

**ANALISA PERBANDINGAN KINERJA KEUANGAN ANTARA PT.  
GARUDA INDONESIA TBK., DENGAN KOMPETITOR *FULL SERVICE*  
*CARRIER* DI ASIA PERIODE TAHUN 2010-2012 DENGAN  
PENDEKATAN ANALISIS RASIO KEUANGAN**



**Disusun oleh :**

**Pratomo Adi Nugroho**

**200612058**

**SKRIPSI**

Diajukan Untuk Melengkapi Sebagian Syarat  
Guna Mencapai Gelar Sarjana Ekonomi  
Program Studi Akuntansi

**SEKOLAH TINGGI ILMU EKONOMI  
INDONESIA BANKING SCHOOL  
JAKARTA**

**2013**

**ANALISA PERBANDINGAN KINERJA KEUANGAN ANTARA PT.  
GARUDA INDONESIA TBK., DENGAN KOMPETITOR *FULL SERVICE*  
*CARRIER* DI ASIA PERIODE TAHUN 2010-2012 DENGAN  
PENDEKATAN ANALISIS RASIO KEUANGAN**



**Disusun oleh :**

**Pratomo Adi Nugroho**

**200612058**

**Diterima dan disetujui untuk diajukan dalam Ujian Komprehensif**

**2013**

Jakarta, 2013

Dosen Pembimbing Skripsi

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Atman', is positioned above the name of the supervisor.

(Drs. Atman Poerwokoesoemo, MM)

## HALAMAN PERSETUJUAN PENGUJI KOMPREHENSIF

Nama Mahasiswa : Pratomo Adi Nugroho

NIM : 200612058

Judul Skripsi : Analisa Perbandingan Kinerja Keuangan Antara PT. Garuda Indonesia Tbk., Dengan Kompetitor Full Service Carrier Di Asia Periode Tahun 2010-2012 Dengan Pendekatan Analisis Rasio Keuangan

Tanggal Ujian : 12 Desember 2013

Penguji : Ketua : Taufiq Hidayat, SE, MBankFin

Anggota : 1. Drs. Atman Poerwokoesoemo, MM

2. Eric Wijaya, SE, ME

dengan ini menyatakan bahwa mahasiswa tersebut di atas telah mengikuti ujian komprehensif :

pada tanggal : 12 Desember 2013

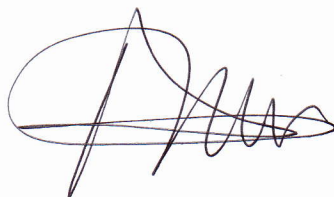
dengan hasil : B

Tim Penguji,

Ketua,

Anggota,

Anggota,



(Taufiq Hidayat,SE,MBankFin) (Drs.Atman Poerwokoesoemo,MM) (Bpk Eric Wijaya,SE,ME)

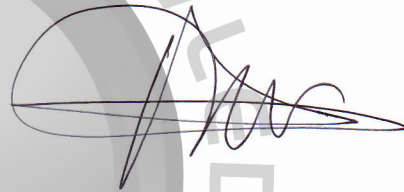
## HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : Pratomo Adi Nugroho

NPM : 200612058

Judul Skripsi : ANALISA PERBANDINGAN KINERJA KEUANGAN ANTARA PT. GARUDA INDONESIA TBK., DENGAN KOMPETITOR *FULL SERVICE CARRIER* DI ASIA PERIODE TAHUN 2010-2012 DENGAN PENDEKATAN ANALISIS RASIO KEUANGAN.

Pembimbing Skripsi



(Drs. Atman Poerwokoesoemo, MM)

Tanggal Lulus: 12 Desember 2013

Mengetahui,

Ketua Panitia Ujian

Ketua Jurusan Akuntansi

(Taufiq Hidayat, SE, MBankFin.)

(Drs. Komar Darya, Ak, MM, CA.)

## KATA PENGANTAR

Puji syukur Penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas berkah, rahmat, dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini dengan baik. Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi pada STIE Indonesia Banking School.

Skripsi ini disusun dengan judul *Analisa Perbandingan Kinerja Keuangan Antara PT. Garuda Indonesia Tbk., Dengan Kompetitor Full Service Carrier Di Asia Periode Tahun 2010-2012 Dengan Pendekatan Analisis Rasio Keuangan*. Penulis menyadari bahwa kesuksesan penulis menyelesaikan skripsi ini tidak lepas dari dukungan semua pihak. Pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah banyak membantu penulis dalam penyusunan skripsi ini, yaitu kepada:

1. Bapak Drs. Atman Poerwokoesoemo, MM selaku dosen pembimbing skripsi yang telah banyak meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan, kritik, saran, motivasi serta arahan kepada penulis dari awal penyusunan hingga penulisan skripsi ini selesai.
2. Bapak Dr. Subarjo Joyosumarto, Ibu Dr. Trinandari P. N, SE, Ak, MSi, CA., Bapak Taufiq Hidayat, SE, MBankFin, dan Bapak Khairil Anwar, SE, MSM. selaku pimpinan STIE Indonesia Banking School.
3. Kedua orang tuaku tercinta Bapak Hendy Mansyah, SE, MM dan Ibu Hesti Lestari, SE yang senantiasa memberikan doa dan dukungannya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

4. Bapak Drs. Komar Darya, Ak, MM, CA selaku ketua jurusan akuntansi STIE Indonesia Banking School.
5. Bapak Eric Wijaya, SE, ME selaku dosen pembimbing akademik yang telah membimbing penulis dari awal hingga akhir studi di STIE Indonesia Banking School.
6. Kepada Para Dosen Pengajar, Staf Akademik, Staf Administrasi dan Keuangan Program Sarjana Strata Satu (S1) Ekonomi di STIE Indonesia Banking School yang telah memberikan ilmu, arahan, dan bantuannya selama penulis menjalankan studi di STIE Indonesia Banking School.
7. Kedua adikku tercinta Prakoso Anto Nugroho, SH dan Pratiwi Astriasari, SH atas segala doa, semangat, serta motivasi yang telah diberikan dalam penyelesaian skripsi ini.
8. Sahabat-sahabat terbaikku Raden Nurdias, ST, Tri Ramdhani, ST, Rr. Hendarti Manik, S.Psi, Nindya Ayu Pramesti, S.Ked atas bantuan, motivasi, doa, dan inspirasi yang diberikan dalam penyelesaian skripsi ini.
9. Teman-teman jurusan Akuntansi angkatan 2006 STIE Indonesia Banking School atas segala bantuan, dukungan dan doa yang diberikan dalam penyelesaian skripsi ini.
10. Seluruh teman-teman STIE Indonesia Banking School angkatan 2006 atas segala dukungan dan doa yang diberikan dalam penyelesaian skripsi ini.
11. Serta kepada semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu yang telah membantu hingga terselesaikannya skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih memiliki banyak kekurangan, oleh karena itu penulis berterima kasih atas segala kritik dan saran demi perbaikan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap agar skripsi ini dapat berguna bagi para pembacanya. Terima Kasih.

Jakarta, 8 November 2013

Penulis,

Pratomo Adi Nugroho

NPM: 200612058



# DAFTAR ISI

	<b>HALAMAN</b>
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	i
<b>HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI</b> .....	ii
<b>HALAMAN PERSETUJUAN PENGUJI KOMPREHENSIF</b> .....	iii
<b>HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI</b> .....	iv
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	v
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	xii
<b>DAFTAR GRAFIK DAN GAMBAR</b> .....	xiv
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	xv
<b>HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS</b> .....	xvi
<b>HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI</b> .....	xvii
<b>ABSTRACT</b> .....	xviii
<b>ABSTRAKSI</b> .....	xix
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Perumusan Masalah.....	8
1.3 Tujuan Penelitian.....	8
1.4 Manfaat Penelitian.....	8
1.5 Pembatasan Masalah.....	9
1.6 Sistematika Penulisan.....	9



## **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

2.1	Kinerja.....	11
2.1.1	Penilaian Kinerja Perusahaan.....	12
2.2	Laporan Keuangan.....	13
2.2.1	Laporan Neraca.....	14
2.2.2	Laporan Rugi Laba.....	15
2.2.3	Laporan Arus Kas.....	16
2.3	Analisis Laporan Keuangan.....	17
2.3.1	Analisis Rasio.....	18
2.3.1.1	Analisis Likuiditas.....	20
2.3.1.2	Analisis Solvabilitas.....	21
2.3.1.3	Analisis Profitabilitas.....	23
2.3.1.4	Analisis Aktifitas.....	25
2.3.2	Analisis Cross-Section.....	27
2.4	Penelitian Terdahulu.....	28
2.5	Kerangka Pemikiran.....	29

## **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

3.1	Jenis dan Sumber Data.....	31
3.2	Populasi dan Sampel.....	31
3.3	Metode Pengumpulan Data.....	32
3.4	Definisi Operasional Variabel.....	32
3.5	Metode Analisis.....	39

