

STUDI PERBANDINGAN KINERJA KEUANGAN PERUSAHAAN PT AIRASIA INDONESIA TBK DENGAN PT GARUDA INDONESIA (PERSERO), TBK MENGGUNAKAN RASIO LIKUIDITAS SAAT DAN SESUDAH PANDEMI (TAHUN 2019 SAMPAI TAHUN 2023)

Fitria Wati¹, Delia Putri Kirani², Risna Haryati³, Itto Turyandi⁴

Program Studi Akuntansi, Politeknik Pajajaran ICB, Bandung, Indonesia^{1,2},
UICM³, Universitas Alghifari⁴

fitria.wati@poljan.ac.id¹, delia.putri@poljan.ac.id², risnaharyati6@gmail.com³, sittooss@unfari.ac.id⁴

Abstract

The aviation industry is one of the transportation sectors that has an important role in supporting community mobility and the economy of a country. PT Garuda Indonesia Tbk and PT AirAsia Indonesia are two airline companies in Indonesia that offer a variety of flight services with different market segmentations. The Indonesian aviation industry has experienced a negative impact due to Covid-19, where at the national level the flow of passengers from cargo has decreased quite fantastically from March 2020 to April 2020. Not only at the national level these two airlines also experienced a decrease in the number of passengers during the pandemic in 2020 and 2021, causing these two airlines to experience a significant decrease in revenue and profit in that period which had an impact on the ability of these two airlines to meet financial obligations and maintain their financial performance. This study attempts to assess the financial performance of PT Garuda Indonesia Tbk and PT AirAsia Indonesia by using Liquidity Ratio analysis which includes Current Ratio, Quick Ratio, Cash Ratio, Cash Turnover Ratio and Inventory to Net Working Capital, with data taken from financial statements for the 2019-2023 period. Both airlines experienced a significant decline based on five main financial ratios. The liquidity ratios of both companies are low which indicates difficulty in meeting short-term obligations.

Keywords : Aviation Industry; Liquidity; Financial Performance; Current Ratio; Quick Ratio; Cash Ratio; Cash Turnover Ratio; Inventory to Net Working Capital

Abstrak

Industri penerbangan merupakan salah satu sektor transportasi yang memiliki peran penting dalam mendukung mobilitas masyarakat dan perekonomian suatu negara. PT Garuda Indonesia Tbk dan PT AirAsia Indonesia adalah dua perusahaan penerbangan di Indonesia yang menawarkan beragam layanan penerbangan dengan segmentasi pasar yang berbeda. Industri penerbangan Indonesia mengalami dampak negatif akibat Covid-19, dimana dalam tingkat nasional arus penumpang dari kargo mengalami penurunan yang cukup fantastis dari Maret 2020 ke April 2020. Bukan hanya pada tingkat nasional kedua maskapai ini juga mengalami penurunan jumlah penumpang selama pandemi pada tahun 2020 dan 2021, menyebabkan kedua maskapai ini mengalami penurunan jumlah pendapatan dan laba yang signifikan pada periode tersebut yang berdampak pada kemampuan dua maskapai ini untuk memenuhi kewajiban keuangan dan mempertahankan kinerja keuangannya. Penelitian ini mencoba untuk

menilai kinerja keuangan pada PT Garuda Indonesia Tbk dan PT AirAsia Indonesia dengan menggunakan analisis Rasio Likuiditas yang meliputi *Current Ratio*, *Quick Ratio*, *Cash Ratio*, Rasio Perputaran Kas dan *Inventory to Net Working Capital*, dengan data yang diambil dari laporan keuangan periode 2019-2023. Kedua maskapai mengalami penurunan yang signifikan berdasarkan lima rasio keuangan utama. Rasio likuiditas kedua perusahaan rendah dimana menunjukkan kesulitan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek.

Kata kunci : Industri Penerbangan; Likuiditas; Kinerja Keuangan; Current Ratio; Quick Ratio; Cash Ratio; Rasio Perputaran Kas; Inventory to Net Working Capital

PENDAHULUAN

Dalam Undang-undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan disebutkan penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang, dan fasilitas umum lainnya. Industri penerbangan merupakan salah satu sektor transportasi yang memiliki peran penting dalam mendukung mobilitas masyarakat dan perekonomian suatu negara.

Selama setengah abad perjalanan bisnis penerbangan di Indonesia, telah banyak tumbuh perusahaan penerbangan mencapai lebih kurang 95 perusahaan yang pernah hadir, namun dikarenakan persaingan bisnis yang begitu ketat, satu persatu menutup operasionalnya.

Tren pertumbuhan dan perkembangan industri penerbangan terjadi pada periode 2015-2019. Industri penerbangan terus mengalami pertumbuhan yang cukup konsisten. Jumlah rute domestik sesuai izin meningkat sebesar 12 persen per tahun pada periode tersebut. Namun hingga akhir 2020, jumlah penumpang udara domestik hanya mencapai sebanyak 35.393.966 orang turun sebanyak 2.045.851 orang atau sebesar 95 persen dibanding tahun 2019, penurunan ini terjadi akibat dampak dari pandemik covid-19.

Menurut WHO (*World Health Organization*) pandemi penyakit virus korona 2019 (COVID-19) adalah wabah global virus korona – penyakit menular yang disebabkan oleh virus korona sindrom pernafasan akut berat 2 (SARS-Co-2), kasus virus corona baru (nCoV) pertama kali terdeteksi di Tiongkok pada Desember 2019, dan virus tersebut menyebar dengan cepat ke negara-negara lain di seluruh dunia. Hal ini menyebabkan WHO mengumumkan Keadaan Darurat Kesehatan Masyarakat yang Meresahkan Dunia (PHEIC) pada 30 Januari 2020 dan menetapkan wabah tersebut sebagai pandemi pada 11 Maret 2020.

Pandemi COVID-19 yang melanda dunia membawa dampak yang sangat signifikan terhadap berbagai sektor industri, termasuk industri penerbangan yang turun sebanyak 80% sejak awal tahun dan sekitar 17.000 pesawat diparkir di berbagai bandara di seluruh dunia. Industri ini mengalami tekanan yang luar biasa akibat kebijakan pembatasan sosial, pembatasan penerbangan, penutupan perbatasan, penurunan drastis permintaan perjalanan udara dan pembatalan perjalanan. Di tengah kondisi tersebut, banyak maskapai penerbangan, baik yang berskala besar maupun kecil, mengalami tantangan besar dalam menjalani operasi

mereka. Krisis ini dianggap sebagai krisis terparah dalam sejarah penerbangan dunia. Beberapa perusahaan yang terdampak adalah PT AirAsia Indonesia Tbk dan PT Garuda Indonesia (persero) Tbk.

PT AirAsia Indonesia Tbk adalah maskapai penerbangan bertarif rendah terbaik dunia selama 11 tahun oleh Skytrax dalam penghargaan perjalanan internasional di wilayah Asia Tenggara yang berbasis di Jakarta, Indonesia. Maskapai ini mengoperasikan penerbangan domestik yang menghubungkan pengunjung dan destinasi melalui 293 rute. Di sisi Lain, PT Garuda Indonesia (persero) Tbk, atau dikenal sebagai Garuda Indonesia adalah salah satu maskapai penerbangan nasional Indonesia yang terbang ke lebih dari 40 tujuan domestik dan 36 tujuan internasional Indonesia yang berkantor pusat di Bandar Bedriif. Garuda Indonesia merupakan anggota Sky Team satu-satunya di Indonesia dan maskapai terbesar kedua di Indonesia. PT Garuda Indonesia (persero) Tbk mengoperasikan penerbangan terjadwal ke sejumlah destinasi meliputi benua Asia, Eropa dan Australia dari Jakarta, serta untuk penerbangan Haji. Liputan6.com, Jakarta – PT Garuda Indonesia (persero) Tbk (GIAA) memperoleh sejumlah pengakuan internasional pada ajang ‘Skytrax World Airline Awards 2021’ yang masuk jajaran maskapai global terbaik di tujuh kategori unggulan.

Sebagai maskapai yang terdampak oleh pandemi, PT AirAsia dan PT Garuda Indonesia Tbk menghadapi situasi yang sangat menantang. Pandemi menyebabkan berkurangnya penerbangan, baik domestik maupun internasional, yang mengakibatkan penurunan pendapatan secara drastis. Selain itu, perusahaan juga harus menghadapi beban operasional yang terus berjalan, sementara kas masuk dari penjualan tiket dan layanan lainnya hampir terhenti. Kondisi ini mengakibatkan AirAsia menghentikan sementara seluruh layanannya di Indonesia, guna menekan penyebaran Covid-19. Karena itu, perusahaan memangkas gaji karyawan 15% hingga 75% yang disesuaikan dengan jabatan pegawai. Sedangkan Garuda Indonesia dari medkom.id menurut Direktur Utama (Irfan Setiাপutra) “mengaku pada April hingga Mei 2020, mengalami dampak yang cukup signifikan terhadap penurunan frekuensi penerbangan yang anjlok hampir 90 % dari kondisi sebelum pandemi. Hal tersebut memaksa pihaknya harus meng-grounded atau tidak memperbolehkan pesawat beroperasi sebanyak 70% dari total armada.” Tekanan yang signifikan terhadap likuiditas perusahaan, terutama dalam hal memenuhi kewajiban jangka pendek merupakan factor kunci yang menentukan apakah perusahaan mampu bertahan dalam ketidakpastian ekonomi yang ditimbulkan oleh pandemi.

Rasio likuiditas adalah salah satu indikator keuangan yang penting dalam menilai Kesehatan keuangan perusahaan, khususnya dalam menghadapi krisis. Rasio ini mencerminkan kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya dengan aset lancar yang tersedia. Dalam hal ini, rasio likuiditas seperti *Current Ratio*, *Quick Ratio*, *Cash Ratio*, *Ratio Perputaran Kas dan Inventory To Net Working Capital* menjadi alat ukur yang penting untuk menilai stabilitas keuangan PT AirAsia dan PT Garuda Indonesia Tbk selama dan setelah pandemi. Kelima rasio ini digunakan untuk menilai apakah perusahaan memiliki cukup sumber daya yang likuid untuk menutup kewajiban jangka pendek tanpa bergantung pada penjualan aset atau pembiayaan eksternal.

Perbandingan kinerja keuangan PT AirAsia dan PT Garuda Indonesia Tbk pada tahun 2019 sampai 2023 dengan menggunakan rasio likuiditas memberikan gambaran yang jelas

tentang bagaimana pandemi memengaruhi kesehatan keuangan perusahaan dan bagaimana proses pemulihan berjalan. Analisis rasio likuiditas pada dua periode ini juga penting untuk memahami apakah perusahaan telah mampu membalikkan keadaan dan kembali ke jalur pertumbuhan yang stabil. Dengan menganalisis Current Ratio, Quick Ratio, Cash Ratio, Ratio Perputaran Kas dan Inventory To Net Working Capital dapat diidentifikasi perubahan-perubahan signifikan dalam pengelolaan likuiditas perusahaan serta faktor-faktor yang memengaruhi perbaikan kinerja keuangan AirAsia dan Garuda Indonesia Tbk setelah pandemi.

