

## **Analisis perbandingan kinerja keuangan maskapai penerbangan**

Muslimah<sup>1</sup>, Jumirin Asyikin<sup>2</sup>, Gemi Ruwanti<sup>3</sup>, Sri Ernawati<sup>4</sup>, Soelistijono Boedi<sup>5✉</sup>

Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Indonesia, Banjarmasin.

### **Abstrak**

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perbandingan kinerja keuangan antara maskapai penerbangan Garuda Indonesia dengan Thai Airways dengan menggunakan rasio keuangan debt to equity ratio, net profit margin, return on equity, earning per share, dan price earning ratio. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif komparatif dengan pendekatan kuantitatif dan data sekunder yang diperoleh dari laporan keuangan tahunan maskapai penerbangan Garuda Indonesia dan Thai Airways periode 2019-2021. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu uji Independent Sample T-test dan uji Mann Whitney-U dengan bantuan program SPSS. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan debt to equity ratio, net profit margin, return on equity, earning per share, dan price earning ratio antara maskapai penerbangan Garuda Indonesia dengan Thai Airways.

**Kata kunci:** Kinerja keuangan; return on equity; earning per share; price earning ratio

### ***Comparative analysis of the financial performance***

#### ***Abstract***

*This research aims to analyze the financial performance comparison between Garuda Indonesia airlines and Thai Airways by using the financial ratios debt to equity ratio, net profit margin, return on equity, earnings per share, and price earning ratio. This research used a comparative descriptive method with a quantitative approach and secondary data obtained from the annual financial reports of Garuda Indonesia and Thai Airways airlines for the 2019-2021 period. The data analysis technique used in this research is the Independent Sample T-test and the Mann Whitney-U test with the help of the SPSS program. The results showed that there were no differences in the debt to equity ratio, net profit margin, return on equity, earnings per share, and price earning ratio between Garuda Indonesia airlines and Thai Airways.*

**Key words:** *Financial performance; return on equity; earning per share; price earning ratio*

## PENDAHULUAN

Pada zaman sekarang ini mengadakan perjalanan jauh dari satu pulau ke pulau lainnya akan membutuhkan waktu yang sangat lama apabila menggunakan sarana transportasi darat atau laut. Sehingga untuk mengurangi waktu perjalanan, alternatif menggunakan pesawat udara dipilih banyak masyarakat sebagai transportasi untuk berpergian. Tidak hanya menghemat waktu, menggunakan pesawat udara juga bisa menghemat biaya perjalanan, dan memiliki tingkat keamanan yang tinggi. Untuk menunjang kebutuhan masyarakat dalam berpergian menggunakan transportasi udara terdapat beberapa maskapai yang tersedia salah satunya adalah maskapai penerbangan Garuda Indonesia dan maskapai penerbangan Thai Airways.

Menurut Official Airline Guide, pada bulan juli 2021 yang termasuk dalam kategori maskapai penerbangan dengan ketepatan waktu terbaik di Asia Tenggara yaitu maskapai penerbangan Thai Airways yang mana berada di posisi ke-2 dengan performa ketepatan waktu 92,6 persen dan maskapai penerbangan Garuda Indonesia berada di posisi ke-4 dengan performa ketepatan waktu sebesar 89,9 persen. Safe Travel Barometer menyatakan maskapai penerbangan Garuda Indonesia dinobatkan sebagai salah satu maskapai penerbangan dunia dengan standar penerapan protokol kesehatan dan keamanan terbaik di masa pandemi. Menurut Skytarx menyatakan maskapai penerbangan Garuda Indonesia meraih penghargaan sebagai salah satu maskapai terbaik di Asia tahun 2021 dan memiliki staf kabin terbaik didunia pada tahun 2021. Maskapai penerbangan Thai Airways juga meraih penghargaan sebagai salah satu maskapai terbaik di dunia tahun 2019 dan memiliki staf kabin terbaik didunia pada tahun 2021.