3.5.1	Analisis Rasio.....	39
3.5.2	Analisis Cross-Section.....	39

## **BAB IV ANALISA DAN PEMBAHASAN**

4.1	Gambaran Umum Objek Penelitian.....	41
4.1.1	Profil Perusahaan.....	41
4.1.2	Struktur Organisasi Perusahaan.....	42
4.1.3	Sejarah Perusahaan.....	43
4.1.4	Quantum Leap.....	45
4.2	Perolehan Data Keuangan.....	47
4.3	Analisis Rasio Keuangan PT. Garuda Indonesia Tbk. ....	48
4.3.1	Analisis Likuiditas.....	48
4.3.2	Analisis Solvabilitas.....	52
4.3.3	Analisis Profitabilitas.....	55
4.3.4	Analisis Aktifitas.....	59
4.4	Analisa Rasio Keuangan Kompetitor.....	60
4.4.1	Analisis Likuiditas.....	61
4.4.2	Analisis Solvabilitas.....	64
4.4.3	Analisis Profitabilitas.....	69
4.4.4	Analisis Aktifitas.....	73
4.5	Analisis Cross-Section.....	75
4.5.1	Analisis Likuiditas.....	76
4.5.2	Analisis Solvabilitas.....	78

4.5.3	Analisis Profitabilitas.....	80
4.5.4	Analisis Aktifitas.....	83
4.6	Implikasi Manajerial.....	85

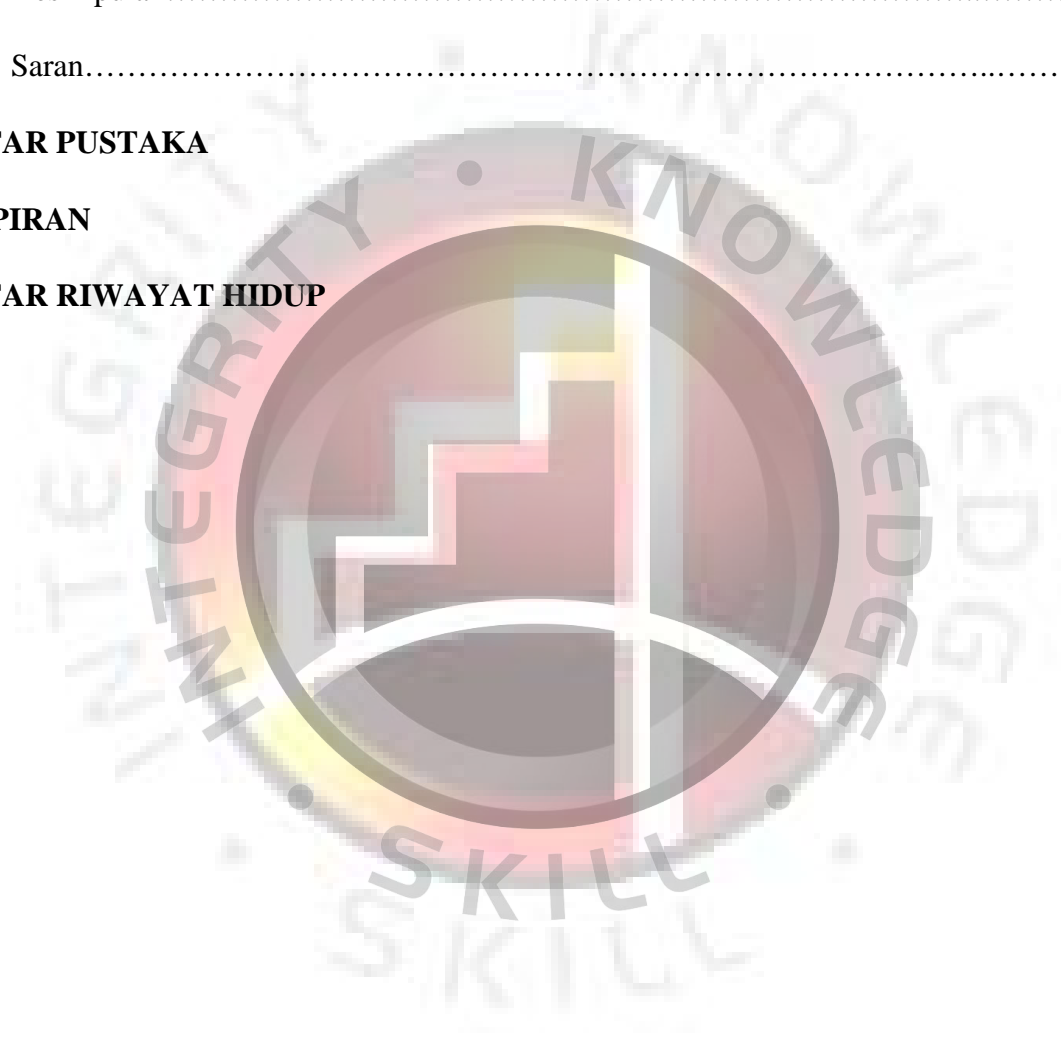
## **BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

5.1	Kesimpulan.....	87
5.2	Saran.....	88

## **DAFTAR PUSTAKA**

## **LAMPIRAN**

## **DAFTAR RIWAYAT HIDUP**



## DAFTAR TABEL

### HALAMAN

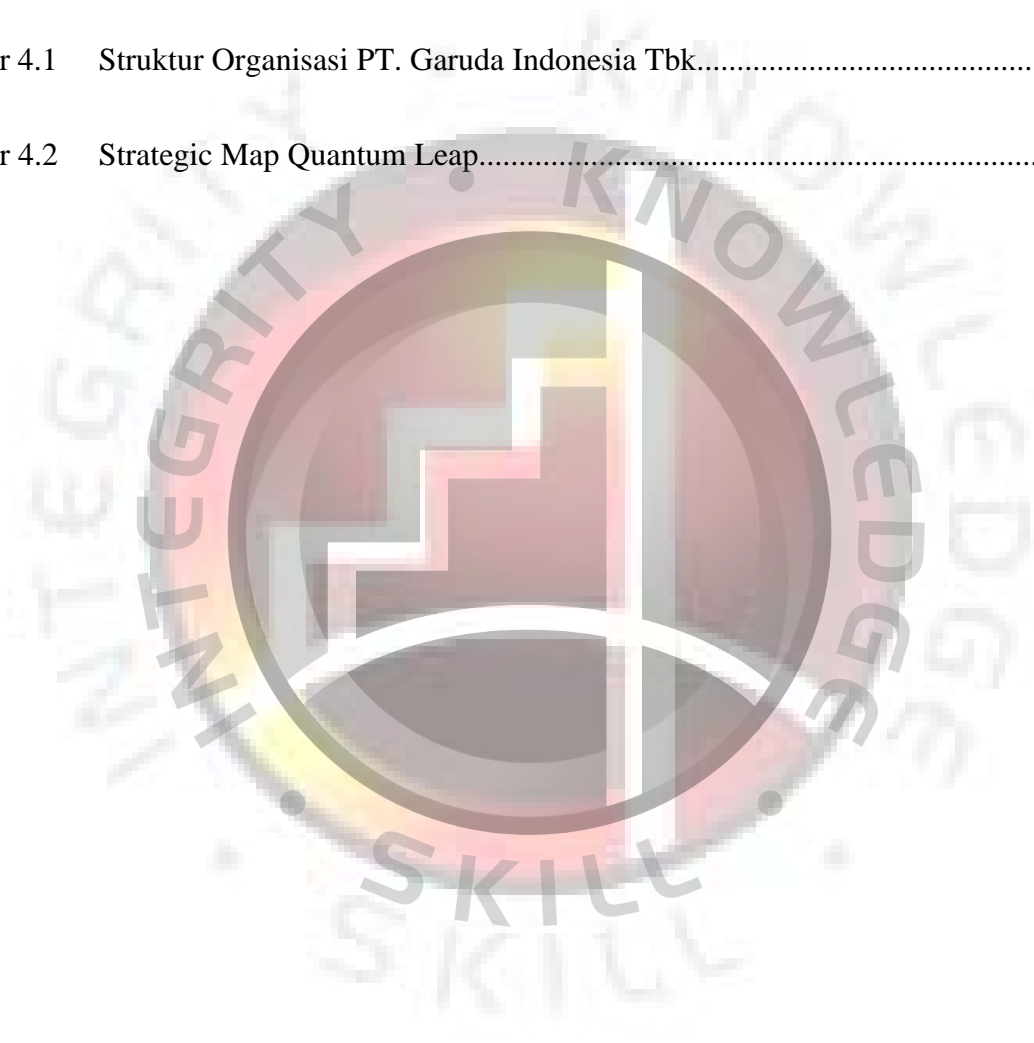
Tabel 1.1	Proyeksi perkembangan penumpang internasional terpesat.....	2
Tabel 1.2	Proyeksi jumlah penumpang internasional terbanyak.....	3
Tabel 3.1	Interpretasi Rasio Keuangan.....	38
Tabel 4.1	Rasio Likuiditas PT.Garuda Indonesia Tbk. Tahun 2010-2012.....	49
Tabel 4.2	Rasio Solvabilitas PT.Garuda Indonesia Tbk. Tahun 2010-2012.....	52
Tabel 4.3	Rasio Profitabilitas PT.Garuda Indonesia Tbk. Tahun 2010-2012.....	56
Tabel 4.4	Rasio Aktifitas PT.Garuda Indonesia Tbk. Tahun 2010-2012.....	59
Tabel 4.5	Rasio Likuiditas Industri Tahun 2010-2012.....	61
Tabel 4.6	Rasio Likuiditas Industri Tahun 2010.....	62
Tabel 4.7	Rasio Likuiditas Industri Tahun 2011.....	63
Tabel 4.8	Rasio Likuiditas Industri Tahun 2012.....	63
Tabel 4.9	Rasio Solvabilitas Industri Tahun 2010-2012.....	64
Tabel 4.10	Rasio Solvabilitas Industri Tahun 2010.....	66
Tabel 4.11	Rasio Solvabilitas Industri Tahun 2011.....	67
Tabel 4.12	Rasio Solvabilitas Industri Tahun 2012.....	68
Tabel 4.13	Rasio Profitabilitas Industri Tahun 2010-2012.....	69
Tabel 4.14	Rasio Profitabilitas Industri Tahun 2010.....	70
Tabel 4.15	Rasio Profitabilitas Industri Tahun 2011.....	71
Tabel 4.16	Rasio Profitabilitas Industri Tahun 2012.....	72
Tabel 4.17	Rasio Aktifitas Industri Tahun 2010-2012.....	73
Tabel 4.18	Rasio Aktifitas Industri Tahun 2010.....	73
Tabel 4.19	Rasio Aktifitas Industri Tahun 2011.....	74
Tabel 4.20	Rasio Aktifitas Industri Tahun 2012.....	75
Tabel 4.21	Analisa Cross-Section Rasio Likuiditas Tahun 2010-2012.....	76
Tabel 4.22	Analisa Cross-Section Rasio Likuiditas Tahun 2010.....	76
Tabel 4.23	Analisa Cross-Section Rasio Likuiditas Tahun 2011.....	77
Tabel 4.24	Analisa Cross-Section Rasio Likuiditas Tahun 2012.....	77