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan wawasan yang mendalam tentang bagaimana PT AirAsia dan PT Garuda Indonesia Tbk mengelola likuiditasnya selama krisis dan bagaimana perusahaan pulih setelahnya. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi yang signifikan bagi para pemangku kepentingan, termasuk manajemen perusahaan, investor, dan akademisi, dalam memahami dinamika keuangan perusahaan penerbangan di masa krisis serta langkah-langkah strategis yang perlu diambil untuk menghadapi ketidakpastian di masa depan.

KAJIAN PUSTAKA

Laporan keuangan

Menurut Kasmir (2018) Laporan keuangan adalah laporan yang menunjukkan kondisi keuangan perusahaan pada saat ini (kondisi terkini) atau dalam suatu periode tertentu. Bertujuan memberikan informasi keuangan perusahaan kepada pihak dalam maupun luar perusahaan yang memiliki kepentingan terhadap perusahaan, baik pada saat tertentu ataupun periode tertentu.

Rasio Likuiditas

Handono Mardiyanto dalam bukunya Inti Sari Manajemen Keuangan (2009), menyebut likuiditas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam melunasi kewajiban (utang) jangka pendek tepat pada waktunya, termasuk melunasi bagian utang jangka panjang yang jatuh tempo pada tahun bersangkutan. Kasmir dalam bukunya Analisis Laporan Keuangan Edisi 1 (2018) Rasio likuiditas merupakan bagian penting dari analisis ini karena menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya, sehingga memberikan gambaran tentang stabilitas jangka pendek perusahaan. Sementara itu, Cholil mengatakan (2021) Rasio likuiditas merupakan salah satu rasio yang mengukur kesanggupan perusahaan untuk membayar utangnya dalam jangka waktu yang harus segera dibayar atau jangka pendek secara tepat waktu. Toto Prihadi (2012) Rasio likuiditas bertujuan untuk mengetahui sejauh mana kemampuan perusahaan dalam melunasi kewajiban jangka pendeknya.

Dari beberapa pengertian di atas, dapat disimpulkan bahwa Rasio likuiditas adalah kemampuan untuk mengukur seberapa besar perusahaan dalam memenuhi kewajiban lancarnya, yang harus dilunasi segera dalam waktu yang singkat menggunakan alat pembayaran berupa harta lancar. Dan juga dipakai untuk menunjukan posisi keuangan atau kekayaan sebuah perusahaan. Menurut Kasmir (2018) Rasio likuiditas dapat diukur dengan

menggunakan beberapa analisa seperti *Current Ratio (CR)*, *Quick Ratio (QR)*, *Cash Ratio*, *Ratio Perputaran Kas dan Inventory To Net Working Capital*.

a) *Current Ratio* (Rasio Lancar)

Current Ratio adalah kemampuan perusahaan dalam melunasi kewajiban jangka pendek dengan menggunakan total aset lancarnya. Rasio ini dihitung dengan membagi aset lancar dengan kewajiban lancar. Adapun rumus *Current Ratio* menurut Kasmir (2018) adalah sebagai berikut:

$$\frac{\text{Aktiva Lancar}}{\text{Utang Lancar}} \text{ kali}$$

Toto Prihadi (2012) Rasio ini bertujuan untuk mengetahui seberapa jauh jumlah aset lancar perusahaan dapat menjamin utang dari kreditor jangka pendek. Semakin tinggi rasio ini, semakin baik kemampuan perusahaan dalam melunasi utang jangka pendeknya (Kasmir, 2018). Rasio yang Rendah menunjukkan kurangnya modal untuk membayar utang, namun Rasio yang tinggi tidak selalu berarti perusahaan dalam keadaan yang baik, hal ini berarti bahwa kas tidak digunakan sebaik mungkin. Pada praktiknya *Current Ratio* memiliki standar industri 200% atau 2 kali yang dianggap sebagai ukuran yang cukup baik atau memuaskan bagi suatu perusahaan.

Tabel 1.1 Standar Nilai *Current Ratio*

Jenis Rasio	Standar Rasio	Kriteria
Current Ratio	$\geq 200\%$ atau 2 kali	Baik
	$\leq 200\%$ atau 2 Kali	Kurang Baik

b) *Quick Ratio* (Rasio Cepat)

Quick Ratio adalah kemampuan perusahaan dalam memenuhi atau membayar kewajiban atau utang lancar (jangka pendek) dengan aktiva lancar tanpa memperhitungkan nilai persediaan (Inventory). Rasio cepat merupakan rasio yang tidak berbeda jauh dengan rasio lancar. Letak perbedaannya hanyalah pada pengecualian atas persediaannya saja (Kasmir 2012). Rasio ini dihitung dengan mengurangi persediaan dari aktiva lancar dan sisanya dibagi dengan kewajiban lancar. Persediaan dihilangkan karena dianggap aktiva yang sulit dikonversi menjadi kas dengan cepat atau memerlukan waktu relative lebih lama untuk diuangkan. Adapun rumus *Quick Ratio* menurut (Kasmir 2018) adalah sebagai berikut:

$$\frac{\text{Aktiva Lancar} - \text{Persediaan}}{\text{Utang Lancar}} \times 100\%$$

Atau

$$\frac{\text{Kas} + \text{Bank} + \text{Surat Berharga} + \text{Piutang}}{\text{Utang Lancar}} \times 100\%$$

Semakin tinggi rasio cepat ini dikatakan semakin baik rasio likuiditas perusahaan yang bersangkutan (Hidayah, 2020). Selain itu terlalu tingginya *Quick Ratio*, bisa juga menunjukkan kalau perusahaan punya terlalu banyak piutang (tagihan belum terbayar), dan bisa jadi sedang

mengalami kesulitan dalam menagih piutang tersebut. Pada praktiknya Current Ratio memiliki standar industri 150% atau 1,5 kali yang dianggap sebagai ukuran yang cukup baik atau memuaskan bagi suatu perusahaan.

Tabel 1.2 Standar Nilai *Quick Ratio*

Jenis Rasio	Standar Rasio	Kriteria
Quick Ratio	$\geq 150\%$ atau 1,5 kali	Baik
	$\leq 150\%$ atau 1,5 Kali	Kurang Baik

c) *Cash Ratio* (Rasio Kas)

Cash Ratio adalah kemampuan perusahaan untuk melunasi kewajiban segera dengan pembayaran uang tunai, tanpa harus menunggu perputaran piutang dan persediaan. Rasio Kas merupakan rasio likuiditas yang paling ketat dan konservatif terhadap kemampuan perusahaan dalam menutupi hutang atau kewajiban jangka pendeknya jika dibandingkan rasio-rasio likuiditas lainnya (rasio lancar dan rasio cepat) (Hidayah, 2020). Dapat dikatakan rasio ini menunjukkan kemampuan sesungguhnya bagi perusahaan untuk membayar utang-utang jangka pendeknya (Kasmir 2018). Adapun rumus *Cash Ratio* menurut (Kasmir 2018) adalah sebagai berikut:

$$\frac{\text{Kas dan Setara Kas}}{\text{Utang Lancar}} \times 100\%$$

atau

$$\frac{\text{Kas} + \text{Bank}}{\text{Utang Lancar}} \times 100\%$$

Jika *Cash Ratio* terlalu tinggi akibat adanya indikasi penimbunan kas artinya kas tidak digunakan secara baik dan efektif dalam menghasilkan laba (kasmir 2008). Pada praktiknya Current Ratio memiliki standar industri 50% yang dianggap sebagai ukuran yang cukup baik atau memuaskan bagi suatu perusahaan.

Tabel 1.3 Standar Nilai *Cash Ratio*

Jenis Rasio	Standar Rasio	Kriteria
Cash Ratio	$\geq 50\%$	Baik
	$\leq 50\%$	Kurang Baik

d) Rasio Perputaran Kas

Rasio Perputaran Kas adalah rasio keuangan yang digunakan untuk mengukur seberapa efektif perusahaan menggunakan kas yang dimilikinya untuk mendukung penjualan. Perputaran kas adalah jumlah kas yang berputar dalam periode satu tahun (Martono dan Harjito 2011). Rasio Perputaran Kas berfungsi untuk mengukur tingkat kecukupan modal kerja perusahaan yang di butuhkan untuk membayar tagihan dan membiayai penjualan (James O.

Gill). Rasio ini digunakan untuk mengukur tingkat ketersediaan kas untuk membayar tagihan (utang) dan biaya-biaya terkait dengan penjualan (Kasmir 2018). Adapun rumus Rasio Perputaran Kas menurut (Kasmir 2018) adalah sebagai berikut:

$$\frac{\text{Penjualan Bersih}}{\text{Modal kerja Bersih}} \times 100\%$$

atau

Rasio perputaran $\frac{\text{Penjualan Bersih}}{\text{Aktiva Lancar} - \text{Utang Lancar}} \times 100\%$ n kas rata-rata. Rasio ini digunakan untuk melihat sejauh mana efektivitas perusahaan dalam mengelola dana kasnya untuk menghasilkan pendapatan atau penjualan. Pada praktiknya Rasio Perputaran Kas memiliki standar industri 10% yang dianggap sebagai ukuran yang cukup baik atau memuaskan bagi suatu perusahaan.

Tabel 1.4 Standar Nilai Rasio Perputaran Kas

Jenis Rasio	Standar Rasio	Kriteria
Rasio Perputaran Kas	$\geq 10\%$	Baik
	$\leq 10\%$	Kurang Baik

e) *Inventory to Net Working Capital*

Inventory to Net Working Capital adalah rasio keuangan yang digunakan untuk mengukur persentase persediaan (*Inventory*) terhadap modal kerja bersih (*Net Working Capital*). Rasio ini memberikan gambaran tentang likuiditas dan efisiensi manajemen persediaan dalam sebuah perusahaan. Adapun rumus Rasio Perputaran Kas menurut (Kasmir 2018) adalah sebagai berikut:

$$\frac{\text{Persediaan}}{\text{Aktiva Lancar} - \text{Utang Lancar}} \times 100\%$$

Inventory to Net Working Capital yang positif menunjukkan bahwa perusahaan memiliki sumber daya yang cukup untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Sementara itu, modal kerja yang diikat dalam persediaan dapat mempengaruhi likuiditas karena persediaan memerlukan waktu untuk dikonversi menjadi kas. Pada praktiknya *Inventory to Net Working Capital* memiliki standar industri 12% yang dianggap sebagai ukuran yang cukup baik atau memuaskan bagi suatu perusahaan.

Tabel 1.5 Standar Nilai *Inventory to Net Working Capital*

Jenis Rasio	Standar Rasio	Kriteria
Inventory to Net Working Capital	$\geq 12\%$	Baik
	$\leq 12\%$	Kurang Baik

METODE PENELITIAN

Pendekatan penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian deskriptif kuantitatif. Dalam penelitian ini analisis deskriptif digunakan untuk mengetahui bagaimana *Current ratio*, *Quick ratio*, *Cash ratio*, Rasio perputaran kas dan *Inventory To net Working Capital* dapat diidentifikasi perubahan-perubahan signifikannya dalam pengelolaan likuiditas perusahaan AirAsia dan Garuda Indoneisa Tbk

Objek Penelitian

Objek dari penulisan penelitian ini adalah perbandingan kinerja keuangan perusahaan penerbangan PT AirAsia dan PT Garuda Indonesia Tbk. Populasi yang dapat diambil dari penelitian ini adalah data keuangan PT AirAsia dan PT Garuda Indonesia Tbk. Maka data sampel yang diperoleh dari sampel penelitian ini adalah 5 pengamatan, yaitu 5 tahun laporan keuangan dari masing-masing perusahaan.