Meski maskapai penerbangan Garuda Indonesia dan Thai Airways mendapatkan beberapa penghargaan dan dianggap sebagai maskapai yang terkemuka di negara masing-masing yaitu negara Indonesia dan Thailand, berdasarkan laporan keuangan, Garuda Indonesia terus mengalami kerugian hingga meningkat pada tahun 2020-2021 dan Thai Airways mengalami kerugian pada tahun 2019-2020.

Menurut Wakil Kementerian BUMN penyebab maskapai penerbangan Garuda Indonesia terus mengalami kerugian disebabkan adanya permasalahan eksternal maupun internal perusahaan, seperti adanya kasus korupsi yang terjadi di perusahaan, pandemi covid-19, biaya sewa pesawat 4 kali lipat lebih mahal dari rata-rata, banyaknya jenis pesawat yang digunakan dimulai dari boeing 777, 737, Airbus 320, A330, CRJ, ATR45, ATR75 dan maskapai ini memiliki rute penerbangan yang tidak menguntungkan terutama rute penerbangan internasional.

Menurut Presiden Thai Airways International, Sumeth Damrongchaitam penyebab maskapai penerbangan Thai Airways mengalami kerugian disebabkan negara Thailand menutup semua akses atau lockdown dikarenakan adanya pandemi covid-19, dan perusahaan maskapai penerbangan ini kalah bersaing dengan maskapai berbiaya rendah di sejumlah rute seperti maskapai penerbangan Nok Air, NokScoot, Thai Lion Air, dan Thai AirAsia. Murahannya harga tiket menjadi faktor terbesar bagi penumpang dalam memilih maskapai penerbangan.

Melalui analisis perbandingan laporan keuangan, yang mana menurut Sugiono dan Untung, (2008), menyatakan laporan keuangan adalah hasil akhir dari kegiatan akuntansi yang mencerminkan kondisi keuangan dan hasil operasi suatu perusahaan pada saat tertentu atau jangka waktu tertentu. Sebuah perusahaan sangat terbantu untuk mengetahui bagaimana kondisi keuangan perusahaan yang sebenarnya. Sehingga dapat menilai kinerja keuangan nya untuk pengambilan keputusan yang cepat dan tepat bagi manajemen.

Perusahaan yang mempunyai kinerja keuangan yang baik dapat dijadikan salah satu faktor para investor dalam mengambil langkah untuk memilih maskapai penerbangan untuk berinvestasi. Ataupun memudahkan investor dalam menentukan langkah untuk mempertahankan investasi. Berdasarkan peristiwa tersebut, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian tentang analisis perbandingan kinerja keuangan maskapai penerbangan Garuda Indonesia dan Thai Airways dengan menggunakan rasio solvabilitas (debt to equity ratio), rasio profitabilitas (net profit margin dan return on equity) dan rasio nilai pasar (earning per share dan price earning ratio).

Debt to equity ratio (DER) merupakan rasio yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas. Rasio ini dicari dengan cara membandingkan antara seluruh utang, termasuk utang lancar dengan seluruh ekuitas (Kasmir, 2021:159). Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Pura, (2021), menyatakan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan pada debt to equity ratio sebelum dan selama

pandemi covid-19. Irawanto & Yuniati, (2016) juga menyatakan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan pada DER sebelum dan sesudah akuisisi pada PT Bank Rakyat Indonesia Tbk. Hasil penelitian tersebut berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Wibowo dan Sutandi, (2018), tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada DER antara Garuda Indonesia Airlines, Thailand Airlines dan Singapore Airlines.

Net profit margin (NPM) merupakan ukuran keuntungan dengan membandingkan antara laba setelah bunga dan pajak dibandingkan dengan penjualan (Kasmir, 2021:201). Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Wibowo dan Sutandi, (2018), terdapat perbedaan yang signifikan pada net profit margin antara Garuda Indonesia Airlines, Thailand Airlines dan Singapore Airlines. Temuan Ali (2020), juga menyatakan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan NPM sebelum dan sesudah merger dan akuisisi pada perusahaan yang terdaftar di BEI. Hasil penelitian tersebut berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Tude et al. (2022) menyatakan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada net profit margin PT Garuda Indonesia dan PT Airasia Indonesia Tbk sebelum dan saat pandemi covid-19.