Tabel 4.25	Analisa Cross-Section Rasio Solvabilitas Tahun 2010-2012.....	78
Tabel 4.26	Analisa Cross-Section Rasio Solvabilitas Tahun 2010.....	79
Tabel 4.27	Analisa Cross-Section Rasio Solvabilitas Tahun 2011.....	79
Tabel 4.28	Analisa Cross-Section Rasio Solvabilitas Tahun 2012.....	80
Tabel 4.29	Analisa Cross-Section Rasio Profitabilitas Tahun 2010-2012.....	80
Tabel 4.30	Analisa Cross-Section Rasio Profitabilitas Tahun 2010.....	81
Tabel 4.31	Analisa Cross-Section Rasio Profitabilitas Tahun 2011.....	81
Tabel 4.32	Analisa Cross-Section Rasio Profitabilitas Tahun 2012.....	82
Tabel 4.33	Analisa Cross-Section Rasio Aktifitas Tahun 2010-2012.....	83
Tabel 4.34	Analisa Cross-Section Rasio Aktifitas Tahun 2010.....	83
Tabel 4.35	Analisa Cross-Section Rasio Aktifitas Tahun 2011.....	84
Tabel 4.36	Analisa Cross-Section Rasio Aktifitas Tahun 2012.....	84

## DAFTAR GRAFIK DAN GAMBAR

### HALAMAN

Grafik 1.1	Perkembangan Kapasitas Total Penumpang dan Kargo.....	5
Gambar 2.1	Alur Kerangka Pemikiran.....	30
Gambar 4.1	Struktur Organisasi PT. Garuda Indonesia Tbk.....	42
Gambar 4.2	Strategic Map Quantum Leap.....	47



## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Daftar 10 Perusahaan Penerbangan Objek Penelitian
- Lampiran 2 Data Rasio Likuiditas 10 Perusahaan Tahun 2010-2012
- Lampiran 3 Data Rasio Solvabilitas 10 Perusahaan Tahun 2010-2012
- Lampiran 4 Data Rasio Profitabilitas 10 Perusahaan Tahun 2010-2012
- Lampiran 5 Data Rasio Aktifitas 10 Perusahaan Tahun 2010-2012





## HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Pratomo Adi Nugroho

NPM : 200612058

Jurusan : Akuntansi

Dengan ini menyatakan skripsi saya ini merupakan hasil karya sendiri dan benar keasliannya. Apabila di kemudian hari ternyata skripsi ini merupakan hasil plagiat atau menjiplak karya orang lain, saya bersedia mempertanggungjawabkan dan sekaligus bersedia menerima sanksi sesuai dengan peraturan STIE Indonesia Banking School.

Demikian pernyataan ini saya buat dalam keadaan sadar.

Jakarta, 8 November 2013

Penulis,



Pratomo Adi Nugroho

NPM: 200612058

## **HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai civitas akademik STIE Indonesia Banking School, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Pratomo Adi Nugroho

NIM : 200612058

Jurusan : Akuntansi

Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada STIE Indonesia Banking School **hak untuk menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis dan sebagai pemilik Hak Cipta. Serta memberikan izin bagi Pembimbing skripsi saya untuk mencantumkan nama yang bersangkutan sebagai co-author/co-writer selama nama saya tetap sebagai penulis utama atas karya ilmiah saya yang berjudul:**

**“Analisa Perbandingan Kinerja Keuangan Antara Pt. Garuda Indonesia Tbk., Dengan Kompetitor *Full Service Carrier* Di Asia Periode Tahun 2010-2012 Dengan Pendekatan Analisis Rasio Keuangan”**

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya tanpa ada paksaan.

Dibuat di Jakarta Pada tanggal: 15 Desember 2013

Yang menyatakan,

Pratomo Adi Nugroho

## **ABSTRACT**

*In the competitive world of airline industry increasingly stringent and complex PT . Garuda Indonesia Tbk . launched a five -year expansion program called Quantum Leap . This program aims to improve the ability of companies in the field of services , fleet , human resources and competence in the international aviation industry competition and the creation of sustainable profitable growth . Therefore this study aimed to analyze the financial performance PT. Garuda Indonesia Tbk . during the years 2010-2012 compared to fellow Full Service Carrier airline in Asia after the implementation of the Quantum Leap program .*

*Financial ratios are used to analyze the financial performance of companies in this study is the Current Ratio , Quick Ratio , Cash Ratio , Debt Ratio , Debt To Equity Ratio , Long - Term Debt To Equity Ratio , Equity To Total Assets Ratio , Fixed Assets To Equity Ratio , Operating Profit Margin , Net Profit Margin , Operating Ratio , Return on Assets , Return on Equity , Total Assets Turnover , Fixed Assets Turnover , Average Collection Period , Inventory Turnover , Accounts Receivable Turnover . These ratios were then compared with the company's competitors using cross - section analysis .*

*Results of this study concluded that quantum leap expansion program launched by PT . Garuda Indonesia Tbk . In July of 2009 , positively impact the company's financial performance is evidenced by the trend and profit growth PT . Garuda Indonesia Tbk . during the study period of 2010 to 2012 which continues to increase .*

*Keywords : Financial Performance , Financial Ratio Analysis , Cross – section Analysis.*

## **ABSTRAKSI**

*Di tengah persaingan industri penerbangan dunia yang semakin ketat dan kompleks PT. Garuda Indonesia Tbk. mencanangkan program ekspansi 5 tahun yang bernama Quantum Leap. Program ini bertujuan untuk meningkatkan kemampuan perusahaan di bidang layanan, armada, dan kompetensi sumber daya manusia dalam persaingan industri penerbangan internasional dan terciptanya pertumbuhan laba perusahaan yang berkelanjutan. Oleh karena itu penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kinerja keuangan PT. Garuda Indonesia Tbk. selama tahun 2010-2012 dibandingkan dengan sesama maskapai Full Service Carrier di Asia setelah implementasi program Quantum Leap.*

*Rasio keuangan yang digunakan untuk menganalisis kinerja keuangan perusahaan dalam penelitian ini adalah Current Ratio, Quick Ratio, Cash Ratio, Debt Ratio, Debt To Equity Ratio, Long-Term Debt To Equity Ratio, Equity To Total Assets Ratio, Equity To Fixed Assets Ratio, Operating Profit Margin, Net Profit Margin, Operating Ratio, Return On Assets, Return On Equity, Total Assets Turnover, Fixed Assets Turnover, Average Collection Period, Inventory Turnover, Account Receivable Turnover. Rasio-rasio ini kemudian dibandingkan dengan para competitor perusahaan menggunakan analisa cross-section.*

*Hasil penelitian ini menyimpulkan bahwa program ekspansi Quantum leap yang dicanangkan PT. Garuda Indonesia Tbk. pada bulan Juli tahun 2009, memberikan dampak positif kepada perusahaan dibuktikan dengan trend kinerja keuangan dan pertumbuhan laba PT. Garuda Indonesia Tbk. selama periode penelitian tahun 2010 hingga 2012 yang terus meningkat.*

*Kata kunci : Kinerja Keuangan, Analisa Rasio Keuangan, Analisa Cross-section*

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang Masalah

Menurut data statistik IATA dalam 40 tahun terakhir frekuensi perjalanan udara telah berkembang sepuluh kali lipat dan pengiriman udara telah berkembang empat belas kali lipat lebih banyak. Perekonomian dunia telah tumbuh tiga sampai empat kali lebih besar selama periode yang sama. Transportasi udara menjadi salah satu sektor dengan perkembangan paling pesat di dunia. Pertumbuhan yang pesat ini adalah untuk memenuhi peningkatan permintaan pasar global. Meningkatnya permintaan ini disebabkan oleh meningkatnya warga kelas menengah di dunia dan tingginya kebutuhan perjalanan penerbangan mereka. Sebagai gambaran pada tahun 2001 jumlah pengguna jasa angkutan penerbangan meningkat sebesar 17 juta ton dari tahun sebelumnya menjadi 46 juta ton. Menurut data World Bank jumlah keberangkatan sebanyak 21 juta keberangkatan di tahun 2003, meningkat menjadi 30 juta keberangkatan di tahun 2011.