Jenis Data dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang bersifat kuantitatif berwujud angka-angka, kemudian dilakukan perhitungan selanjutnya data hasil perhitungan atau pengukuran tersebut diproses dengan cara dianalisis. Jenis data dalam penelitian ini merupakan laporan keuangan Perusahaan AirAsia dan Garuda Indonesia Tbk tahun 2019 sampai dengan tahun 2023. Dalam penelitian ini, data yang dimaksud adalah data yang diperoleh dari sumber-sumber yang sudah ada berupa dokumen-dokumen keuangan yang sudah terdokumentasikan pada laporan, buku, jurnal dan lainya yang diperoleh dari database-database yang tersedia secara online.

Instrumen Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan penelitian ini adalah dokumentasi. Menurut Suharso (2009:104), dokumentasi adalah data sekunder yang disimpan dalam bentuk file atau dokumen (catatan konvensional maupun elektronik), buku, tulisan laporan, notulensi rapat, majalah, surat kabar, dan terkait buku referensi, maupun jurnal-jurnal ekonomi studi Pustaka. Data ini diperoleh dari website IDX yang ada di Bursa Efek Indoneisa (BEI) adalah perusahaan yang memfasilitasi transaksi efek perusahaan terbuka di Indonesia.

Teknik Analisis Data

Teknik analisis data adalah cara yang digunakan berkenaan dengan perhitungan untuk menjawab rumusan masalah dan pengujian hipotesis yang diajukan dalam penelitian, Sugiono (2018:285).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Rasio Likuiditas

Berikut ini adalah rekapitulasi laporan keuangan PT AirAsia dan PT Garuda Indonesia Tbk periode 2019 sampai 2023, yang digunakan dalam menghitung rasio likuiditas:

Tabel 2.1 Rekapitulasi Laporan Keuangan PT AirAsia Tahun 2019 Sampai 2023

Tahun	Kas & Setara Kas	Persediaan	Aktiva Lancar	Utang Lancar	Penjualan Bersih
2019	311.873.503.513	59.958.238.891	945.905.221.392	1.986.534.474.236	6.708.800.607.590
2020	18.722.028.051	63.621.490.330	172.660.668.664	4.957.130.972.939	1.610.973.387.045
2021	21.134.302.906	58.309.538.161	165.547.101.103	6.601.734.213.455	626.001.737.959
2022	26.734.281.919	89.167.777.996	287.482.120.575	7.454.518.137.308	3.780.525.920.680
2023	56.254.020.061	103.887.218.346	332.000.477.335	8.578.183.745.370	6.625.320.826.182

Tabel 2.2 Rekapitulasi Laporan Keuangan PT Garuda Indonesia Tbk Tahun 2019 Sampai 2023

Tahun	Kas & Setara Kas	Persediaan	Aktiva Lancar	Utang Lancar	Penjualan Bersih
2019	299.348.853	167.744.331	1.133.892.533	3.395.880.889	4.572.638.083
2020	200.979.909	105.199.006	536.547.176	4.294.797.755	1.492.331.099
2021	54.442.439	73.033.991	305.725.029	5.771.313.185	1.336.678.470
2022	521.682.689	67.986.260	801.153.825	1.681.029.672	2.100.079.558
2023	289.846.369	116.246.316	653.772.901	1.165.155.552	2.936.631.094

Berdasarkan table di atas dapat diketahui bahwa terdapat beberapa komponen laporan keuangan yang digunakan dalam menghitung rasio likuiditas diantaranya kas & setara kas, persediaan, aktiva lancar, utang lancar, dan penjualan bersih.

1. *Current Ratio* (Rasio Lancar)

Rumus : $\frac{\text{Aktiva Lancar}}{\text{Utang Lancar}}$ kali

Dengan demikian maka *Current Ratio* (Rasio Lancar) pada PT AirAsia untuk tahun 2019, 2020, 2021, 2022, dan 2023 adalah sebagai berikut;

- Tahun 2019: $\frac{945.905.221.392}{1.986.534.474.236}$ kali = 0,48 kali
- Tahun 2020: $\frac{172.660.668.664}{4.957.130.972.939}$ kali = 0,03 kali
- Tahun 2021: $\frac{165.547.101.103}{6.601.734.213.455}$ kali = 0,03 kali
- Tahun 2022: $\frac{287.482.120.575}{7.454.518.137.308}$ kali = 0,04 kali
- Tahun 2023: $\frac{332.000.477.335}{8.578.183.745.370}$ kali = 0,04 kali

Dari analisis perhitungan *Current Ratio* (Rasio Lancar) di atas pada untuk PT AirAsia tahun 2019 – 2023 dapat ditampilkan pada table sebagai berikut:

Tabel 3.1 Tabel Perhitungan Current Ratio PT AirAsia Tahun 2019 Sampai 2023

Tahun	Aktiva Lancar	Utang Lancar	Current Ratio	Perubahan	Keterangan
2019	945.905.221.392	1.986.534.474.236	0,48 kali	-	Kurang Baik
2020	172.660.668.664	4.957.130.972.939	0,03 kali	0,45	Kurang Baik

2021	165.547.101.103	6.601.734.213.455	0,03 kali	0	Kurang Baik
2022	287.482.120.575	7.454.518.137.308	0,04 kali	0,01	Kurang Baik
2023	332.000.477.335	8.578.183.745.370	0,04 kali	0	Kurang Baik
Rata – Rata Current Ratio			0,12 kali		
Rata – Rata Industri			2 kali		

Dengan demikian maka *Current Ratio* (Rasio Lancar) pada PT Garuda Indonesia Tbk untuk tahun 2019, 2020, 2021, 2022, dan 2023 adalah sebagai berikut:

- Tahun 2019 : $\frac{1.133.892.533}{3.395.880.889}$ kali = 0,33 kali
- Tahun 2020 : $\frac{536.547.176}{4.294.797.755}$ kali = 0,12 kali
- Tahun 2021 : $\frac{305.725.029}{5.771.313.185}$ kali = 0,05 kali
- Tahun 2022 : $\frac{801.153.825}{1.681.029.672}$ kali = 0,48 kali
- Tahun 2023 : $\frac{653.772.901}{1.165.155.552}$ kali = 0,56 kali

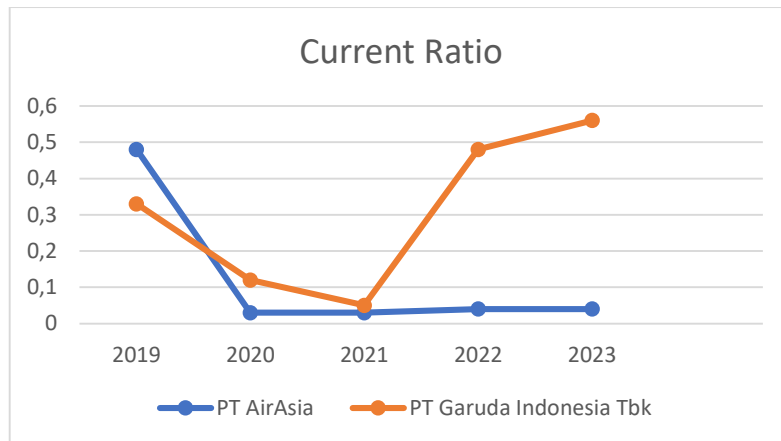
Dari analisis perhitungan *Current Ratio* (Rasio Lancar) di atas pada untuk PT Garuda Indonesia Tbk tahun 2019 – 2023 dapat ditampilkan pada table sebagai berikut:

Tabel 3.2 Tabel Perhitungan *Current Ratio* PT Garuda Indonesia Tbk Tahun 2019 Sampai 2023

Tahun	Aktiva Lancar	Utang Lancar	Current Ratio	Perubahan	Keterangan
2019	1.133.892.533	3.395.880.889	0,33 kali	-	Kurang Baik
2020	536.547.176	4.294.797.755	0,12 kali	0,21	Kurang Baik
2021	305.725.029	5.771.313.185	0,05 kali	0,04	Kurang Baik
2022	801.153.825	1.681.029.672	0,48 kali	0,43	Kurang Baik
2023	653.772.901	1.165.155.552	0,56 kali	0,08	Kurang Baik
Rata – Rata Current Ratio			0,31 kali		
Rata – Rata Industri			2 kali		

Berdasarkan hasil diatas dapat digambarkan grafik hasil perhitungan *Current Ratio* PT AirAsia dan PT Garuda Indonesia Tbk tahun 2019 sampai 2023 adalah sebagai berikut:

Grafik 1.1 Current Ratio PT AirAsia dan PT Garuda Indonesia Tbk Tahun 2019 Sampai 2023



Hasil analisis menunjukkan bahwa *current ratio* Pt AirAsia selama periode 2019 sampai 2023 mengalami fluktuasi, hal ini dapat dilihat dari perolehan rasio lancar. Rasio tertinggi tercatat pada tahun 2019 sebesar 0,48 kali, namun terus menurun drastis hingga mencapai 0,03 kali pada tahun 2020 dan 2021 sedangkan pada tahun 2022 dan 2023, rasio mengalami sedikit peningkatan menjadi 0,04 kali. PT AirAsia menunjukkan performa *Current Ratio* yang kurang baik, dengan rata-rata sebesar 0,12 kali, jauh di bawah rata-rata industri sebesar 2 kali. Penurunan ini disebabkan oleh kenaikan signifikan utang lancar, dari Rp1,99 triliun pada tahun 2019 menjadi Rp8,57 triliun pada tahun 2023, yang tidak diimbangi dengan peningkatan aktiva lancar. Hal ini menunjukkan bahwa PT AirAsia memiliki kemampuan likuiditas yang sangat rendah untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya.

Sementara itu, *current ratio* PT Garuda Indonesia Tbk selama periode 2019 sampai 2023 mengalami fluktuasi, hal ini dapat dilihat dari perolehan rasio lancar. Pada tahun 2019 rasio yang di peroleh sebesar 0,33 kali kemudian pada tahun 2020 mengalami penurunan menjadi 0,12 kali. Rasio terendah tercatat pada tahun 2021 sebesar 0,05 kali, sementara rasio tertinggi terjadi pada tahun 2023 dengan 0,56 kali. Peningkatan yang signifikan mulai terlihat sejak tahun 2022, ketika rasio meningkat dari 0,48 kali menjadi 0,56 kali pada tahun 2023. PT Garuda Indonesia Tbk menunjukkan performa *Current Ratio* yang kurang baik, memiliki rata-rata *Current Ratio* sebesar 0,31 kali, yang juga berada di bawah rata-rata industri. Perbaikan ini didorong oleh penurunan utang lancar yang signifikan, dari Rp5,77 triliun pada tahun 2021 menjadi Rp1,16 triliun pada tahun 2023. Meski begitu, *Current Ratio* PT Garuda Indonesia masih tergolong kurang baik, meskipun terdapat tren pemulihan yang positif dalam beberapa tahun terakhir.