Return on Equity (ROE) merupakan rasio untuk mengukur laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri. Rasio ini menunjukkan efisiensi penggunaan modal sendiri. Semakin tinggi rasio ini, semakin baik (Kasmir, 2021:206). Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Monoarfa et al. (2022), menyatakan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan pada return on equity antara transportasi darat, transportasi udara dan transportasi laut pada masa pandemi covid-19 dan Indiraswari & Rahmayanti, (2022) juga menyatakan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan pada return on equity sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 pada perusahaan transportasi yang tercatat di BEI. Hasil penelitian tersebut berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Tude et al. (2022)), menyatakan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada return on equity PT Garuda Indonesia Tbk dan PT Airasia Indonesia Tbk sebelum dan saat pandemi covid-19.

Earning per share (EPS) merupakan bentuk pemberian keuntungan yang diberikan kepada para pemegang saham dari setiap lembar saham yang dimiliki (Irham, 2012:96). Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Soko dan Harjanti (2022)) menyatakan bahwa terdapat perbedaan earning per share sebelum dan saat pandemi COVID-19 pada perusahaan perbankan dan Ni'mah & Samryn (2015), juga menyatakan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan pada earning per share sebelum dan sesudah merger dan akuisisi pada perusahaan yang terdaftar di BEI. Hasil penelitian tersebut berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Serenade et al., (2019) menyatakan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada earning per share sebelum dan sesudah akuisisi perusahaan yang terdaftar di BEI.

Price earning ratio (PER) merupakan rasio yang mengukur tentang bagaimana investor menilai prospek pertumbuhan perusahaan di masa yang akan datang, dan tercermin pada harga saham yang bersedia dibayar oleh investor untuk setiap rupiah laba yang diperoleh perusahaan (Sudana, 2011:23). Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Soko dan Harjanti (2022) menyatakan bahwa terdapat perbedaan price earning ratio sebelum dan saat pandemi COVID-19 pada perusahaan perbankan dan Aprilia dan Oetomo (2015)), juga menyatakan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan pada price earning ratio sebelum dan sesudah akuisisi pada perusahaan manufaktur. Hasil penelitian tersebut berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh (Hidayat, 2022)), menyatakan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada price earning ratio baik sebelum dan saat pandemi covid 19.

## **METODE**

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif komparatif dengan pendekatan kuantitatif. Penelitian komparatif adalah suatu penelitian yang bersifat membandingkan keberadaan suatu variabel atau lebih pada dua atau lebih sampel yang berbeda, atau dua waktu yang berbeda (Sugiyono, 2018). Sampel pada penelitian ini adalah maskapai penerbangan Garuda Indonesia dan Thai Airways.

Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah menggunakan sumber internet sebagai pengumpulan dokumen. Data yang digunakan dalam penelitian ini berasal dari laporan keuangan tahunan maskapai penerbangan Garuda Indonesia, dan Thai Airways periode 2019-2021.

### **Debt to Equity Ratio**

Debt to Equity Ratio merupakan rasio yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas. Rasio ini dicari dengan cara membandingkan antara seluruh utang, termasuk utang lancar dengan seluruh ekuitas (Kasmir, 2021).

$$\text{Debt to Equity Ratio} = \frac{\text{Total Utang}}{\text{Total Ekuitas}} \times 100\%$$

### Net Profit Margin

Net Profit Margin merupakan ukuran keuntungan dengan membandingkan antara laba setelah bunga dan pajak dibandingkan dengan penjualan.

$$\text{Net Profit Margin} = \frac{\text{EAIT}}{\text{Penjualan}} \times 100\%$$

### Return on Equity

Return on Equity merupakan rasio untuk mengukur laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri. Rasio ini menunjukkan efisiensi penggunaan modal sendiri. Semakin tinggi rasio ini, semakin baik.