IATA ( The International Air Transport Association ) dalam *press release*-nya tanggal 6 December 2012 mengumumkan proyeksi perkembangan industri penerbangan hingga tahun 2016. Berikut rangkuman dari *press release* tersebut :

IATA memperkirakan perkembangan jumlah penumpang internasional tumbuh dari 1,11 miliar di 2011 menjadi 1,45 miliar penumpang pada tahun 2016, meningkat 331 juta penumpang untuk *compound annual growth rate* (CAGR) sebesar 5,3%. CAGR adalah dalam dunia penerbangan ini adalah proyeksi persentase peningkatan majemuk pengguna jasa penerbangan (penumpang) pada tahun ke-n dibanding dengan penumpang tahun ke-0 (tahun saat dilaksanakannya perhitungan proyeksi).



Berikut gambaran proyeksi perkembangan internasional:

Tabel 1.1

Negara dengan proyeksi perkembangan penumpang internasional terpesat.

No.	Negara	Jumlah peningkatan CAGR
1	Kazakhstan	20,3%
2	Uzbekistan	11,1%
3	Sudan	9,2%
4	Uruguay	9%
5	Azerbaijan	8,9%
6	Ukraina	8,8%
7	Kamboja	8,7%
8	Chile	8,5%
9	Panama	8,5%
10	Federasi Rusia	8,4%

Sumber: press-release IATA 2012

Dari tabel 1.1 diatas bahwa lima dari 10 pasar dengan pertumbuhan tercepat bagi penumpang internasional adalah negara bekas bagian dari Uni Soviet atau *Commonwealth of Independent States* bersama dengan negara lain di Amerika Latin, Afrika dan Asia-Pasifik. Hal ini menggambarkan bahwa peluang bagi perusahaan penerbangan nasional Indonesia dalam hal ini PT. Garuda Indonesia Tbk. untuk mengembangkan rute-rute baru dan memperoleh *market share* penumpang penerbangan internasional masih sangat luas, terutama di kawasan Asia.

Dalam tabel 1.2 berikut IATA memproyeksikan 5 negara dengan jumlah penumpang jasa angkutan udara terbanyak sampai dengan tahun 2016.

Tabel 1.2

Negara dengan proyeksi jumlah penumpang internasional terbanyak.

No .	Negara	Jumlah penumpang 2011	Jumlah proyeksi 2016	Jumlah peningkatan	Peningkatan CAGR
1	Amerika Serikat	181,000,000	223,100,000	42,100,000	4.27%
2	Inggris	168,000,000	200,800,000	32,800,000	3.63%
3	Jerman	144,700,000	172,900,000	28,200,000	3.63%
4	Spanyol	113,000,000	134,600,000	21,600,000	3.56%
5	Perancis	99,700,000	123,100,000	23,400,000	4.31%

Sumber: press-release IATA 2012

Dalam tabel 1.2 diatas menunjukkan bahwa Amerika Utara dan Eropa masih menjadi salah satu pasar penumpang internasional terbesar selain Asia-Pasifik. Ini menunjukkan pentingnya Garuda Indonesia dan maskapai nasional Indonesia lainnya untuk melakukan ekspansi bisnis di benua Amerika Utara dan Eropa, agar dapat bersaing dengan maskapai internasional lainnya.

IATA memproyeksikan pertumbuhan jumlah penumpang domestik meningkat dari 1,72 miliar pada tahun 2011 menjadi 2,21 milyar pada tahun 2016, sebuah peningkatan sebesar 494 juta penumpang mencerminkan CAGR sebesar 5,2% selama periode tersebut dan lima pasar terbesar untuk penumpang domestik adalah Amerika Serikat (710.200.000), Cina (415 juta), Brasil (118.900.000), India (107.200.000), dan Jepang (93.200.000).

Peningkatan volume kargo internasional diperkirakan IATA akan tumbuh pada CAGR lima tahun sebesar 3,0%, yang merupakan hasil dari tren pertumbuhan meningkat selama periode proyeksi mulai dari pertumbuhan 1,4% pada tahun 2012 dan mencapai 3,7% pada 2016. Proyeksi ini memperlihatkan semakin tingginya permintaan pengangkutan barang melalui transportasi udara di dunia perdagangan internasional.



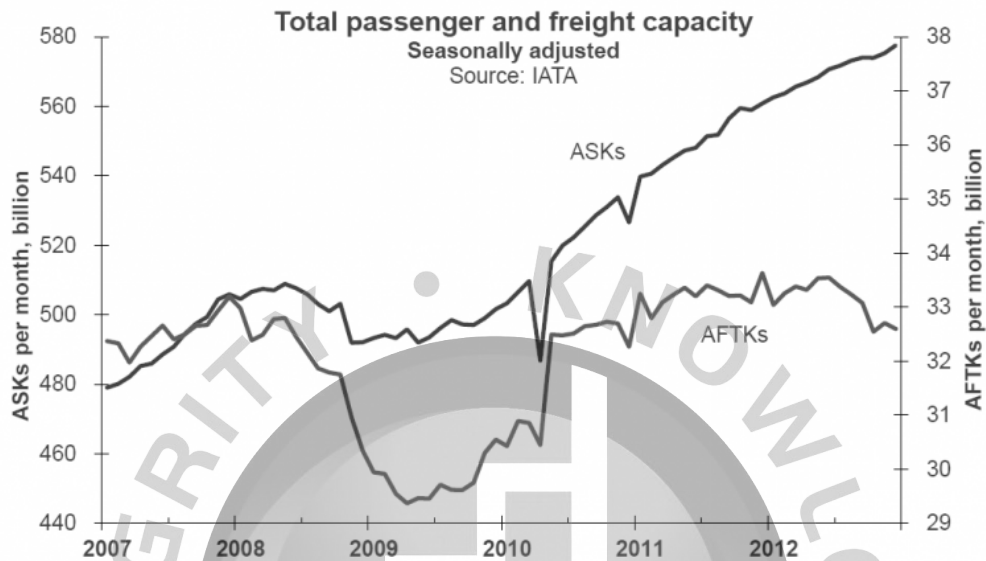
Lima pasar dengan pertumbuhan pengiriman tercepat internasional selama periode 2011-2016 adalah Sri Lanka (8,7% CAGR), Vietnam (7,4%), Brasil (6,3%), India (6,0%) dan Mesir (5,9%). Lima dari 10 negara yang paling cepat berkembang adalah di Timur Tengah Afrika Utara (MENA), mencerminkan semakin pentingnya MENA dalam angkutan udara internasional.

Pada tahun 2016, diperkirakan pasar terbesar kargo internasional adalah Amerika Serikat (7,7 juta ton), Jerman (4,2 juta ton), Cina (3,5 juta ton), Hong Kong (3,2 juta ton), Jepang (2,9 juta ton), Uni Emirat Arab (2,5 juta ton), Republik Korea (1,9 juta ton), Inggris (1,8 juta ton), India (1,6 juta ton) dan Belanda (1,6 juta ton). Hasil proyeksi ini menunjukkan 70% dari pasar terbesar kargo internasional adalah negara-negara di kawasan Asia-Pasifik oleh karena itu, angkutan barang di kawasan Asia-Pasifik diharapkan peningkatan total tonase angkutan akan mencapai sekitar 30% selama periode tersebut. Ini merupakan peluang yang sangat besar bagi maskapai penerbangan nasional Indonesia untuk mengambil keuntungan dari hal tersebut, mengingat posisi Indonesia yang sangat strategis berada di tengah kawasan Asia-Pasifik.