Berdasarkan analisis data selama lima tahun terakhir, menunjukkan bahwa baik PT AirAsia maupun PT Garuda Indonesia Tbk menghadapi tantangan serius dalam mempertahankan likuiditas yang sehat selama periode 2019 hingga 2023. Kedua perusahaan mencatat performa yang jauh di bawah rata-rata industri sebesar 2 kali. PT Garuda Indonesia memiliki performa *Current Ratio* yang lebih baik dibandingkan PT AirAsia, baik dari segi rata-rata rasio maupun tren perbaikan selama periode 2019 hingga 2023. Dengan rata-rata *Current Ratio* sebesar 0,31 kali, PT Garuda Indonesia menunjukkan kemampuan likuiditas yang lebih tinggi dibandingkan PT AirAsia yang hanya mencapai 0,12 kali. Perbedaan ini semakin terlihat dari tren perbaikan rasio pada PT Garuda Indonesia, khususnya pada tahun 2022 dan 2023, di mana rasio meningkat yang menunjukkan upaya perusahaan dalam mengelola utang lancarnya

secara lebih efektif. Sebaliknya, PT AirAsia tidak menunjukkan perbaikan signifikan, dengan rasio yang stagnan sejak tahun 2022. Faktor utama yang berkontribusi pada perbedaan ini adalah keberhasilan PT Garuda Indonesia dalam menurunkan utang lancarnya secara drastis, dari Rp5,77 triliun pada tahun 2021 menjadi hanya Rp1,16 triliun pada tahun 2023, yang merupakan hasil dari restrukturisasi utang serta upaya efisiensi operasional untuk memperbaiki arus kas. Di sisi lain, PT AirAsia justru mengalami peningkatan utang lancar yang terus-menerus, mencapai Rp8,57 triliun pada tahun 2023. Kenaikan ini sebagian besar diakibatkan oleh kerugian operasional yang berkelanjutan, kebutuhan pembiayaan jangka pendek untuk menjaga keberlangsungan bisnis, serta dampak signifikan dari pandemi COVID-19 yang menurunkan pendapatan perusahaan secara drastis. Meskipun PT Garuda Indonesia memiliki performa yang lebih baik dibandingkan PT AirAsia, kedua perusahaan sama-sama berada jauh di bawah rata-rata industri sebesar 2 kali, yang mencerminkan kelemahan fundamental dalam pengelolaan likuiditas terutama dalam kemampuan untuk mengelola aset lancar dan utang lancar dengan efisien. Dengan demikian, meskipun PT Garuda Indonesia menunjukkan tren yang lebih positif dibandingkan PT AirAsia, keduanya tetap menghadapi tantangan besar dalam memenuhi standar industri yang ideal.

2. *Quick Ratio* (Rasio Cepat)

$$\text{Rumus : } \frac{\text{Aktiva Lancar} - \text{Persediaan}}{\text{Utang Lancar}} \times 100\%$$

Dengan demikian maka *Quick Ratio* (Rasio Cepat) pada PT AirAsia untuk tahun 2019, 2020, 2021, 2022, dan 2023 adalah sebagai berikut:

- Tahun 2019: $\frac{945.905.221.392 - 59.958.238.891}{1.986.534.474.236} \times 100\% = 44\%$
- Tahun 2020: $\frac{172.660.668.664 - 63.621.490.330}{4.957.130.972.939} \times 100\% = 2\%$
- Tahun 2021: $\frac{165.547.101.103 - 58.309.538.161}{6.601.734.213.455} \times 100\% = 6\%$
- Tahun 2022: $\frac{287.482.120.575 - 89.167.777.996}{7.454.518.137.308} \times 100\% = 2,6\%$
- Tahun 2023: $\frac{332.000.477.335 - 103.887.218.346}{8.578.183.745.370} \times 100\% = 2,6\%$

Dari analisis perhitungan *Quick Ratio* (Rasio Cepat) di atas pada untuk PT AirAsia tahun 2019 – 2023 dapat ditampilkan pada table sebagai berikut:

Tabel 3.3 Tabel Perhitungan *Quick Ratio* PT AirAsia Tahun 2019 Sampai 2023

Tahun	Aktiva Lancar	Persediaan	Utang Lancar	Quick Ratio	Perubahan	Keterangan
2019	1.133.892.533	59.958.238.891	1.986.534.474.236	44%	-	Kurang Baik
2020	536.547.176	63.621.490.330	4.957.130.972.939	2%	42	Kurang Baik
2021	305.725.029	58.309.538.161	6.601.734.213.455	6%	4	Kurang Baik
2022	801.153.825	89.167.777.996	7.454.518.137.308	2,6%	3,4	Kurang Baik
2023	653.772.901	103.887.218.346	8.578.183.745.370	2,6%	0	Kurang Baik
Rata – Rata Quick Ratio				11,4%		

Rata – Rata Industri	150%
----------------------	------

Dengan demikian maka *Quick Ratio* (Rasio Cepat) pada PT Garuda Indonesia Tbk untuk tahun 2019, 2020, 2021, 2022, dan 2023 adalah sebagai berikut:

- Tahun 2019: $\frac{1.133.892.533 - 167.744.331}{3.395.880.889} \times 100\% = 28\%$
- Tahun 2020: $\frac{536.547.176 - 105.199.006}{4.294.797.755} \times 100\% = 10\%$
- Tahun 2021: $\frac{305.725.029 - 73.033.991}{5.771.313.185} \times 100\% = 4\%$
- Tahun 2022: $\frac{801.153.825 - 67.986.260}{1.681.029.672} \times 100\% = 43\%$
- Tahun 2023: $\frac{653.772.901 - 116.246.316}{1.165.155.552} \times 100\% = 46\%$

Dari analisis perhitungan *Quick Ratio* (Rasio Cepat) di atas pada untuk PT Garuda Indonesia Tbk tahun 2019 – 2023 dapat ditampilkan pada table sebagai berikut:

Tabel 3.4 Tabel Perhitungan *Quick Ratio* PT Garuda Indonesia Tbk Tahun 2019 Sampai 2023

Tahun	Aktiva lancar	Persediaan	Utang Lancar	Quick Ratio	Perubahan	Keterangan
2019	1.133.892.533	167.744.331	3.395.880.889	28%	-	Kurang Baik
2020	536.547.176	105.199.006	4.294.797.755	10%	18	Kurang Baik
2021	305.725.029	73.033.991	5.771.313.185	4%	6	Kurang Baik
2022	801.153.825	67.986.260	1.681.029.672	43%	39	Kurang Baik
2023	653.772.901	116.246.316	1.165.155.552	46%	3	Kurang Baik
Rata – Rata Quick Ratio				26%		
Rata – Rata Industri				150%		

Berdasarkan hasil diatas dapat digambarkan grafik hasil perhitungan *Quick Ratio* PT AirAsia dan PT Garuda Indonesia Tbk tahun 2019 sampai 2023 adalah sebagai berikut :

Grafik 1.2 Quick Ratio PT AirAsia dan PT Garuda Indonesia Tbk Tahun 2019 Sampai 2023



Hasil analisis menunjukkan bahwa *Quick Ratio* PT AirAsia selama periode 2019 sampai 2023 mengalami fluktuasi, hal ini dapat dilihat dari perolehan rasio cepat. Rasio tertinggi tercatat pada tahun 2019 sebesar 44%, namun terus menurun drastis hingga mencapai 2% pada tahun 2020 yang mencerminkan dampak signifikan terhadap kemampuan likuiditas perusahaan. Kemudian pada tahun 2021 mengalami sedikit kenaikan menjadi 6%, sedangkan pada tahun 2022 dan 2023 mengalami stagnan di angka rendah yaitu 2,6%. PT AirAsia menunjukkan performa *Quick Ratio* yang kurang baik, dengan rata-rata sebesar 11,4%, menunjukkan hasil yang sangat jauh di bawah rata-rata industri sebesar 150%. Angka ini mencerminkan kemampuan likuiditas yang sangat rendah untuk memenuhi kewajiban lancarnya tanpa mengandalkan persediaan. Kondisi ini menunjukkan bahwa ketidakmampuan PT AirAsia menghadapi tantangan serius dalam mempertahankan likuiditas yang sehat, yang dapat berdampak pada kelangsungan operasional perusahaan, terutama dalam menghadapi kewajiban jangka pendeknya.

Sementara itu, *current ratio* PT Garuda Indonesia Tbk selama periode 2019 sampai 2023 mengalami fluktuasi, hal ini dapat dilihat dari perolehan rasio cepat. Pada tahun 2019 rasio yang di peroleh sebesar 28% kemudian pada tahun 2020 mengalami penurunan menjadi 10%. Rasio terendah tercatat pada tahun 2021 sebesar 4%, sementara rasio tertinggi terjadi pada tahun 2023 dengan 46%. Peningkatan performa yang signifikan terlihat pada tahun 2022, ketika rasio meningkat dari 4% menjadi 43%. PT Garuda Indonesia Tbk juga menunjukkan performa *Quick Ratio* yang jauh di bawah rata-rata industri, meskipun sedikit lebih baik dibandingkan PT AirAsia. Rata-rata *Quick Ratio* PT Garuda Indonesia selama periode yang sama hanya mencapai 26%. Tren peningkatan ini menjadi indikasi adanya upaya perbaikan manajemen likuiditas, meskipun pencapaian ini masih jauh dari standar rata-rata industri.

Berdasarkan analisis data selama lima tahun terakhir, analisis *Quick Ratio* menunjukkan bahwa baik PT AirAsia maupun PT Garuda Indonesia Tbk menghadapi tantangan serius dalam mempertahankan likuiditas yang sehat selama periode 2019 hingga 2023. Kedua perusahaan mencatat performa yang jauh di bawah rata-rata industri sebesar 150%, mencerminkan risiko likuiditas yang signifikan dan ketergantungan besar pada persediaan untuk memenuhi kewajiban lancarnya. PT Garuda Indonesia menunjukkan perbaikan yang lebih positif dibandingkan PT AirAsia, terutama pada tahun 2022 dan 2023, di mana rasio cepatnya meningkat secara bertahap dan akhirnya mencapai 46% pada tahun 2023. Meskipun peningkatan ini belum mampu menyamai rata-rata industri, tren tersebut mengindikasikan adanya upaya manajemen untuk memperbaiki pengelolaan likuiditas. Sebaliknya, performa PT AirAsia menunjukkan stagnasi yang sangat mengkhawatirkan, dengan *Quick Ratio* yang tetap rendah di kisaran 2% hingga 2,6% selama tiga tahun terakhir. Ini menandakan tidak adanya upaya signifikan untuk memperbaiki posisi likuiditas perusahaan, baik melalui pengendalian utang lancar maupun peningkatan aset likuid. Kondisi ini dapat memperburuk potensi risiko gagal bayar kewajiban jangka pendek perusahaan, yang pada akhirnya dapat mengancam keberlanjutan operasionalnya. Penurunan yang signifikan pada tahun 2019 ke tahun 2020 dapat dikaitkan dengan peningkatan utang lancar yang cukup besar, di mana kewajiban perusahaan meningkat lebih cepat daripada pertumbuhan aset lancarnya. Kedua perusahaan tidak mampu mendekati rata-rata industri, yang mencerminkan adanya permasalahan struktural yang lebih besar. Hal ini kemungkinan besar disebabkan oleh dampak pandemi COVID-19, yang memukul keras industri penerbangan global, menyebabkan

penurunan tajam dalam pendapatan operasional. *Quick Ratio* mencerminkan kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya tanpa mengandalkan persediaan, sehingga rasio yang rendah menunjukkan likuiditas yang sangat terbatas. Dalam kasus PT Garuda Indonesia, keberhasilan program restrukturisasi memberikan sinyal positif meskipun tantangan likuiditas tetap ada. Sebaliknya, kegagalan PT AirAsia dalam memperbaiki kondisi likuiditasnya menunjukkan kebutuhan mendesak untuk restrukturisasi menyeluruh, pengendalian biaya yang lebih baik, dan strategi pengelolaan aset yang lebih efisien. Sangat penting bagi PT AirAsia dan PT Garuda Indonesia untuk segera mengambil tindakan perbaikan yang komprehensif guna meningkatkan kesehatan keuangan mereka, memperkuat kepercayaan pemangku kepentingan, dan memastikan keberlanjutan operasi mereka dalam jangka panjang.