$$\text{Return on Equity} = \frac{\text{EAIT}}{\text{Ekuitas}} \times 100\%$$

### Earning Per Share

Earning Per Share merupakan bentuk pemberian keuntungan yang diberikan kepada para pemegang saham dari setiap lembar saham yang dimiliki.

$$\text{Earning Per Share} = \frac{\text{Laba Saham Biasa}}{\text{Jumlah Saham yang Beredar}}$$

### Price Earning Ratio

Price Earning Ratio merupakan rasio yang mengukur tentang bagaimana investor menilai prospek pertumbuhan perusahaan di masa yang akan datang, dan tercermin pada harga saham yang bersedia dibayar oleh investor untuk setiap rupiah laba yang diperoleh perusahaan.

$$\text{Price Earning Ratio} = \frac{\text{Harga per Lembar Saham Biasa}}{\text{Laba per Lembar Saham}}$$

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Statistik Deskriptif

**Tabel 1.**  
Statistik Deskriptif PT Garuda Indonesia Tbk

Variabel	Terendah	Tertinggi	Rata-Rata	Deviasi Standar
Debt to Equity Ratio	-6,55	5,18	-1,18	5,93
Net Profit Margin	-312,27	0,14	-159,36	156,31
Return on Equity	-127,26	1,01	-64,92	64,21
Earning Per Share	-2.281	3,73	-1.200,76	1.147,42
Price Earning Ratio	-0,30	133,41	44,34	77,14

Berdasarkan tabel 1 menunjukkan bahwa nilai rata-rata DER adalah sebesar -1,18 kali dengan nilai deviasi standar sebesar 5,93 kali. Nilai rata-rata NPM adalah sebesar -159,36 persen dengan nilai deviasi standar sebesar 156,31 persen. Nilai rata-rata ROE adalah sebesar -64,92 persen dengan nilai deviasi standar sebesar 64,21persen. Nilai rata-rata EPS adalah sebesar -Rp1.200,76 dengan nilai deviasi standar sebesar Rp1.147,42. Nilai rata-rata PER adalah sebesar 44,34 kali dengan nilai deviasi standar sebesar 77,14 kali.

**Tabel 2.**  
Statistik Deskriptif PT Thai Airways

Variabel	Terendah	Tertinggi	Rata-Rata	Deviasi Standar
Debt to Equity Ratio	-3,26	20,81	4,98	13,72
Net Profit Margin	-290,27	61,25	-78,46	186,52
Return on Equity	-109,65	-77,28	-96,74	17,15
Earning Per Share	-29.988	10.750	-7.265,33	20.772,95
Price Earning Ratio	-1,24	0,13	-0,39	0,74

Berdasarkan tabel 2 menunjukkan bahwa nilai rata-rata DER adalah sebesar 4,98 kali dengan nilai deviasi standar sebesar 13,72 kali. Nilai rata-rata NPM adalah sebesar -78,46% dengan nilai deviasi standar sebesar 186,52%. Nilai rata-rata ROE adalah sebesar -96,74% dengan nilai deviasi standar

sebesar 17,15%. Nilai rata-rata EPS adalah sebesar -Rp7.265,33 dengan nilai deviasi standar sebesar Rp20.772,95. Nilai rata-rata PER adalah sebesar -0,39 kali dengan nilai deviasi standar sebesar 0,74 kali.

### Uji Kolmogorov-Smirnov

**Tabel 3.**  
Hasil Uji Kolmogorov-Smirnov

		DER	NPM	ROE	EPS	PER
N		6	6	6	6	6
Normal Parameters,a,b	Mean	1,897	-118,912	-80,828	-4233,045	21,975
	Std. Deviation	10,034	160,165	45,504	13570,796	54,594
Most Extreme Differences	Absolute	0,324	0,259	0,227	0,382	0,489
	Positive	0,324	0,191	0,227	0,211	0,489
	Negative	-0,200	-0,259	-0,154	-0,382	-0,335
Test Statistic		0,324	0,259	0,227	0,382	0,489
Asymp. Sig. (2-tailed)		0,048c	0,200c,d	0,200c,d	0,006c	0,000c