Pemetaan Regional selama periode proyeksi 2012-2016. Lalu lintas penumpang di kawasan Asia-Pasifik diperkirakan tumbuh sebesar 6,7% CAGR akan mewakili 33% dari penumpang global pada 2016, naik dari 29% pada tahun 2011. Hal ini membuat Asia-Pasifik menjadi wilayah dengan pasar regional terbesar untuk angkutan udara (diatas Amerika Utara dan Eropa yang masing-masing mewakili 21%). Permintaan pengiriman Internasional akan naik 3% CAGR, sejalan dengan pertumbuhan ekonomi global selama periode tersebut. Rute didalam dan yang terhubung ke kawasan Asia-Pasifik akan mencakup 57% dari total pengiriman kargo. Hal ini menjadi tantangan sekaligus peluang bagi maskapai penerbangan nasional Indonesia untuk mengantisipasi proyeksi perkembangan pasar yang sangat pesat tersebut terutama di kawasan Asia-Pasifik.

Berikut adalah grafik data angkutan penumpang dan barang yang dihimpun oleh IATA sampai tahun 2012 :

Grafik1.1



Dalam grafik 1.1 dapat dilihat *trend* perkembangan total kapasitas angkutan penumpang dan barang sampai tahun 2012 terus mengalami peningkatan. AFTKs (*Available Freight Tonne Kilometers*) adalah satuan yang mengukur total kapasitas pengiriman yang dapat diangkat maskapai penerbangan. AFTKs mencapai titik tertingginya di awal tahun 2008, dan terus mengalami penurunan hingga titik terendahnya sejak pertengahan tahun 2008 sampai tengah tahun 2009. Hal ini diakibatkan oleh menurunnya volume ekspor-impor global akibat adanya resesi ekonomi, sehingga berdampak pada turunnya permintaan pengangkutan barang. ASKs (*Available Seat Kilometers*) adalah satuan yang mengukur kemampuan maskapai penerbangan untuk mengangkut penumpang. ASKs terus menunjukkan *trend* yang positif dari tahun 2007-2012. ASKs menurun sejak kuartal kedua tahun 2009 akibat adanya infeksi flu babi H1N1 yang berdampak pada angkutan penumpang di Amerika Latin, Amerika Utara, dan beberapa negara di Asia-Pasifik. Penurunan ke titik terendah pada pertengahan tahun 2010 tepatnya di bulan April, diakibatkan oleh adanya erupsi gunung api

Grimsvotn di Islandia yang mengakibatkan ditutupnya jalur penerbangan ke Eropa, Afrika Utara, dan beberapa negara Asia Barat.

Garuda Indonesia sebagai maskapai penerbangan nasional terbesar Indonesia, memiliki tujuan menjadi salah satu maskapai penerbangan terbaik di dunia. Pada bulan Juni tahun 2007 Garuda Indonesia bersama maskapai penerbangan Indonesia lainnya dikenakan sanksi larangan terbang ke Eropa oleh Komisi Keselamatan Terbang Uni Eropa. Dampak langsung bagi Garuda Indonesia adalah terpaksa harus menutup rute-rute penerbangan ke Eropa, dan kehilangan potensi pendapatan yang cukup besar. Pada bulan Juni 2009 sanksi larangan terbang bagi Garuda Indonesia, Mandala Airlines, Prime Air dan Airfast akhirnya dicabut setelah *International Civil Aviation Association* ( ICAO ) melakukan pemeriksaan standar keselamatan penerbangan yang telah diverifikasi dan disetujui oleh Komisi Keselamatan Terbang Uni Eropa.

Menindaklanjuti pencabutan larangan terbang Uni Eropa Terhadap Garuda Indonesia dan 3 maskapai penerbangan Indonesia lainnya, Garuda Indonesia pada Juli 2009 mengumumkan meluncurkan sebuah rencana ekspansi 5 tahun yang bernama *Quantum Leap*. rencana ini juga termasuk mengubah tampilan maskapai seperti mengubah tampilan logo di pesawat, seragam staf dan logo dalam waktu 5 tahun, Garuda Indonesia akan menggandakan armadanya dari 62 menjadi 116 pesawat. Dalam *Quantum Leap* Garuda juga berencana untuk menaikkan jumlah penumpang per tahun menjadi 27.6 juta dalam periode yang sama, bertambah sebanyak 10.1 juta dari jumlah tahun 2009 melalui pertambahan tujuan domestik maupun internasional dari 41 menjadi 62. Rute ekspansi mencakup Amsterdam, dengan transit di Dubai, akan dibuka pada tahun 2010. Penerbangan non-stop menggunakan pesawat Boeing 777-300ER direncanakan akan dimulai pada tahun 2011. Rute internasional lain seperti London, Frankfurt, Paris, Roma, Madrid, Los Angeles, serta kota lainnya dipertimbangkan untuk dibuka kembali. Kini dalam persaingan di Asia Garuda Indonesia

telah membuktikan diri sebagai salah satu yang terbaik, dengan meraih 2012 SkyTrax's Best Regional Airlines in Asia, dan urutan ketujuh 2012 SkTrax's Best Airlines in Asia.

Perusahaan penerbangan yang dijadikan pembanding adalah maskapai yang mendapat penghargaan 2012 Skytrax's best airlines in Asia, yaitu Asiana Airlines, Singapore Airlines, Cathay Pasific Airways, ANA All Nippon Airways, Thai Airways, Malaysia Airlines, Eva Air, Korean Air, Hainan Airlines.

Untuk mengetahui posisi Garuda Indonesia dalam persaingan diantara sesama maskapai *Full Service Carrier* dalam persaingan di Asia, salah satu metode yang dapat digunakan adalah membandingkan indikator-indikator keuangan perusahaan yang diperoleh dari analisa kinerja keuangan. Dalam analisa kinerja keuangan, ada beberapa metode yang dapat dipertimbangkan sebelum melakukan perbandingan kinerja keuangan dengan perusahaan penerbangan regional Asia lainnya.

Metode yang digunakan untuk menganalisa laporan keuangan diantaranya adalah analisis rasio, analisis nilai tambah pasar (*Market Value Added/ MVA*), Analisis nilai tambah ekonomis (*Economic Value Added/ EVA*) dan *Balance Score Card / BSC*, Analisis *Capital Asset, Management, Equity, and Liquidity (CAMEL)* dan *Du Pont System* (Warsono,2003:24).

Dalam penelitian ini metode yang digunakan adalah analisa rasio keuangan, dan analisa *cross-section*. Kedua metode tersebut saling melengkapi satu sama lain, analisa rasio menyediakan data rasio yang akan dibandingkan dalam analisa *cross-section*. Kedua analisa ini dapat menunjukkan apa yang menjadi kelemahan dan kelebihan perusahaan dibandingkan para kompetitornya. Hal tersebut dapat ditunjukkan dalam efisiensi pemanfaatan asset yang dimiliki, efisiensi kegiatan operasional, atau efisiensi penggunaan pembiayaan hutang dalam memperoleh keuntungan/laba. Diharapkan terbentuk suatu analisa yang komprehensif tentang

kinerja keuangan PT. Garuda Indonesia Tbk. dan posisinya dalam persaingan antar-maskapai penerbangan *full-service carrier* di Asia.

Berdasar latar belakang di atas, maka peneliti bermaksud melakukan penelitian yang membahas tentang **“Analisa perbandingan kinerja keuangan antara PT. Garuda Indonesia Tbk., dengan kompetitor *full service carrier* di Asia periode tahun 2010-2012 dengan pendekatan analisis rasio keuangan.”**

## **1.2. Perumusan Masalah**

Dari uraian di atas yang meliputi latar belakang masalah, penulis mendapat gambaran adanya permasalahan yang muncul antara lain :

- ❖ Bagaimana kinerja keuangan PT. Garuda Indonesia Tbk. selama tahun 2010-2012 dibandingkan dengan sesama maskapai *Full Service Carrier* di Asia?

## **1.3. Tujuan penelitian**

Sesuai dengan perumusan masalah yang telah dikemukakan sebelumnya, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

- ❖ Untuk menganalisis kinerja keuangan PT. Garuda Indonesia Tbk. selama tahun 2010-2012 dibandingkan dengan sesama maskapai *Full Service Carrier* di Asia.

## **1.4. Manfaat Penelitian**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi dan data yang bermanfaat bagi berbagai pihak antara lain :

### **1. Bagi Ilmu Pengetahuan**

Untuk meningkatkan dan memperdalam pengetahuan serta pemahaman penulis mengenai pendekatan analisis rasio keuangan, dan analisa *cross-*

*section*, sehingga akan diperoleh gambaran yang lebih jelas mengenai kesesuaian antara teori dan fakta yang terjadi, serta penerapannya dilapangan.

2. Bagi pihak perusahaan.

Bagi pihak perusahaan sebagai masukan mengenai evaluasi kinerja keuangan PT. Garuda Indonesia Tbk. selama periode tahun 2010-2012 setelah dijalankannya program ekspansi *Quantum Leap* dan posisi mereka terhadap kompetitor sesama maskapai *Full Service Carrier* di Asia.

3. Bagi peneliti.

Sebagai salah satu syarat untuk mendapat gelar sarjana ekonomi.

### **1.5. Pembatasan Masalah**

Masalah yang menjadi objek penelitian ini adalah kinerja keuangan PT. Garuda Indonesia Tbk., dibandingkan dengan kompetitor *full service carrier* regional di Asia selama periode tahun 2010-2012.