3. *Cash Ratio* (Rasio Kas)

$$\text{Rumus : } \frac{\text{Kas dan Setara Kas}}{\text{Utang Lancar}} \times 100\%$$

Dengan demikian maka *Cash Ratio* (Rasio Kas) pada PT AirAsia untuk tahun 2019, 2020, 2021, 2022, dan 2023 adalah sebagai berikut:

- a. Tahun 2019: $\frac{311.873.503.513}{1.986.534.474.236} \times 100\% = 16\%$
- b. Tahun 2020: $\frac{18.722.028.051}{4.957.130.972.939} \times 100\% = 4\%$
- c. Tahun 2021: $\frac{21.134.302.906}{6.601.734.213.455} \times 100\% = 3\%$
- d. Tahun 2022: $\frac{26.734.281.919}{7.454.518.137.308} \times 100\% = 3\%$
- e. Tahun 2023: $\frac{56.254.020.061}{8.578.183.745.370} \times 100\% = 6\%$

Dari analisis perhitungan *Cash Ratio* (Rasio Kas) di atas pada untuk PT AirAsia tahun 2019 – 2023 dapat ditampilkan pada table sebagai berikut:

Tabel 3.5 Tabel Perhitungan *Cash Ratio* PT AirAsia Tahun 2019 Sampai 2023

Tahun	Kas & Setara Kas	Utang Lancar	Cash Ratio	Perubahan	Keterangan
2019	311.873.503.513	1.986.534.474.236	16%	-	Kurang Baik
2020	18.722.028.051	4.957.130.972.939	4%	12	Kurang Baik
2021	21.134.302.906	6.601.734.213.455	3%	1	Kurang Baik
2022	26.734.281.919	7.454.518.137.308	3%	0	Kurang Baik
2023	56.254.020.061	8.578.183.745.370	6%	3	Kurang Baik
Rata – Rata Cash Ratio			8%		
Rata – Rata Industri			50%		

Dengan demikian maka *Cash Ratio* (Rasio Kas) pada PT Garuda Indonesia Tbk untuk tahun 2019, 2020, 2021, 2022, dan 2023 adalah sebagai berikut:

- Tahun 2019: $\frac{299.348.853}{3.395.880.889} \times 100\% = 9\%$
- Tahun 2020: $\frac{200.979.909}{4.294.797.755} \times 100\% = 5\%$
- Tahun 2021: $\frac{54.442.439}{5.771.313.185} \times 100\% = 10\%$
- Tahun 2022: $\frac{521.682.689}{1.681.029.672} \times 100\% = 31\%$
- Tahun 2023: $\frac{289.846.369}{1.165.155.552} \times 100\% = 25\%$

Dari analisis perhitungan *Cash Ratio* (Rasio Kas) di atas pada untuk PT Garuda Indonesia Tbk tahun 2019 – 2023 dapat ditampilkan pada table sebagai berikut:

Tabel 3.6 Tabel Perhitungan *Cash Ratio* PT Garuda Indonesia Tbk Tahun 2019 Sampai 2023

Tahun	Kas & Setara Kas	Utang Lancar	Cash Ratio	Perubahan	Keterangan
2019	299.348.853	3.395.880.889	9%	-	Kurang Baik
2020	200.979.909	4.294.797.755	5%	4	Kurang Baik
2021	54.442.439	5.771.313.185	10%	5	Kurang Baik
2022	521.682.689	1.681.029.672	31%	21	Kurang Baik
2023	289.846.369	1.165.155.552	25%	6	Kurang Baik
Rata – Rata Cash Ratio			16%		
Rata – Rata Industri			50%		

Berdasarkan hasil diatas dapat digambarkan grafik hasil perhitungan *cash ratio* PT AirAsia dan PT Garuda Indonesia Tbk tahun 2019 sampai 2023 adalah sebagai berikut:

Grafik 1.3 Current Ratio PT AirAsia dan PT Garuda Indonesia Tbk Tahun 2019 Sampai 2023



Hasil analisis menunjukan bahwa *Cash Ratio* Pt AirAsia selama periode 2019 sampai 2023 mengalami fluktuasi, hal ini dapat dilihat dari perolehan rasio kas. Rasio kas tertinggi untuk PT AirAsia tercatat pada tahun 2019 dengan angka 16%, tetapi mengalami penurunan tajam pada tahun 2020 menjadi 4% yang mencerminkan dampak signifikan terhadap

kemampuan likuiditas perusahaan. Pada tahun-tahun berikutnya, yaitu 2021 dan 2022, *Cash Ratio* mengalami stagnan di angka 3%, yang merupakan titik terendah dalam periode analisis ini. Meskipun terdapat sedikit peningkatan pada tahun 2023 dengan rasio mencapai 6%. PT AirAsia menunjukkan tingkat *Cash Ratio* yang sangat rendah dengan rata-rata sebesar 8%, jauh di bawah rata-rata industri yang mencapai 50%. Angka tersebut masih mencerminkan kondisi likuiditas yang sangat lemah. PT AirAsia mengalami kesulitan yang konsisten dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya menggunakan kas dan setara kas yang tersedia, sehingga kondisi likuiditasnya dapat dikategorikan sebagai kurang baik selama periode ini.

Sementara itu, *current ratio* PT Garuda Indonesia Tbk selama periode 2019 sampai 2023 mengalami fluktuasi, hal ini dapat dilihat dari perolehan rasio kas. Pada tahun 2019, *Cash Ratio* Garuda Indonesia berada pada angka 9%, kemudian mengalami penurunan menjadi 5% pada tahun 2020 rasio yang tercatat paling rendah. Pada tahun 2021, rasio kas meningkat sedikit menjadi 10%, yang diikuti oleh peningkatan signifikan dan merupakan rasio tertinggi pada tahun 2022 ketika *Cash Ratio* mencapai 31%. Lonjakan ini mencerminkan perbaikan likuiditas yang cukup besar pada tahun tersebut. Namun, pada tahun 2023, rasio kas kembali mengalami penurunan menjadi 25%, meskipun masih lebih tinggi dibandingkan tahun-tahun sebelumnya kecuali 2022. PT Garuda Indonesia Tbk juga menunjukkan performa *Cash Ratio* yang jauh di bawah rata-rata industri, meskipun sedikit lebih baik dibandingkan PT AirAsia. Rata-rata Quick Ratio PT Garuda Indonesia selama periode yang sama hanya mencapai 16%.

Berdasarkan analisis data selama lima tahun terakhir, PT Garuda Indonesia Tbk memiliki performa *Cash Ratio* yang secara keseluruhan lebih baik dibandingkan dengan PT AirAsia, meskipun keduanya sama-sama menunjukkan tingkat likuiditas yang jauh di bawah standar rata-rata industri sebesar 50%. Rata-rata *Cash Ratio* PT Garuda Indonesia selama periode 2019 hingga 2023 tercatat sebesar 16%, yang lebih tinggi dibandingkan rata-rata PT AirAsia yang hanya mencapai 8% yang menandakan bahwa kemampuan kedua perusahaan untuk memenuhi kewajiban utang jangka pendek mereka menggunakan kas dan setara kas masih berada pada tingkat yang sangat terbatas. Hal ini dapat menjadi perhatian serius, terutama dalam industri penerbangan yang membutuhkan likuiditas tinggi untuk mengelola risiko operasional dan menjaga stabilitas keuangan di tengah volatilitas pasar. Pada tahun 2019, PT Garuda Indonesia mencatat *Cash Ratio* sebesar 9%, sementara PT AirAsia berada pada angka yang lebih tinggi yaitu 16%. Namun, kondisi ini tidak bertahan lama karena pada tahun-tahun berikutnya, rasio kas PT AirAsia terus mengalami penurunan yang signifikan, mencapai titik terendah sebesar 3% pada tahun 2021 dan 2022, sedangkan PT Garuda Indonesia, meskipun juga sempat menurun pada tahun 2020 namun berhasil menunjukkan lonjakan peningkatan yang signifikan hingga mencapai 31% pada tahun 2022. Lonjakan ini mencerminkan adanya upaya strategis perbaikan likuiditas yang berhasil dilakukan PT Garuda Indonesia selama tahun tersebut, sementara PT AirAsia tidak menunjukkan adanya perbaikan yang signifikan selama periode tersebut. Pada tahun 2023, momentum perbaikan ini tidak berlanjut, di mana PT Garuda Indonesia kembali mengalami penurunan *Cash Ratio* menjadi 25%, tetapi angka ini tetap jauh lebih tinggi dibandingkan PT AirAsia yang hanya mencapai 6%, angka ini masih tergolong sangat rendah dan jauh dari standar yang dianggap sehat untuk industri penerbangan. Dengan demikian, meskipun PT Garuda Indonesia menunjukkan fluktuasi perbaikan yang lebih signifikan dibandingkan PT AirAsia, keduanya masih

menghadapi tantangan besar dalam menjaga likuiditas mereka, sehingga kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban utang lancar menggunakan kas yang tersedia berada pada tingkat yang sangat lemah. Hal ini mencerminkan kebutuhan mendesak akan strategi keuangan yang lebih efektif untuk meningkatkan stabilitas dan likuiditas perusahaan, terutama bagi PT AirAsia yang menunjukkan performa likuiditas yang paling lemah sepanjang periode analisis.