Berdasarkan tabel 3 menunjukkan bahwa nilai uji KS DER sebesar 0,324 dengan nilai Sig. 0,048 < 0,05 sehingga dapat dinyatakan data DER berdistribusi tidak normal maka digunakan uji nonparametrik yaitu Mann-Whitney U. Nilai uji KS NPM sebesar 0,259 dengan nilai Sig. 0,200 > 0,05 sehingga dapat dinyatakan data NPM berdistribusi normal maka digunakan uji parametrik yaitu Independent Sample T Test. Nilai uji KS ROE sebesar 0,227 dengan nilai Sig. 0,200 > 0,05 sehingga dapat dinyatakan data ROE berdistribusi normal maka digunakan uji parametrik yaitu Independent Sample T Test. Nilai uji KS EPS sebesar 0,382 dengan nilai Sig. 0,006 < 0,05 sehingga dapat dinyatakan data EPS berdistribusi tidak normal maka digunakan uji nonparametrik yaitu Mann-Whitney U. Nilai uji KS PER sebesar 0,489 dengan nilai Sig. 0,000 < 0,05 sehingga dapat dinyatakan data PER berdistribusi tidak normal maka digunakan uji nonparametrik yaitu Mann-Whitney U.

### Uji Independent Sample t-test

**Tabel 4.**  
Hasil Uji Independent Sample T-test Net Profit Margin

		Levene's test for equality of variances		t-test for Equality of Means					95% confidence interval of the difference	
		F	Sig.	t	Df	Sig. (2-tailed)	Mean Diff	SE Diff	Lower	Upper
NPM	Equal variances assumed	0,295	0,616	-0,576	4	0,596	-80,90	140,50	-471,00	309,19

Berdasarkan tabel 4 menunjukkan bahwa nilai t-test sebesar -0,576 dengan nilai Sig. sebesar 0,596, nilai Sig. lebih besar dari 0,05. Sehingga dapat dinyatakan tidak ada perbedaan rata-rata NPM antara Garuda Indonesia dengan Thai Airways. Tidak terdapat perbedaan NPM disebabkan maskapai penerbangan Garuda Indonesia dengan Thai Airways mengalami kerugian dan total penjualan pada perusahaan mengalami penurunan setiap tahunnya. Hal ini terjadi karena pandemi covid-19 diseluruh dunia sehingga setiap negara menutup semua akses penerbangan, kedua maskapai penerbangan ini juga memiliki rute penerbangan yang tidak menguntungkan di beberapa negara, biaya sewa pesawat yang mahal, adanya kasus korupsi pada maskapai Garuda Indonesia dan maskapai Thai Airways mengalami kekalahan dalam bersaing dengan maskapai penerbangan yang berbiaya rendah di sejumlah rute penerbangan. Nilai NPM yang rendah menunjukkan bahwa kinerja manajemen perusahaan kurang baik dalam menghasilkan penjualan dan ketidakefisienannya kegiatan operasional. Sebaliknya jika nilai NPM tinggi menunjukkan bahwa kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan sangat baik, sehingga akan meningkatkan kepercayaan para investor untuk menanamkan sahamnya. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Tude et al. (2022) yang menyatakan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada NPM antara PT Garuda Indonesia Tbk dan PT Airasia Indonesia Tbk sebelum dan saat pandemi covid-19 dan Khoir & Kesuma (2021) juga menyatakan bahwa tidak terdapat perbedaan yang

signifikan pada NPM sebelum dan sesudah kenaikan harga tiket pada PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk.