Maskapai penerbangan yang dijadikan pembanding kinerja PT. Garuda Indonesia adalah maskapai-maskapai yang masuk ke dalam penghargaan 10 besar 2012 SkyTrax's Best Airlines in Asia.

Data yang dianalisis adalah data sekunder yang diperoleh dari laporan keuangan masing-masing perusahaan penerbangan yang diolah dan dianalisis.

### **1.6. Sistematika Penulisan**

#### **BAB I PENDAHULUAN**

Dalam bab ini dijelaskan secara singkat mengenai latar belakang yang mendasari penelitian, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat hasil



penelitian, metode penelitian yang digunakan, pembatasan masalah, serta sistematika penulisan.

## **BAB II LANDASAN TEORI**

Dalam bab ini berisi uraian tinjauan pustaka yang membahas teori yang memiliki keterkaitan dengan penelitian mengenai pendekatan analisis rasio keuangan, analisa crosssection, dalam menilai atau mengevaluasi kinerja keuangan suatu perusahaan.

## **BAB III METODE PENELITIAN**

Dalam bab ini berisi mengenai rancangan penelitian untuk mengatasi masalah penelitian dari mulai pendekatan penelitian yang digunakan, jenis data, teknik pengumpulan data, serta teknik analisis data yang menjelaskan bagaimana data dianalisis.

## **BAB IV ANALISIS PEMBAHASAN**

Dalam bab ini, diawali dengan gambaran umum mengenai PT. Garuda Indonesia Tbk., kemudian diisi pengolahan data penelitian, serta pembahasan hasil penelitian mengenai kinerja keuangan PT. Garuda Indonesia Tbk. selama 2005-2007 dan 2010-2012 dengan pendekatan analisis rasio keuangan, analisa crosssection, dan komparasinya dengan kompetitor sesama maskapai *Full Service Carrier* di Asia.

## **BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

Dalam bab ini berisikan kesimpulan dari penelitian yang dilakukan, dan saran yang dapat penulis berikan berkaitan dengan permasalahan yang ada, serta keterbatasan dalam penulisan penelitian.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Kinerja

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia dikatakan bahwa kinerja adalah (a) sesuatu yang dicapai, (b) prestasi yang diperlihatkan, (c) kemampuan kerja. Kinerja menurut Anwar Prabu Mangkunegara (2000) adalah “hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggungjawab yang diberikan kepadanya”. Menurut Maluyu S.P. Hasibuan (2001) mengemukakan kinerja (prestasi kerja) adalah suatu hasil kerja yang dicapai seseorang dalam melaksanakan tugas-tugas yang dibebankan kepadanya yang didasarkan atas kecakapan, pengalaman dan kesungguhan serta waktu.

Bernardin dan Russel (1993) dalam Yeremias T. Keban (2004) mengartikan kinerja sebagai *the record of outcomes produced on a specified job function or activity during a specified time period*. Dalam *oxford dictionaries*, *performance* adalah *the action or process of performing a task or function*. Bailey, Schermerhorn, Hunt and Osborne (1991) mendefinisikan kinerja sebagai kuantitas dan kualitas pencapaian tugas-tugas, baik yang dilakukan oleh individu, kelompok maupun organisasi. Gordon (1993) berpendapat “*performance was a function of employee’s ability, acceptance of goals, level of the goals, and the interaction of the goal with their ability*”. Dimana pendapat tersebut menjelaskan bahwa kinerja mengandung empat unsur yaitu : 1) kemampuan 2) penerimaan tujuan-tujuan organisasi 3) tingkatan tujuan-tujuan yang dicapai dan 4) interaksi antara tujuan dan kemampuan para anggota organisasi. Robbins (1994) mengemukakan bahwa : “*performance is the measurement of result, it asks the simple question did you get the job done*”. Yang

dapat diartikan bahwa kinerja adalah ukuran suatu hasil yang menjawab pertanyaan sederhana apa yang anda peroleh dari tugas yang telah dilaksanakan.

Dari beberapa pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa kinerja adalah suatu tingkat pencapaian dari suatu proses pekerjaan baik oleh individu maupun organisasi, atas tanggung jawab atau fungsi pekerjaannya dalam mencapai tujuan atau hasil yang diharapkan dan telah ditetapkan.

### **2.1.1 Penilaian Kinerja Perusahaan**

Penilaian kinerja adalah penentuan secara periodik efektifitas operasional suatu organisasi, bagian organisasi dan karyawannya berdasarkan sasaran standar dan kriteria yang telah ditetapkan sebelumnya (Mulyadi, 1993). Kinerja perusahaan perlu dinyatakan dalam tolak ukur yang spesifik, dianalisis dan diinterpretasikan ke dalam kriteria-kriteria relevan dalam upaya menerjemahkan faktor-faktor keberhasilan ke dalam kriteria prestasi yang dapat diukur (Glueck, 1993).

Menurut Husein Umar (2003), kinerja perusahaan dapat dilihat dari sisi keuangan yang didasarkan pada laporan keuangan. Analisis kinerja perusahaan dari sisi keuangan dapat ditelusuri dari berbagai sisi, salah satunya melalui laporan keuangan perusahaan. Penilaian kinerja dapat dibagi menjadi beberapa perspektif, antara lain:

1. *Processual perspective* (e.g. Neely, Gregory & Platts, 1995; Neely, Gregory & Platts, 2005);
2. *Technological perspective* (e.g. Chenhall & Langfield-Smith, 2007; Grafton, Lillis & Widener, 2010);
3. *Business perspective* (Bourne, Neely, Mills & Platts, 2003).

## 2.2 Laporan Keuangan

Laporan keuangan merupakan hasil dari proses akuntansi yang dapat digunakan sebagai alat untuk berkomunikasi antara data keuangan atau aktivitas suatu perusahaan dengan pihak-pihak yang berkepentingan dengan data atau aktivitas perusahaan tersebut (Munawir, 2002). Laporan keuangan merupakan alat yang sangat penting untuk memperoleh informasi sehubungan dengan posisi keuangan dan hasil-hasil yang telah dicapai oleh perusahaan yang bersangkutan. Data keuangan tersebut akan lebih berarti bagi pihak-pihak yang berkepentingan apabila data tersebut diperbandingkan untuk dua periode atau lebih, dan dianalisa lebih lanjut sehingga dapat diperoleh data yang akan dapat mendukung keputusan yang akan diambil.

Berdasarkan Standar Akuntansi Keuangan ( Sawir, 2005 ), tujuan laporan keuangan adalah sebagai berikut:

1. Menyediakan informasi yang menyangkut posisi keuangan, kinerja serta perubahan posisi keuangan suatu perusahaan yang bermanfaat bagi sejumlah besar pemakai dalam pengambilan keputusan ekonomi.
2. Laporan keuangan disusun untuk memenuhi kebutuhan bersama oleh sebagian besar pemakainya, yang secara umum menggambarkan pengaruh keuangan dari kejadian masa lalu.
3. Laporan keuangan juga menunjukkan apa yang dilakukan manajemen atau pertanggungjawaban manajemen atas sumber daya yang dipercayakan kepadanya.

Pada umumnya laporan keuangan itu terdiri dari neraca ( *Statement of Financial position* ), perhitungan rugi laba ( *Statement of Comprehensive Income* ) serta laporan perubahan modal ( *Statement of Changes in Equity* ), dimana neraca menunjukkan jumlah aktiva, hutang, dan modal dari suatu perusahaan pada tanggal tertentu, sedangkan perhitungan (laporan) rugi laba memperlihatkan hasil-hasil yang telah dicapai oleh

perusahaan serta biaya yang terjadi selama periode tertentu, dan laporan perubahan modal menunjukkan sumber dan penggunaan atau alasan-alasan yang menyebabkan perubahan modal perusahaan (Munawir, 2002).

### **2.2.1 Laporan Neraca ( *Statement of Financial Position* )**

Neraca ( *Statement of Financial Position* ) adalah laporan yang sistematis tentang aktiva, hutang serta modal dari suatu perusahaan pada suatu saat tertentu (Munawir, 2002). Sedangkan menurut Harahap (2002) neraca menggambarkan posisi keuangan perusahaan pada suatu tanggal tertentu. Jadi tujuan neraca adalah untuk menunjukkan posisi keuangan suatu perusahaan pada suatu tanggal tertentu, biasanya pada waktu di mana buku-buku ditutup dan ditentukan sisanya pada suatu akhir tahun fiskal atau tahun kalender.

Laporan neraca terdiri dari tiga bagian utama, yaitu aktiva, hutang dan modal (Munawir, 2002). Aktiva merupakan kekayaan perusahaan baik yang berwujud (*Tangible Assets*) maupun yang tidak berwujud (*Intangible Assets*). Aktiva dibagi menjadi aktiva lancar dan aktiva tetap (Mulyadi, 1993).