4. Rasio Perputaran Kas

$$\text{Rumus : } \frac{\text{Penjualan Bersih}}{\text{Aktiva Lancar} - \text{Utang Lancar}} \times 100\%$$

Dengan demikian maka Rasio Perputaran Kas pada PT AirAsia untuk tahun 2019, 2020, 2021, 2022, dan 2023 adalah sebagai berikut :

- Tahun 2019 : $\frac{6.708.800.607.590}{945.905.221.382 - 1.986.534.474.236} \times 100\% = -644.7\%$
- Tahun 2020 : $\frac{1.610.973.387.645}{172.660.6968.664 - 4.957.130.972.939} \times 100\% = -33.66\%$
- Tahun 2021 : $\frac{626.0014.737.959}{165.547.101.103 - 6.601.734.201.455} \times 100\% = -9.73\%$
- Tahun 2022 : $\frac{3.780.525.920.680}{287.482.120.575 - 7.454.518.137.308} \times 100\% = -52.68\%$
- Tahun 2023 : $\frac{6.625.320.826.182}{332.000.477.335 - 8.578.183.745.370} \times 100\% = -80.33\%$

Dari analisis perhitungan Rasio Perputaran Kas di atas pada untuk PT Air Asia tahun 2019 – 2023 dapat ditampilkan pada table sebagai berikut :

Tabel 3.7 Tabel Perhitungan Rasio Perputaran Kas PT AirAsia Tahun 2019 Sampai 2023

Tahun	Penjualan Bersih	Aktiva Lancar	Utang Lancar	Rasio Perputaran Kas	Perubahan	Keterangan
2019	6.708.800.607.590	945.905.221.392	1.986.534.474.236	-644,7%	-	Kurang Baik
2020	1.610.973.387.045	172.660.668.664	4.957.130.972.939	-33,66%	611,4	Kurang Baik
2021	626.001.737.959	165.547.101.103	6.601.734.213.455	-9,73%	23,93	Kurang Baik
2022	3.780.525.920.680	287.482.120.575	7.454.518.137.308	-52,68%	42,95	Kurang Baik
2023	6.625.320.826.182	332.000.477.335	8.578.183.745.370	-80,33%	27,65	Kurang Baik
Rata – Rata Rasio Perputaran Kas				-164,22%		
Rata – Rata Industri				150%		

Dengan demikian maka Rasio Perputaran Kas pada PT Garuda Indonesia Tbk untuk tahun 2019, 2020, 2021, 2022, dan 2023 adalah sebagai berikut:

- Tahun 2019: $\frac{4.572.638.083}{1.133.892.533 - 3.395.880.889} \times 100\% = -2.02\%$
- Tahun 2020: $\frac{1.492.331.099}{536.547.176 - 4.294.797.755} \times 100\% = -0.397\%$

- c. Tahun 2021: $\frac{1.336.678.470}{305.725.029-577.313.185} \times 100\% = -4.918\%$
- d. Tahun 2022: $\frac{2.100.079.558}{801.153.825-168.029.672} \times 100\% = -2.387\%$
- e. Tahun 2023: $\frac{2.936.631.094}{653.772.901-1.165.155.552} \times 100\% = -5.742\%$

Dari analisis perhitungan Rasio Perputaran Kas di atas pada untuk PT Garuda Indonesia Tbk tahun 2019 – 2023 dapat ditampilkan pada table sebagai berikut :

Tabel 3.8 Tabel Perhitungan Rasio Perputaran Kas PT Garuda Indonesia Tbk Tahun 2019 Sampai 2023

Tahun	Penjualan Bersih	Aktiva Lancar	Utang Lancar	Rasio Perputaran Kas	Perubahan	Keterangan
2019	4.572.638.083	945.905.221.392	1.986.534.474.236	-2.02%	-	Kurang Baik
2020	1.492.331.099	172.660.668.664	4.957.130.972.939	-0.4%	1,62	Kurang Baik
2021	1.336.678.470	165.547.101.103	6.601.734.213.455	-4.92%	4,52	Kurang Baik
2022	2.100.079.558	287.482.120.575	7.454.518.137.308	-2.39%	2,53	Kurang Baik
2023	2.936.631.094	332.000.477.335	8.578.183.745.370	-5.74%	3,35	Kurang Baik
Rata – Rata Rasio Perputaran Kas				-3,09%		
Rata – Rata Industri				150%		

Grafik 1.4 Rasio Perputaran Kas PT AirAsia dan PT Garuda Indonesia Tbk Tahun 2019 Sampai 2023



Hasil analisis menunjukan bahwa PT AirAsia selama periode 2019 sampai 2023 menunjukkan performa Rasio Perputaran Kas yang sangat buruk dengan rata-rata sebesar -164,22%, yang jauh di bawah rata-rata industri sebesar 150%. Kondisi ini mencerminkan bahwa PT AirAsia tidak mampu secara efektif memanfaatkan kas dan aktiva lancar yang dimilikinya untuk mendukung penjualan bersih perusahaan. Pada tahun 2019, PT AirAsia mencatatkan Rasio Perputaran Kas terendah selama periode analisis, yaitu sebesar -644,7%,

yang disebabkan oleh ketidakseimbangan signifikan antara penjualan bersih yang tinggi, yaitu Rp6,7 triliun, dengan aktiva lancar yang relatif kecil, yaitu hanya Rp945 miliar, dibandingkan dengan utang lancar yang mencapai Rp1,98 triliun. Ketidakseimbangan ini menggambarkan tekanan likuiditas yang sangat besar pada perusahaan di tahun tersebut. Namun, pada tahun 2020, terdapat perbaikan yang cukup signifikan, di mana Rasio Perputaran Kas meningkat menjadi -33,66%, meskipun masih berada dalam zona negatif. Peningkatan sebesar ini sebagian besar disebabkan oleh penurunan utang lancar perusahaan, meskipun penjualan bersih juga turun tajam menjadi Rp1,6 triliun. Pada tahun 2021, Rasio Perputaran Kas kembali menunjukkan peningkatan kecil dengan mencapai -9,73%, yang menjadi angka terbaik selama lima tahun terakhir, walaupun masih jauh di bawah rata-rata industri. Sayangnya, tren perbaikan ini tidak dapat dipertahankan, karena pada tahun 2022, Rasio Perputaran Kas kembali memburuk menjadi -52,68%, meskipun penjualan bersih meningkat signifikan. Pada tahun 2023, situasi semakin memburuk, dengan Rasio Perputaran Kas turun menjadi -80,33%. Hal ini menunjukkan bahwa peningkatan pendapatan tidak diimbangi dengan pengelolaan aktiva lancar dan kas yang efisien, sehingga perusahaan tetap berada dalam tekanan likuiditas yang berat.

Di sisi lain, PT Garuda Indonesia Tbk menunjukkan performa Rasio Perputaran Kas yang relatif lebih baik, meskipun tetap berada pada zona negatif dan jauh di bawah rata-rata industri sebesar 150%. Selama periode 2019 hingga 2023, rata-rata Rasio Perputaran Kas PT Garuda Indonesia adalah -3,09%, namun tetap mencerminkan ketidakefisienan dalam memanfaatkan kas dan aktiva lancar untuk mendukung penjualan bersih. Pada tahun 2019, perusahaan mencatatkan Rasio Perputaran Kas sebesar -2,02%, namun pada tahun 2020 rasio ini mengalami peningkatan menjadi -0,40%, yang merupakan rasio terbaik selama lima tahun terakhir meskipun angka ini masih menunjukkan stabilitas yang kurang baik. Pada tahun 2021, Rasio Perputaran Kas PT Garuda Indonesia kembali menurun tajam menjadi -4,92%, yang disebabkan oleh meningkatnya utang lancar perusahaan hingga mencapai Rp6,6 triliun, sementara penjualan bersih hanya mencapai Rp1,33 triliun. Pada tahun 2022, rasio ini mengalami sedikit perbaikan menjadi -2,39%, yang didukung oleh penurunan utang lancar dan peningkatan penjualan bersih. Namun, pada tahun 2023, Rasio Perputaran Kas kembali memburuk menjadi -5,74%. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan masih menghadapi tantangan dalam mengelola kas dan aktiva lancarnya secara optimal untuk mendukung kebutuhan operasionalnya.

Berdasarkan analisis data selama lima tahun terakhir, PT Garuda Indonesia Tbk menunjukkan performa Rasio Perputaran Kas yang secara konsisten lebih baik dibandingkan PT AirAsia, meskipun keduanya berada pada zona negatif dan jauh di bawah rata-rata industri sebesar 150%. Rata-rata Rasio Perputaran Kas PT Garuda Indonesia adalah -3,09%, sedangkan PT AirAsia hanya mencapai rata-rata -164,22%, yang mencerminkan perbedaan signifikan dalam kemampuan kedua perusahaan dalam mengelola kas dan aktiva lancarnya. PT AirAsia menunjukkan fluktuasi yang sangat tajam, dengan Rasio Perputaran Kas terendah mencapai -644,7% pada tahun 2019, sementara PT Garuda Indonesia memiliki fluktuasi yang lebih stabil di rentang -0,40% hingga -5,74%. Selain itu, pada tahun 2022, PT Garuda Indonesia berhasil mencatat perbaikan signifikan dalam Rasio Perputaran Kas, yang mencapai -2,39%, sedangkan PT AirAsia memburuk menjadi -52,68% pada tahun yang sama. Pada tahun 2023, meskipun

PT AirAsia menunjukkan peningkatan pendapatan yang besar, Rasio Perputaran Kas tetap memburuk menunjukkan ketidakefisienan yang mendalam dalam pengelolaan likuiditas. Sebaliknya, PT Garuda Indonesia tetap mencatat rasio yang lebih baik. PT AirAsia menghadapi tantangan besar dalam mengelola likuiditasnya, yang terlihat dari kinerja Rasio Perputaran Kas yang terus berada pada tingkat negatif selama lima tahun terakhir. Tidak adanya perbaikan signifikan dalam pengelolaan kas dan aktiva lancar menunjukkan bahwa perusahaan memerlukan strategi manajemen keuangan yang lebih baik untuk meningkatkan efisiensi operasional dan stabilitas likuiditasnya. Dengan demikian, PT Garuda Indonesia menunjukkan performa yang lebih baik dibandingkan PT AirAsia, namun Rasio Perputaran Kas perusahaan tetap dalam kondisi negatif dan jauh dari standar industri. Kedua perusahaan sama-sama menghadapi tantangan besar dalam mengelola Rasio Perputaran Kas mereka. Kedua perusahaan perlu fokus pada peningkatan efisiensi pengelolaan kas, restrukturisasi manajemen keuangan, pengurangan utang lancar dan strategi pengelolaan likuiditas yang lebih efektif untuk mendekati standar industri yang ideal sebesar 150%, guna meningkatkan efisiensi operasional dan menjaga stabilitas keuangan.