**Tabel 5.**  
Hasil Uji Independent Sample T-test Return On Equity

	Levene's test for equality of variances		t-test for Equality of Means					95% confidence interval of the difference		
	F	Sig.	t	Df	Sig. (2-tailed)	Mean Diff	SE Diff	Lower	Upper	
ROE (%)	Equal variances assumed	2,272	0,206	0,829	4	0,454	31,82	38,37	-74,71	138,36

Berdasarkan tabel 5 menunjukkan bahwa nilai t-test sebesar 0,829 dengan nilai Sig. sebesar 0,454, nilai Sig. lebih besar dari 0,05. Sehingga dapat dinyatakan tidak ada perbedaan rata-rata ROE antara Garuda Indonesia dengan Thai Airways. Tidak terdapat perbedaan ROE disebabkan maskapai penerbangan Garuda Indonesia dengan Thai Airways membukukan rugi bersih dan total ekuitas pada perusahaan mengalami kerugian atau minus. Hal ini terjadi karena pandemi covid-19 diseluruh dunia sehingga setiap negara menutup semua akses penerbangan, kedua maskapai penerbangan ini juga memiliki rute penerbangan yang tidak menguntungkan di beberapa negara, biaya sewa pesawat yang mahal, adanya kasus korupsi pada maskapai Garuda Indonesia dan maskapai Thai Airways mengalami kekalahan dalam bersaing dengan maskapai penerbangan yang berbiaya rendah di sejumlah rute penerbangan. Nilai ROE yang rendah atau dibawah nol (minus) menunjukkan bahwa kinerja perusahaan tidak efisien dalam mengelola modal sehingga tidak mampu dalam menghasilkan laba. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Wibowo dan Sutandi (2018) yang menyatakan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada ROE antara Garuda Indonesia Airlines dengan Thailand Airlines dan Singapore Airlines dan Tude, dkk (2022), juga menyatakan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada ROE PT Garuda Indonesia Tbk dan PT Airasia Indonesia Tbk sebelum dan saat pandemi covid-19.

#### Uji Mann Whitney-U

**Tabel 6.**  
Hasil Uji Mann Whitney-U Debt to Equity Ratio

	Debt to Equity Ratio (X)
Mann-Whitney U	4,000
Wilcoxon W	10,000
Z	-0,218
Asymp. Sig. (2-tailed)	0,827
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	1,000b

Berdasarkan tabel 6 menunjukkan bahwa nilai Sig. sebesar 0,827, nilai Sig. lebih besar dari 0,05. Sehingga dapat dinyatakan tidak ada perbedaan (sama) rata-rata DER antara Garuda Indonesia dengan Thai Airways. Tidak terdapat perbedaan DER ini disebabkan maskapai penerbangan Garuda Indonesia dengan Thai Airways membukukan kerugian ekuitas pada tahun 2020-2021 dan total liabilitas terus meningkat. Hal ini terjadi karena pandemi covid-19 diseluruh dunia sehingga setiap negara menutup semua akses penerbangan, kedua maskapai penerbangan ini juga mengalami kerugian akibat memiliki rute penerbangan yang tidak menguntungkan di beberapa negara, biaya sewa pesawat yang mahal, adanya kasus korupsi pada maskapai Garuda Indonesia dan maskapai Thai Airways mengalami kekalahan dalam bersaing dengan maskapai penerbangan yang berbiaya rendah di sejumlah rute penerbangan. Nilai Debt to Equity Ratio yang tinggi memberikan efek yang sangat tidak baik bagi perusahaan dalam membayar utangnya dengan modal dan mengakibatkan dampak buruk pada kinerja perusahaan, karena memiliki tingkat utang yang tinggi dan beban bunga yang besar sehingga dapat mengurangi keuntungan. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Wibowo dan Sutandi (2018) yang menyatakan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada Debt to Equity Ratio dan Tude et al. (2022)), juga menyatakan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada Debt to Equity Ratio sebelum dan saat pandemi covid-19.