Aktiva lancar mencakup uang kas, dana di bank, piutang dagang, persediaan dan aktiva lain yang dapat direalisasi menjadi uang tunai dalam jangka waktu kurang dari satu tahun. Aktiva tetap merupakan kekayaan yang dimiliki perusahaan yang berwujud dan dipergunakan dalam operasi yang bersifat permanen serta tidak habis digunakan dalam satu periode. Aktiva ini memiliki umur kegunaan yang akan susut nilainya selama waktu penggunaan. Sedangkan yang dimaksud aktiva lain-lain adalah kekayaan atau aktiva yang belum atau tidak dapat dimasukkan dalam klasifikasi sebelumnya (Mulyadi, 1993).

Hutang adalah semua kewajiban keuangan perusahaan kepada pihak lain yang belum terpenuhi, dimana hutang ini merupakan sumber dana atau modal perusahaan yang berasal dari kreditor. Hutang atau kewajiban dapat dibedakan ke dalam hutang lancar (hutang jangka

pendek) dan hutang tidak lancar (hutang jangka panjang). Hutang lancar atau hutang jangka pendek adalah kewajiban keuangan perusahaan yang pelunasannya atau pembayaran akan dilakukan dalam jangka pendek (satu tahun sejak tanggal neraca) dengan menggunakan aktiva lancar yang dimiliki oleh perusahaan. Sedangkan hutang jangka panjang adalah kewajiban keuangan yang jangka waktu pembayarannya (jatuh tempo) lebih dari satu tahun (Munawir, 2002).

Modal adalah hak atau bagian yang dimiliki oleh pemilik perusahaan yang ditunjukkan dalam pos modal (modal saham), surplus dan laba yang ditahan. Atau kelebihan nilai aktiva yang dimiliki oleh perusahaan terhadap seluruh hutang-hutangnya (Munawir, 2002).

### **2.2.2 Laporan Rugi Laba**

Laporan rugi laba adalah suatu laporan yang sistematis tentang penghasilan, biaya, rugi laba yang diperoleh oleh suatu perusahaan selama periode tertentu (Munawir, 2002). Menurut Sawir (2005), laporan rugi laba biasanya disusun dengan dua pendekatan, yakni pendekatan Kontribusi dan pendekatan Fungsional.

Pendekatan Kontribusi membagi biaya-biaya ke dalam dua sifat pokok, yakni biaya variabel dan biaya tetap. Sedangkan laporan rugi laba yang disusun dengan pendekatan fungsional memberikan informasi mengenai biaya-biaya yang dikeluarkan oleh setiap fungsi utama dalam perusahaan (fungsi produksi, pemasaran, sumber daya manusia dan umum, serta keuangan).

Laporan laba rugi melaporkan pendapatan dan beban selama periode waktu tertentu berdasarkan konsep perbandingan (*matching concept*) yakni membandingkan beban dengan pendapatan yang dihasilkan selama periode terjadinya beban tersebut ( Niswonger, Warren, Reeve, Fess , 1999 ).

Laporan laba rugi pada dasarnya merupakan ringkasan dari empat jenis kegiatan (Keown, Martin, Petty, Scott, 2001 ), yaitu:

1. Menjual produk atau jasa.
2. Beban produksi atau usaha untuk mendapatkan barang atau jasa yang dijual.
3. Beban yang timbul dalam memasarkan dan mendistribusikan produk atau jasa kepada konsumen, serta yang berkaitan dengan beban administrasi operasional.
4. Beban keuangan dalam menjalankan bisnis, contohnya; bunga yang dibayarkan kepada kreditur dan pembayaran deviden kepada pemegang saham.

Walaupun belum ada keseragaman tentang susunan laporan rugi laba bagi tiap-tiap perusahaan, namun prinsip-prinsip yang umumnya diterapkan adalah sebagai berikut (Munawir, 2002) :

1. Bagian pertama menunjukkan penghasilan yang diperoleh dari usaha pokok perusahaan (penjualan barang dan jasa) diikuti dengan harga pokok dari barang atau jasa yang dijual, sehingga diperoleh laba kotor.
2. Bagian kedua menunjukkan biaya-biaya operasional yang terdiri dari biaya penjualan dan biaya umum atau administrasi.
3. Bagian ketiga menunjukkan hasil-hasil yang diperoleh di luar operasi pokok perusahaan, yang diikuti dengan biaya-biaya yang terjadi di luar usaha pokok.
4. Bagian keempat menunjukkan laba atau rugi yang insidental, sehingga akhirnya diperoleh laba bersih sebelum pajak pendapatan.

### **2.2.3 Laporan Arus Kas**

Laporan arus kas adalah suatu ikhtisar mengenai penerimaan kas dan pembayaran kas selama periode waktu tertentu, misalnya sebulan atau setahun (Niswonger, *et al.*, 1999).



Laporan arus kas terdiri dari tiga kelompok utama : (1) arus kas operasional, (2) investasi yang dilakukan perusahaan, serta (3) transaksi pendanaan, seperti pengeluaran saham, peminjaman serta pembayaran kembali kewajiban (Keown, *et al.*, 2001).

Laporan arus kas ini dinilai banyak memberikan informasi tentang kemampuan perusahaan dalam mendapatkan laba dan likuiditas di masa yang akan datang. Laporan arus kas memberikan informasi yang relevan tentang penerimaan dan pengeluaran kas dari suatu perusahaan pada suatu periode tertentu, dengan mengklasifikasikan transaksi berdasarkan pada kegiatan operasi, pembiayaan dan investasi (Harahap, 2002).

Menurut Harahap (2002) laporan arus kas dapat digunakan untuk :

1. Menilai kemampuan perusahaan menghasilkan, merencanakan, mengontrol arus kas masuk dan arus keluar perusahaan pada masa lalu.
2. Menilai kemungkinan keadaan arus kas masuk dan keluar, arus kas bersih perusahaan, termasuk kemampuan membayar deviden.
3. Menyajikan informasi bagi investor, kreditur, memproyeksikan *return* dari sumber kekayaan perusahaan.
4. Menilai kemampuan perusahaan untuk memasukkan kas ke perusahaan di masa yang akan datang.
5. Menilai alasan perbedaan antara laba bersih dikaitkan dengan penerimaan dan pengeluaran kas.
6. Menilai pengaruh investasi baik kas maupun bukan kas dan transaksi lainnya terhadap posisi keuangan perusahaan selama satu periode tertentu.

### **2.3 Analisis Laporan Keuangan**

Menurut Munawir (2002), laporan keuangan merupakan alat yang sangat penting untuk memperoleh informasi sehubungan dengan posisi keuangan dan hasil-hasil yang telah



dicapai oleh perusahaan yang bersangkutan. Analisis laporan keuangan terdiri dari penelaahan atau mempelajari hubungan-hubungan atau kecenderungan ( *trend* ) untuk menentukan posisi keuangan dan hasil operasi perkembangan perusahaan yang bersangkutan.

Ada dua metode analisis yang digunakan dalam menganalisis laporan keuangan (Munawir, 2002) yaitu analisis horizontal dan analisis vertikal. Analisis horizontal atau yang biasa disebut dengan analisis *trend* adalah analisis dengan mengadakan perbandingan laporan keuangan untuk beberapa periode sehingga diketahui perkembangannya. Sedangkan analisis vertikal adalah metode analisis yang menganalisis laporan keuangan untuk satu periode saja, yaitu dengan membandingkan antara pos yang satu dengan pos yang lainnya dalam laporan keuangan yang sama.

### **2.3.1 Analisis Rasio**

Menurut Sawir (2005), untuk menilai kinerja keuangan perusahaan, diperlukan tolok ukur berupa rasio atau indeks yang menghubungkan antara data yang satu dengan yang lainnya. Analisis dan interpretasi dari bermacam-macam rasio dapat memberikan pandangan yang lebih baik mengenai kinerja keuangan dan prestasi perusahaan.

Rasio keuangan dapat membantu dalam mengidentifikasi beberapa kekuatan dan kelemahan keuangan perusahaan ( Keown, *et al.*, 2001 ). Rasio keuangan memberikan dua cara untuk membuat perbandingan dari data keuangan perusahaan menjadi lebih berarti yakni pertama, dapat meneliti rasio antar waktu untuk mengetahui arah pergerakannya; kedua, dapat membandingkan rasio keuangan perusahaan dengan perusahaan lain ( Sawir, 2005 ).

Analisis ini mencakup empat kelompok analisis yang meliputi analisis likuiditas, solvabilitas, profitabilitas dan aktivitas ( Munawir, 2002 ). Alat analisis rasio ini dapat memberikan gambaran mengenai baik buruknya keadaan keuangan suatu perusahaan apabila

angka rasio tersebut dibandingkan dengan angka pembanding yang digunakan sebagai standar.

Kelebihan analisis rasio (Obaidullah Jan, 2012) :

1. Menyederhanakan laporan keuangan.
2. Membantu membandingkan perusahaan-perusahaan dengan *size* berbeda satu dengan lainnya.
3. Membantu dalam analisa *trend* terhadap suatu perusahaan selama periode tertentu.
4. Menunjukkan informasi-informasi penting dalam format yang sederhana. Pengguna dapat melihat beberapa angka yang mencerminkan performa perusahaan daripada membaca seluruh laporan keuangan.