5. *Inventory to Net Working Capital*

$$\text{Rumus : } \frac{\text{Persediaan}}{\text{Aktiva Lancar} - \text{Utang Lancar}} \times 100\%$$

Dengan demikian maka *Inventory to Net Working Capital* pada PT AirAsia untuk tahun 2019, 2020, 2021, 2022, dan 2023 adalah sebagai berikut:

- a. Tahun 2019 : $\frac{59.958.238.891}{945.905.221.392 - 1.986.534.474.236} \times 100\% = -5,76\%$
- b. Tahun 2020 : $\frac{63.621.490.330}{172.660.668.664 - 4.957.130.972.939} \times 100\% = -19,69\%$
- c. Tahun 2021 : $\frac{58.309.538.161}{165.547.101.103 - 6.601.734.213.455} \times 100\% = -0,98\%$
- d. Tahun 2022 : $\frac{89.167.777.996}{287.482.120.575 - 7.454.518.137.308} \times 100\% = -1,24\%$
- e. Tahun 2023 : $\frac{103.887.218.346}{332.000.477.335 - 8.578.183.745.370} \times 100\% = -1,25\%$

Tabel 3.9 Tabel Perhitungan *Inventory to Net Working Capital* PT AirAsia Tahun 2019 Sampai 2023

Tahun	Persediaan	Aktiva Lancar	Utang Lancar	Inventory to Net Working Capital	Perubahan	Keterangan
2019	59.958.238.891	945.905.221.392	1.986.534.474.236	-5,76%	-	Kurang Baik
2020	63.621.490.330	172.660.668.664	4.957.130.972.939	-19,69%	13,93	Kurang Baik
2021	58.309.538.161	165.547.101.103	6.601.734.213.455	-0,98%	18,71	Kurang Baik
2022	89.167.777.996	287.482.120.575	7.454.518.137.308	-1,24%	0,26	Kurang Baik
2023	103.887.218.346	332.000.477.335	8.578.183.745.370	-1,25%	0,01	Kurang Baik
Rata – Rata Inventory to Net Working Capital				-5,78%		
Rata – Rata Industri				12%		

Dengan demikian maka *Inventory to Net Working Capital* pada PT Garuda Indonesia Tbk untuk tahun 2019, 2020, 2021, 2022, dan 2023 adalah sebagai berikut:

- Tahun 2019: $\frac{167.744.331}{1.133.892.533 - 3.395.880.889} \times 100\% = -7,41\%$
- Tahun 2020: $\frac{105.199.006}{536.547.176 - 4.294.797.755} \times 100\% = -2,79\%$
- Tahun 2021: $\frac{73.033.991}{305.725.029 - 5.771.313.185} \times 100\% = -1,33\%$
- Tahun 2022: $\frac{67.986.260}{801.153.825 - 1.681.029.672} \times 100\% = -7,72\%$
- Tahun 2023: $\frac{116.246.316}{653.772.901 - 1.165.155.552} \times 100\% = -22,73\%$

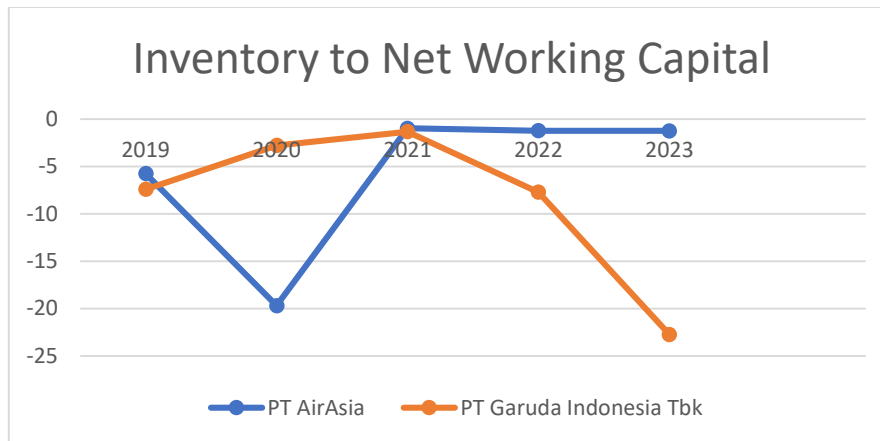
Dari analisis perhitungan *Inventory to Net Working Capital* di atas pada untuk PT Garuda Indonesia Tbk tahun 2019 – 2023 dapat ditampilkan pada table sebagai berikut:

Tabel 3.10 Tabel Perhitungan *Inventory to Net Working Capital* PT Garuda Indonesia Tbk Tahun 2019 Sampai 2023

Tahun	Persediaan	Aktiva Lancar	Utang Lancar	Inventory to Net Working Capital	Perubahan	Keterangan
2019	167.744.331	1.133.892.533	3.395.880.889	-7,41%	-	Kurang Baik
2020	105.199.006	536.547.176	4.294.797.755	-2,79%	4,62	Kurang Baik
2021	73.033.991	305.725.029	5.771.313.185	-1,33%	1,46	Kurang Baik
2022	67.986.260	801.153.825	1.681.029.672	-7,72%	6,39	Kurang Baik
2023	116.246.316	653.772.901	1.165.155.552	-22,73%	15,01	Kurang Baik
Rata – Rata Inventory to Net Working Capital				-8,4%		
Rata – Rata Industri				12%		

Berdasarkan hasil diatas dapat digambarkan grafik hasil perhitungan *Inventory to Net Working Capital* PT AirAsia dan PT Garuda Indonesia Tbk tahun 2019 sampai 2023 adalah sebagai berikut

Grafik 1.5 *Inventory to Net Working Capital* PT AirAsia dan PT Garuda Indonesia Tbk Tahun 2019 Sampai 2023



Hasil analisis menunjukkan bahwa *Inventory to Net Working Capital* Pt AirAsia selama periode 2019 sampai 2023 berada dalam kondisi yang kurang baik. Pada tahun 2019, perusahaan menghasilkan -5,76%, yang merupakan indikasi awal dari ketidakseimbangan likuiditas perusahaan. Pada tahun tersebut, PT AirAsia memiliki nilai persediaan sebesar Rp59,96 miliar, aktiva lancar sebesar Rp945,91 miliar, dan utang lancar yang jauh lebih besar, yaitu Rp1,99 triliun. Kondisi ini menunjukkan bahwa persediaan perusahaan hanya memberikan kontribusi yang sangat kecil terhadap pemenuhan kebutuhan modal kerja bersih. Pada tahun 2020, situasi memburuk secara signifikan, di mana rasio *Inventory to Net Working Capital* turun menjadi -19,69%, mencerminkan penurunan kemampuan perusahaan dalam mengelola likuiditasnya. Pada tahun 2021, rasio membaik menjadi -0,98%, yang merupakan angka terbaik selama lima tahun terakhir. Peningkatan ini sebagian besar disebabkan oleh stabilitas aktiva lancar. Namun, pada tahun 2022, rasio kembali memburuk menjadi -1,24%, dan memburuk sedikit lagi pada tahun 2023 menjadi -1,25%. Peningkatan ini tidak cukup untuk mengimbangi utang lancar yang terus meningkat, sehingga perusahaan masih berada dalam kondisi likuiditas yang kurang baik. PT AirAsia menunjukkan performa yang sangat lemah dalam pengelolaan *Inventory to Net Working Capital*, dengan rata-rata rasio sebesar -5,78%, yang jauh di bawah rata-rata industri sebesar 12%. Rasio negatif ini mencerminkan bahwa nilai persediaan perusahaan tidak cukup untuk menutupi kebutuhan modal kerja bersih, yang terdiri dari aktiva lancar dikurangi utang lancar. Akibatnya, perusahaan berada dalam kondisi likuiditas yang tidak memadai dan bergantung pada utang lancar untuk mendukung kegiatan operasionalnya.

Di sisi lain, PT Garuda Indonesia Tbk pada tahun 2019 rasio perusahaan tercatat sebesar -7,41%, dengan nilai persediaan sebesar Rp167,74 juta, aktiva lancar sebesar Rp1,13 triliun, dan utang lancar mencapai Rp3,40 triliun. Rasio ini mencerminkan kondisi di mana perusahaan tidak memiliki cukup aset lancar untuk mendukung operasionalnya secara efisien. Pada tahun 2020, rasio menunjukkan perbaikan menjadi -2,79%, yang dipengaruhi oleh penurunan nilai utang lancar. Namun, pada tahun 2021, rasio kembali memburuk menjadi -1,33%, dengan penurunan nilai persediaan yang menunjukkan ketidakmampuan perusahaan untuk mempertahankan perbaikan likuiditasnya. Pada tahun 2022, rasio semakin memburuk menjadi -7,72%, meskipun nilai persediaan sedikit meningkat, tetapi peningkatan utang lancar hingga mencapai Rp1,68 triliun menjadi faktor utama yang memengaruhi kinerja likuiditas perusahaan. Pada tahun 2023, PT Garuda Indonesia mencatatkan rasio negatif tertinggi selama

lima tahun terakhir, yaitu -22,73%, yang menunjukkan kondisi likuiditas yang sangat buruk. Perusahaan tidak mampu mengelola persediaannya secara efisien untuk mendukung modal kerja bersih. Hal ini menunjukkan performa yang lebih buruk dibandingkan PT AirAsia dalam hal *Inventory to Net Working Capital*, dengan rata-rata rasio sebesar -8,4%, yang juga jauh di bawah rata-rata industri sebesar 12%. Rasio negatif ini menandakan bahwa nilai persediaan yang dimiliki PT Garuda Indonesia tidak cukup untuk memenuhi kebutuhan modal kerja bersih, sehingga perusahaan menghadapi tekanan likuiditas yang signifikan.

Berdasarkan analisis data selama lima tahun terakhir, PT AirAsia menunjukkan kinerja yang lebih stabil dibandingkan PT Garuda Indonesia Tbk dalam hal *Inventory to Net Working Capital*, meskipun keduanya berada pada kondisi yang jauh di bawah rata-rata industri sebesar 12%. Rata-rata rasio PT AirAsia adalah -5,78%, sedangkan PT Garuda Indonesia memiliki rata-rata rasio sebesar -8,4%, yang menunjukkan bahwa secara keseluruhan PT AirAsia memiliki pengelolaan persediaan yang sedikit lebih baik dibandingkan PT Garuda Indonesia. Fluktuasi rasio PT AirAsia berkisar antara -19,69% hingga -0,98%, sementara PT Garuda Indonesia mengalami fluktuasi yang lebih tajam, dari -7,41% pada tahun 2019 hingga -22,73% pada tahun 2023. Pada tahun 2023, kondisi likuiditas PT Garuda Indonesia berada pada titik terburuk, dengan rasio negatif tertinggi selama lima tahun terakhir, yaitu -22,73%, yang mencerminkan ketidakmampuan perusahaan untuk menggunakan persediaan secara efisien dalam mendukung modal kerja bersih. Di sisi lain, PT AirAsia berhasil menjaga rasio yang lebih stabil, meskipun tetap berada di zona negatif, dengan rasio -1,25% pada tahun 2023. Dapat disimpulkan bahwa kedua perusahaan menunjukkan performa yang kurang baik dalam hal *Inventory to Net Working Capital*. Kedua perusahaan berada dalam kondisi yang sangat lemah dalam hal pengelolaan persediaan untuk mendukung kebutuhan modal kerja bersih. Hal ini ditunjukkan oleh rasio negatif yang konsisten selama lima tahun terakhir, dengan ketergantungan tinggi pada utang lancar untuk memenuhi kewajiban jangka pendek perusahaan. Tidak ada tanda-tanda perbaikan yang signifikan dalam pengelolaan likuiditas perusahaan selama periode ini. Kedua perusahaan memerlukan perbaikan yang signifikan dalam strategi pengelolaan persediaan dan modal kerja untuk mengurangi ketergantungan pada utang lancar dan meningkatkan likuiditas secara keseluruhan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil analisis terhadap rasio likuiditas, yaitu *Current Ratio*, *Quick Ratio*, *Cash Ratio*, Rasio Perputaran Kas, dan *Inventory to Net Working Capital*, terlihat bahwa kondisi keuangan PT AirAsia Indonesia Tbk dan PT Garuda Indonesia Tbk selama periode 2019 hingga 2023 berada dalam situasi yang cukup memprihatinkan. PT AirAsia menunjukkan performa yang jauh di bawah rata-rata industri pada semua metrik likuiditas dengan rata-rata *Current Ratio* hanya 0,12 kali, *Quick Ratio* sebesar 11,4%, *Cash Ratio* sebesar 8%, Rasio Perputaran Kas sebesar -164,22%, dan *Inventory to Net Working Capital* sebesar -5,78%. Hal ini menandakan bahwa PT AirAsia memiliki kesulitan yang sangat serius dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya tanpa bergantung pada pembiayaan eksternal. Tren stagnasi pada beberapa rasio sejak tahun 2021 menunjukkan bahwa PT AirAsia belum melakukan upaya perbaikan yang signifikan, sehingga perusahaan terus berada dalam tekanan likuiditas yang berat. Sementara itu, meskipun kinerja likuiditas PT Garuda Indonesia Tbk juga berada di

