pada tahun 2020, meningkat menjadi 82% pada tahun 2021, dan sedikit menurun lagi menjadi 58% pada tahun 2022.

Dalam perhitungan arsip PT Jaya Trishindo Tbk, transaksi dan pembayaran bisnis mencapai 100 persen pada tahun 2020, turun menjadi 44% pada tahun 2021, dan semakin menurun menjadi 31% pada tahun 2022. Rekor perlengkapan mesin PT Jaya Trishindo Tbk pada tahun 2020 adalah 100%. , turun menjadi 38% pada tahun 2021, dan naik lagi menjadi 47% pada tahun 2022. Keuntungan bersih PT Jaya Trishindo Tbk mencapai 100 persen pada tahun 2020, meningkat menjadi 58% pada tahun 2021, namun mengalami penurunan yang luar biasa menjadi -1003% pada tahun 2022. PT Keuntungan bersih setelah biaya Jaya Trishindo Tbk mencapai 100 persen pada tahun 2020, meningkat menjadi 52% pada tahun 2021, namun turun lagi menjadi -1293% pada tahun 2022.

berdasarkan perhitungan indeks pada tiga perusahaan angkutan yaitu PT. Indonesia Tbk. Garuda GIAA), PT. Air Asia Indonesia Tbk. ( CMPP), dan PT. Jaya Trishindo Tbk. ( HELI) cenderung disimpulkan bahwa PT. Indonesia Tbk. Garuda dan PT. Jaya Trishindo Tbk. mendapat untung pada tahun 2020 dan 2021, namun merugi pada tahun 2022. Sementara itu organisasi PT. Tbk. Air Asia Indonesia sebenarnya menghasilkan uang antara tahun 2020 dan 2022. Keuntungan terbesar didapat oleh PT. Indonesia Tbk. Garuda pada tahun 2021, sedangkan kemalangan terbesar menimpa PT. Jaya Trishindo Tbk. pada tahun 2022.

## KESIMPULAN DAN SARAN

Pemeriksaan ini bertujuan untuk menilai dana organisasi pada 3 organisasi transportasi yaitu PT. Indonesia Tbk. Garuda GIAA), PT. Air Asia Indonesia Tbk. (CMPP), dan PT. Jaya Trishindo Tbk. (HELI) dengan pemeriksaan proporsi, pemeriksaan ukuran normal, pemeriksaan pola, dan pemeriksaan berkas. Mengingat proporsi pemeriksaan yang telah diselesaikan terhadap laporan anggaran PT. Garuda Indonesia Tbk. (GIAA) dan perusahaan pesaing dapat disimpulkan bahwa:

1. Berdasarkan rasio likuiditas GIAA mencapai nilai tertinggi pada tahun 2022 dan nilainya bersaing dengan HELI yang mengalami penurunan nilai dari tahun ke tahun.
2. Berdasarkan rasio aktivitas nilai GIAA tergolong baik dalam mengelola sumber daya dibanding pesaingnya, karena memiliki *Asset Turnover* dan *Receivable Turnover* yang meningkat setiap tahunnya sedangkan pesaing tidak stabil setiap tahunnya.
3. Berdasarkan rasio *leverage* keuangan GIAA total ekuitas tidak sanggup untuk membayar keseluruhan hutangnya, tetapi memiliki total *asset* yang cukup untuk membayar seluruh hutangnya.
4. Berdasarkan rasio *leverage* keuangan hanya GIAA yang memiliki kemampuan untuk menutupi beban bunga menggunakan pendapatan sebelum pajak pada tahun 2022.
5. Berdasarkan rasio profitabilitas hanya GIAA yang memiliki pendapatan positif dan efisien dalam memanfaatkan asetnya pada 2022, tetapi kalah dibanding CMPP dalam efisiensi pengelolaan ekuitas yang selalu memiliki *trend* positif.
6. Berdasarkan analisa *common-size* GIAA lebih baik dibanding pesaingnya karena bisa menekan beban pokok penjualan dan pendapatan dari tahun ke tahun, dan pada tahun 2022 berhasil mendapatkan net profit positif setelah pajak.
7. Berdasarkan analisa *trend* GIAA dan perusahaan pesaing sedang melewati masa buruk karena semua yang berada dibidang tersebut memiliki net profit yang minus setelah pajak.
8. Berdasarkan analisa indeks GIAA mengalami penurunan net profit setelah pajak dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya yang positif di tahun 2022 menjadi negatif, kalah dibanding pesaingnya CMPP yang walau mengalami penurunan tetapi tetap dalam nilai positif.

## DAFTAR PUSTAKA

- Aduhene, D. T., & Osei-Assibey, E. (2021). Socio-economic impact of COVID-19 on Ghana's economy: challenges and prospects. *International Journal of Social Economics*, 48(4), 543–556. <https://doi.org/10.1108/IJSE-08-2020-0582>
- Alo, E. A., Akosile, A. I., & Ayoola, A. O. (2016). The statistical evaluation of the performance of financial ratio analysis in Nigerian manufacturing industry: An empirical study of Guinness Nigeria PLC. *The International Journal of Business & Management*, 4 (1), 295.



- Azmi, Z., & Januryanti, J. (2021). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Sticky Cost. *J-MAS Jurnal Manajemen dan Sains*, 6(1), 274-280.
- Faisal, A., Samben, R., & Pattisahusiwa, S. (2017). Analisis Kinerja Keuangan. *Journal FEB Unmul*, 14(1), 6-15. <https://doi.org/10.29264/jkin.v14i1.2444>
- Gunawan, A., & Wahyuni, S. F. (2013). Pengaruh Rasio Keuangan Terhadap Pertumbuhan Laba pada Perusahaan Perdagangan di Indonesia. *Jurnal Manajemen Dan Bisnis*, 13(1), 63-84.
- Harjoto, Maretno Agus, Rossi, Fabrizio, Lee, Robert, & Sergi, Bruno S. (2021). How do equity markets react to COVID-19? Evidence from emerging and developed countries. *Journal of Economics and Business*, 115, 105966. <https://doi.org/10.1016/j.jeconbus.2020.105966>
- Jha, M. K., & Rangarajan, K. (2020). Analysis of corporate sustainability performance and corporate financial performance causal linkage in the Indian context. *Asian Journal of Sustainability and Social Responsibility*, 5(1), 1-30. <https://doi.org/10.1186/s41180-020-00038-z>
- Mazmur, M., Dang, M., & Vega, M. (2021). COVID-19 and the March 2020 stock market crash. Evidence from S&P1500. *Finance Research Letters*, 38, 101690. <https://doi.org/10.1016/j.frl.2020.101690>
- Nasruddin, R., & Haq, I. (2020). Pembatasan sosial berskala besar (PSBB) dan masyarakat berpenghasilan rendah. *SALAM: Jurnal Sosial Dan Budaya Syar'i*, 7(7), 639-648.