**Tabel 7.**  
Hasil Uji Mann Whitney-U Earning Per Share

	Earning Per Share (Rp)
Mann-Whitney U	3,000
Wilcoxon W	9,000
Z	-0,655
Asymp. Sig. (2-tailed)	0,513
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	0,700b

Berdasarkan tabel 7 menunjukkan bahwa nilai Sig. sebesar 0,513, nilai Sig. lebih besar dari 0,05. Sehingga dapat dinyatakan tidak ada perbedaan (sama) rata-rata EPS antara Garuda Indonesia dengan Thai Airways. Tidak terdapat perbedaan EPS disebabkan maskapai penerbangan Garuda Indonesia dengan Thai Airways mengalami kerugian setiap tahunnya sehingga kedua maskapai ini tidak menghasilkan laba untuk setiap lembar sahamnya. Hal ini terjadi karena pandemi covid-19 diseluruh dunia sehingga setiap negara menutup semua akses penerbangan, kedua maskapai penerbangan ini juga memiliki rute penerbangan yang tidak menguntungkan di beberapa negara, biaya sewa pesawat yang mahal, adanya kasus korupsi pada maskapai Garuda Indonesia dan maskapai Thai Airways mengalami kekalahan dalam bersaing dengan maskapai penerbangan yang berbiaya rendah di sejumlah rute penerbangan. Nilai EPS yang tinggi meningkatkan kepercayaan para investor untuk menanamkan sahamnya dikarenakan laba perusahaan yang meningkat sehingga deviden yang diterima oleh investor akan semakin tinggi. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Serenade et al. (2019) yang membuktikan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada EPS sebelum dan sesudah akuisisi perusahaan yang terdaftar di BEI.

**Tabel 8.**  
Hasil Uji Mann Whitney-U Price Earning Ratio

	Price Earning Ratio (X)
Mann-Whitney U	4,000
Wilcoxon W	10,000
Z	-0,218
Asymp. Sig. (2-tailed)	0,827
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	1,000b

Berdasarkan tabel 8 menunjukkan bahwa nilai Sig. sebesar 0,827, nilai Sig. lebih besar dari 0,05. Sehingga dapat dinyatakan tidak ada perbedaan (sama) rata-rata PER antara Garuda Indonesia dengan Thai Airways. Tidak terdapat perbedaan PER disebabkan maskapai penerbangan Garuda Indonesia dengan Thai Airways mengalami kerugian atau tidak menghasilkan laba untuk setiap lembar sahamnya. Hal ini terjadi karena pandemi covid-19 diseluruh dunia sehingga setiap negara menutup semua akses penerbangan, kedua maskapai penerbangan ini juga memiliki rute penerbangan yang tidak menguntungkan di beberapa negara, biaya sewa pesawat yang mahal, adanya kasus korupsi pada maskapai Garuda Indonesia dan maskapai Thai Airways mengalami kekalahan dalam bersaing dengan maskapai penerbangan yang berbiaya rendah di sejumlah rute penerbangan. Nilai PER yang baik yaitu tidak terlalu tinggi atau tidak terlalu rendah. Nilai PER yang ideal yaitu mulai 20x sampai 25x, apabila nilai tersebut berada dibawah 20x atau sampai negatif (dibawah nol) maka suatu perusahaan perlu diwaspadai dan menunjukkan perusahaan mengalami kerugian. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Hidayat (2022) menyatakan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada PER baik sebelum dan saat pandemi covid 19.

## SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian mengenai analisis perbandingan kinerja keuangan maskapai penerbangan Garuda Indonesia dengan Thai Airways menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan rasio DER, NPM, ROE, EPS dan PER antara maskapai penerbangan Garuda Indonesia dengan Thai Airways. Hal ini disebabkan karena pandemi covid-19 diseluruh dunia sehingga setiap negara menutup semua akses penerbangan, kedua maskapai penerbangan ini juga memiliki rute penerbangan yang tidak menguntungkan di beberapa negara, biaya sewa pesawat yang mahal, adanya kasus korupsi pada maskapai Garuda Indonesia dan maskapai Thai Airways mengalami kekalahan dalam bersaing dengan maskapai penerbangan yang berbiaya rendah di sejumlah rute penerbangan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Ali, K. (2020). Analisis Perbedaan Kinerja Keuangan Sebelum dan Sesudah Merger Dan Akuisisi Pada Perusahaan Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. *Derivatif (Jurnal Manajemen)*, 14(2), 200–209.
- Aprilia, N. S., & Oetomo, H. W. (2015). Perbandingan Kinerja Sebelum dan Sesudah Akuisisi pada Perusahaan Manufaktur. *Jurnal Ilmu Dan Riset Manajemen*, 4(12).
- Hidayat, M. (2022). Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Sebelum dan Saat Pandemi Covid 19 pada Perusahaan Farmasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (2019-2020). *Jurnal JIMEK (Jurnal Ilmu Manajemen, Ekonmi Dan Kewirausahaan)*, 2(2), 225–236.
- Indiraswari, S. D., & Rahmayanti, N. P. (2022). Analisis Perbedaan Kinerja Keuangan Perusahaan Transpormasi Di BEI Sebelum dan Sesudah Pandemi Covid-19. *Jurnal Komunikasi Bisnis Dan Manajemen*, 9(1), 21–36.
- Irawanto, D. B., & Yuniati, T. (2016). Analisis Kinerja Keuangan Sebelum dan Sesudah Akuisisi PT Bank Rakyat Indonesia Tbk. *Jurnal Ilmu Dan Riset Manajemen*, 5(1), 1–18.
- Irham, F. (2012). Analisis Kinerja Keuangan. Alfabeta.
- Kasmir. (2021). Analisis Laporan Keuangan (Vol. 12). PT Rajagrafindo Persada.
- Khoir, M., & Kesuma, A. (2021). Analisis Perbedaan Kinerja Keuangan Sebelum dan Sesudah Kenaikan Harga Tiket Pada PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. *Jurnal Kajian Ekonomi, Manajemen, Dan Akuntansi*, 02(01), 1–12. <https://www.cnnindonesia.com/gaya->
- Monoarfa, P. S. M., Murni, S., & Tulung, J. (2022). Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar di BEI Pada Masa Pandemi Covid-19. *Jurnal EMBA*, 10(3), 365–376.
- Ni'mah, N. F., & Samryn, L. M. (2015). Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Sebelum dan Sesudah Merger dan Akuisisi. *Jurnal Manajerial*, 9(1), 31–40.
- Pura, R. (2021). Studi Komparatif Aspek Pengukuran Kinerja Keuangan Sebelum Dan Selama Pandemi Covid. *Jurnal Akuntansi Dan Manajemen (Akmen)*, 18(2), 135–143. <https://e-jurnal.nobel.ac.id/index.php/akmen>
- Serenade, V., Rahmawati, C. H. T., & Dewi, I. J. (2019). Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Sebelum Dan Sesudah Akuisisi. *Prosiding Seminar Nasional UNRIYO*, 268–276.
- Soko, F. A., & Harjanti, M. F. (2022). Perbedaan Kinerja Perusahaan Perbankan Sebelum dan Saat Pandemi Covid-19. *Proceeding of National Conference on Accounting & Finance*, 4, 306–312. <https://doi.org/10.20885/ncaf.vol4.art38>
- Sudana, I. M. (2011). *Manajemen Keuangan Perusahaan Teori dan Praktek* (2nd ed.). Erlangga.
- Sugiono, A., & Untung, E. (2016). *Panduan praktis dasar analisa laporan keuangan*. Grasindo.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif* (Vol. 1). Alfabeta.
- Tude, M., Saerang, I. S., & Maramis, J. B. (2022). Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Pada PT Garuda Indonesia Tbk dan PT Airasia Indonesia Tbk Sebelum dan Saat Pandemi Covid-19. *Jurnal EMBA*, 10(2), 494–501.
- Wibowo, S., & Sutandi. (2018). Analisa Rasio Keuangan Garuda Indonesia Airlines, Singapore Airlines Dan Thailand Airlines Dengan Uji Non-Parametrik (Periode 2010 - 2014). *Jurnal Economic and Business*, 1(2), 1–7.