bawah rata-rata industri, perusahaan ini menunjukkan tren yang lebih positif dibandingkan PT AirAsia, terutama pada tahun 2022 dan 2023. Dengan rata-rata *Current Ratio* sebesar 0,31 kali, *Quick Ratio* sebesar 26%, *Cash Ratio* sebesar 16%, Rasio Perputaran Kas sebesar -3,09%, dan *Inventory to Net Working Capital* sebesar -8,4%, PT Garuda Indonesia telah berhasil menunjukkan perbaikan pada beberapa metrik utama, terutama berkat restrukturisasi utang dan efisiensi operasional yang dilakukan selama periode tersebut. Peningkatan signifikan terlihat pada *Quick Ratio* dan *Cash Ratio* pada tahun 2022 dan 2023, yang menunjukkan bahwa perusahaan telah berhasil mengurangi tekanan likuiditasnya, meskipun angka tersebut masih jauh dari standar industri.

Pandemi COVID-19 memberikan dampak yang sangat signifikan terhadap kedua perusahaan, khususnya pada tahun 2020 dan 2021, dengan penurunan pendapatan yang tajam akibat pembatasan perjalanan dan penurunan permintaan. Meskipun demikian, PT Garuda Indonesia menunjukkan kemampuan yang lebih baik untuk beradaptasi terhadap kondisi tersebut dibandingkan PT AirAsia, seperti yang tercermin dari tren pemulihan pada beberapa metrik likuiditas sejak tahun 2022.

Untuk memperbaiki kondisi keuangan yang lemah, beberapa langkah strategis perlu dilakukan oleh kedua perusahaan. Bagi PT AirAsia, diperlukan langkah restrukturisasi utang yang mendalam guna mengurangi beban kewajiban jangka pendek, disertai dengan efisiensi operasional untuk mengurangi biaya yang tidak perlu. Perusahaan juga perlu meningkatkan efisiensi pengelolaan kas dan piutang, serta mempercepat konversi persediaan menjadi kas untuk memperbaiki arus kas operasional. Selain itu, PT AirAsia perlu mendiversifikasi sumber pendapatannya untuk mengurangi ketergantungan pada pendapatan inti dari layanan penerbangan. Bagi PT Garuda Indonesia, meskipun menunjukkan tren perbaikan, perusahaan perlu mempertahankan momentum positif ini dengan melanjutkan program restrukturisasi utang yang telah berjalan. Selain itu, optimalisasi pengelolaan aset lancar dan investasi strategis yang bertujuan untuk meningkatkan pendapatan operasional tanpa menambah beban utang juga menjadi prioritas. Pengelolaan persediaan yang lebih efisien juga perlu dilakukan untuk mendukung modal kerja bersih yang lebih sehat.

Secara keseluruhan, kedua perusahaan perlu mengambil langkah komprehensif untuk meningkatkan likuiditas mereka. Upaya ini dapat mencakup kolaborasi dengan pemangku kepentingan, seperti pemerintah dan investor, untuk mendapatkan dukungan strategis dalam mengatasi tantangan yang dihadapi. Selain itu, pemetaan risiko yang lebih komprehensif diperlukan untuk menghadapi ketidakpastian ekonomi global dan fluktuasi dalam industri penerbangan. Dengan langkah-langkah tersebut, diharapkan PT AirAsia dan PT Garuda Indonesia dapat meningkatkan stabilitas keuangan, memperkuat kepercayaan pemangku kepentingan, dan memastikan keberlanjutan operasional mereka di masa depan.

DAFTAR PUSTAKA

Abigael Hanryana Pongdatu, (2024) ‘Analisis Rasio Keuangan pada Maskapai Penerbangan (Studi Perbandingan PT Garuda Indonesia dan PT AirAsia Indonesia)’, poliupg.ac.id. Available at: <https://repository.poliupg.ac.id/id/eprint/10205/>

- AirAsia, 'Profil Perusahaan', AirAsia Available at: https://ir-id.aaid.co.id/corporate_profile.html. Retrieved <https://ir-id.aaid.co.id>
- AirAsia, 'AirAsia kembali dinobatkan sebagai Maskapai Berbiaya Hemat Terbaik di Asia & Awak Kabin Maskapai Berbiaya Hemat Terkemuka di Asia pada World Travel Awards 2021', AirAsia. Available at: <https://newsroom.airasia.com/news/2021/10/21/airasia-kembali-dinobatkan-sebagai-maskapai-berbiaya-hemat-terbaik-di-asia-amp-awak-kabin-maskapai-berbiaya-hemat-terkemuka-di-asia-pada-world-travel-awards-2021>
- Cindy Mutia Annur, (2020). '96% Pesawatnya Tak Beroperasi, AirAsia Potong Gaji Seluruh Karyawan', katadata.co.id. Available at: <https://katadata.co.id/berita/transportasi/5e9a41ca01c53/96-pesawatnya-tak-beroperasi-airasia-potong-gaji-seluruh-karyawan>
- Gea Mustika, (2020) 'Analisis Rasio Likuiditas Terhadap Kinerja Keuangan PT Garuda Indonesia Pada Masa Pandemi', journal.ikopin.ac.id. Available at: <http://journal.ikopin.ac.id/index.php/ecoiqtishodi/article/view/1052>
- Gunardi, G., Ikhsan, S., & Sehaq, S. (2019). Pengaruh Biaya Operasional Terhadap Laba Bersih PT. Sari Indah Teguh Purwakarta Periode 2013–2017. *Accounthink: Journal of Accounting and Finance*, 4(1).
- Husen Mulachela, (2022) 'Likuiditas Adalah: Pengertian, Jenis, dan Fungsinya', Katadata.co.id. Available at: <https://katadata.co.id/berita/nasional/620e0f6291fac/likuiditas-adalah-pengertian-jenis-dan-fungsinya>
- Arry Eksandy, Vera Mustika Dewi, (2018) 'Pengaruh Perputaran Modal Kerja, Perputaran Piutang dan Perputaran Kas Terhadap Profitabilitas Perusahaan (Studi Pada Perusahaan Kontruksi Sektor Infrastruktur Di Bursa Efek Indonesia Periode 2012 – 2015)', journal.umt.ac.id. Available at: <https://jurnal.umt.ac.id/index.php/dinamika/article/view/1433/889>
- Hutasoit, N. P., Nurfaizah, B. C., & Gunardi, G. (2022). Pengaruh Biaya Operasional terhadap Pendapatan pada Perum Damri Cabang Bandung. *Ekonomis: Journal of Economics and Business*, 6(1), 92-97.
- IDX, 'Laporan Keuangan Tahunan', idx.co.id. Available at: <https://www.idx.co.id/id/perusahaan-tercatat/laporan-keuangan-dan-tahunan/>
- Insi Nantika Jelita, (2021) 'Bangkit, Ini Strategi Garuda Bertahan di Tengah Pandemi', medcom.id. Available at: <https://www.medcom.id/ekonomi/bisnis/ybDVW5vK-perlahan-bangkit-ini-strategi-garuda-bertahan-di-tengah-pandemi>
- JDIH BPK, 'Undang-undang (UU) Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan', Database Peraturan JDIH BPK. Available at: <https://peraturan.bpk.go.id/Details/54656/uu-no-1-tahun-2009>
- Kasmir, (2018) 'Analisi Laporan Keuangan Edisi 1'

- Khaula Senastri, (2024) 'Pengertian Rasio Likuiditas, Jenis-jenis Rasio, dan Cara Menghitungnya', accurate.id. Available at: <https://accurate.id/akuntansi/pengertian-rasio-likuiditas/>
- Nadila Nadila, (2024) 'Analisis Rasio Likuiditas Untuk Menilai Kinerja Keuangan Pada Perusahaan Sub Sektor Farmasi Di BEI', journal.unimar. Available at: <https://journal.unimar-amni.ac.id/index.php/profit/article/view/2397/2084>
- Pipit Ika ramadhani, (2021) 'Garuda Indonesia Sabet 7 Penghargaan di Skytrax World Airline Awards 2021', liputan6.com. Available at: <https://www.liputan6.com/saham/read/4672119/garuda-indonesia-sabet-7-penghargaan-di-skytrax-world-airline-awards-2021>
- Syamsuriani Syamsuriani, (2022) 'Kinerja Keuangan Ditinjau dari Analisis Rasio Likuiditas, dan Rasio Profitabilitas', stieamsir.ac.id. Available at: <http://stieamsir.ac.id/journal/index.php/man/article/view/201/130>
- Theo Leggett, (2020) 'Dampak virus corona pada industri penerbangan: Kapankah maskapai, 'pusat saraf bisnis dan wisata internasional', akan kembali beroperasi seperti sediakala?', BBC NEWS INDONESIA. Available at: <https://www.bbc.com/indonesia/dunia-52577423> Retrieved from www.bbc.com.
- Topan Yuniarto, (2021) 'Perjalanan Industri Penerbangan Indonesia', Kompas.id. Available at: <https://www.kompas.id/baca/paparan-topik/2021/12/13/perjalanan-industri-penerbangan-indonesia>
- Toto Prihadi, (2012) 'Memahami Laporan Keuangan Sesuai IFRS dan PSAK Bagi Pemula'
- WHO (World Health Organization), 'Coronavirus disease (COVID-19) pandemic', World Health Organization. Available at: <https://www.who.int/europe/emergencies/situations/covid-19>
- Wikipedia, 'Dampak pandemi COVID-19 terhadap penerbangan', Wikipedia. Available at: https://id.m.wikipedia.org/wiki/Dampak_pandemi_COVID-19_terhadap_penerbangan
- Wikipedia, 'AirAsia', Wikipedia. Available at: <https://id.wikipedia.org/wiki/AirAsia>
- Wikipedia, 'Garuda Indonesia', wikipedia. Available at: https://id.wikipedia.org/wiki/Garuda_Indonesia