Keterbatasan analisis rasio :

1. Perusahaan yang beroperasi di industri yang berbeda masing-masing memiliki kondisi lingkungan yang berbeda seperti peraturan, struktur pasar, dll. Faktor-faktor tersebut sangat penting bahwa perbandingan dari dua perusahaan dari industri yang berbeda mungkin menyesatkan.
2. Informasi akuntansi keuangan dipengaruhi oleh estimasi dan asumsi. Standar akuntansi memungkinkan kebijakan akuntansi yang berbeda, yang merusak komparatif karenanya analisis rasio kurang berguna dalam situasi seperti itu.
3. Analisis rasio menjelaskan hubungan antara informasi masa lalu, sehingga dapat terdistorsi oleh adanya inflasi sedangkan pengguna lebih peduli tentang informasi saat ini dan masa depan.
4. Kemungkinan adanya *window dressing* oleh perusahaan untuk memanipulasi laporan keuangannya agar terlihat baik.

5. Rasio keuangan hanya menggambarkan angka, bukan faktor-faktor penyebab bagaimana angka itu terbentuk.

### **2.3.1.1 Analisis Likuiditas**

Likuiditas didefinisikan sebagai kemampuan perusahaan untuk memenuhi seluruh kewajiban keuangannya yang sudah akan jatuh tempo kurang dari satu tahun, dengan kata lain kemampuan untuk memenuhi kewajiban keuangannya pada saat ditagih (Munawir, 2002). Menurut Wild (2005) likuiditas merupakan kemampuan untuk mengubah aktiva menjadi kas atau kemampuan untuk memperoleh kas. Jadi analisis likuiditas menunjukkan apakah perusahaan mampu memenuhi kewajiban keuangannya dalam jangka pendek. Analisis rasio ini dapat digunakan untuk menganalisis dan menginterpretasikan posisi keuangan jangka pendek, serta membantu manajemen untuk mengecek efisiensi modal kerja yang digunakan dalam perusahaan.

Suatu perusahaan dikatakan mempunyai posisi keuangan yang kuat apabila mampu memenuhi kewajiban-kewajiban yang harus dibayar tepat pada waktunya, memelihara modal kerja yang cukup untuk operasi normal, membayar bunga dan deviden yang dibutuhkan dan memelihara tingkat kredit yang menguntungkan.

Likuiditas pada umumnya diukur dengan menggunakan rasio berikut:

1. Rasio Lancar (*Current Ratio*)

Rasio lancar menunjukkan kemampuan suatu perusahaan untuk membayar kewajiban jangka pendek dengan aktiva lancar. Rasio lancar yang rendah menunjukkan bahwa dalam perusahaan terdapat masalah likuiditas. Namun rasio lancar yang tinggi menunjukkan ketidakmampuan perusahaan dalam mengoptimalkan aktiva yang ada untuk menghasilkan laba (Sawir, 2005). Rasio lancar dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{Rasio lancar} = \frac{\text{Aktiva lancar}}{\text{Hutang lancar}} \dots\dots\dots 1)$$

2. Rasio Cepat (*Quick Ratio*)

Rasio cepat menunjukkan kemampuan suatu perusahaan untuk memenuhi kewajiban-kewajibannya dengan tidak memperhitungkan persediaan. Menurut Sawir (2005) persediaan merupakan unsur aktiva lancar yang tingkat likuiditasnya rendah sehingga sulit untuk direalisasikan menjadi uang kas dalam waktu yang singkat. Jadi rasio ini dinilai lebih baik dalam mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Rasio cepat dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{Rasio Cepat} = \frac{\text{Aktiva lancar} - \text{Persediaan}}{\text{Hutang lancar}} \dots\dots\dots 2)$$

3. Rasio Kas (*Cash Ratio*)

Rasio ini mengukur kemampuan sesungguhnya dari perusahaan dalam memenuhi hutang-hutangnya tepat pada waktunya (Munawir, 2002). Rasio ini membandingkan aktiva lancar yang sangat *liquid* (mudah dicairkan atau diuangkan) yakni uang kas dan surat berharga dengan hutang lancar. Rasio kas dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{Rasio Kas} = \frac{\text{Kas} + \text{Surat Berharga}}{\text{Hutang lancar}} \dots\dots\dots 3)$$

2.3.1.2 Analisis Solvabilitas

Analisis Solvabilitas menunjukkan kemampuan suatu perusahaan dalam memenuhi segala kewajiban finansialnya baik jangka pendek maupun jangka panjang (Munawir, 2002). Suatu perusahaan dikatakan *solvable* apabila perusahaan mempunyai aktiva yang cukup untuk membayar semua hutang-hutangnya. Kondisi keuangan yang baik dalam jangka pendek tidak menjamin adanya kondisi keuangan yang baik juga dalam jangka panjang. Rasio-rasio yang umum digunakan dalam analisis solvabilitas antara lain (Munawir, 2002). :

1. Rasio Hutang (*Debt to Total Asset Ratio*)

Rasio ini menunjukkan proporsi antara total kewajiban perusahaan dengan total kekayaan perusahaan yang dimiliki. Semakin tinggi nilai persentase rasio hutang maka semakin tinggi pula resiko yang harus ditanggung perusahaan (Sawir,2005). Rasio hutang dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{Rasio Hutang} = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Total Aktiva}} \dots\dots\dots 4)$$

2. Rasio Hutang terhadap Ekuitas (*Debt to Equity Ratio*)

Rasio ini menunjukkan perbandingan antara hutang dan ekuitas (modal) yang digunakan dalam mendanai aktiva dan menunjukkan kemampuan modal sendiri perusahaan untuk memenuhi seluruh kewajibannya (Sawir, 2005). Rasio hutang terhadap ekuitas dapat dirumuskan:

$$\text{Rasio hutang terhadap ekuitas} = \frac{\text{Total hutang}}{\text{Total ekuitas}} \dots\dots\dots 5)$$

3. Rasio Hutang Jangka Panjang terhadap Ekuitas (*Long Term Debt to Equity Ratio*)

Rasio ini menunjukkan proporsi hutang jangka panjang dan modal sendiri dalam pembiayaan aktiva, dan juga merupakan jaminan terhadap hutang jangka panjang dengan modal sendiri (Riyanto, 2001). Rasio ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{Rasio hutang jangka panjang terhadap ekuitas} = \frac{\text{Total hutang jangka panjang}}{\text{Total ekuitas}} \dots\dots\dots 6)$$

4. Rasio Ekuitas terhadap Total Aktiva (*Equity to Total Asset Ratio*)

Rasio ini menunjukkan besarnya modal sendiri yang digunakan untuk mendanai seluruh aktiva perusahaan. Semakin tinggi nilai rasio maka semakin kecil jumlah pinjaman

perusahaan yang digunakan untuk mendanai seluruh aktiva perusahaan. Rasio ekuitas terhadap total aktiva dirumuskan sebagai berikut (Riyanto, 2001):

$$\text{Rasio ekuitas terhadap total aktiva} = \frac{\text{Total ekuitas}}{\text{Total aktiva}} \dots\dots\dots 7)$$

5. Rasio Ekuitas terhadap Aktiva Tetap (*Equity to Fixed Asset ratio*)

Rasio ini menunjukkan besarnya proporsi modal sendiri yang digunakan untuk mendanai aktiva tetap perusahaan (Munawir, 2002). Jika aktiva tetap perusahaan didanai dari modal sendiri, maka keadaan ini akan lebih menguntungkan mengingat aktiva tetap berjangka panjang. Maka sudah sewajarnya jika aktiva tetap didanai dari modal sendiri supaya tidak mengganggu likuiditas perusahaan jika sewaktu-waktu pembayaran hutang harus dilaksanakan. Rasio ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{Rasio ekuitas terhadap aktiva tetap} = \frac{\text{Total ekuitas}}{\text{Aktiva tetap}} \dots\dots\dots 8)$$

2.3.1.3 Analisis Profitabilitas

Analisis profitabilitas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba (profit) dalam periode tertentu. Profitabilitas perusahaan diukur dari kemampuannya dalam menggunakan aktiva secara produktif. Dengan demikian profitabilitas perusahaan dapat diketahui dengan membandingkan laba yang diperoleh dalam suatu periode dengan jumlah aktiva atau modal yang dimiliki perusahaan dalam periode yang sama (Munawir, 2002). Rasio-rasio yang umumnya digunakan untuk mengukur profitabilitas adalah:

1. Rasio Margin Laba operasi (*Operating Profit Margin*)

Rasio margin laba kotor merupakan rasio antara laba operasi yang diperoleh perusahaan dengan tingkat penjualan yang dicapai pada periode yang sama. Rasio ini



mencerminkan atau menggambarkan laba operasi yang dapat dicapai dari setiap rupiah penjualan (Munawir, 2002). Semakin besar nilai rasio maka semakin besar pula perusahaan memperoleh laba operasi. Rasio ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{Rasio margin laba operasi} = \frac{\text{Laba operasi}}{\text{Penjualan}} \dots\dots\dots 9)$$

2. Rasio Margin Laba Bersih (*Net Profit Margin*)

Rasio margin laba bersih merupakan perbandingan antara laba bersih sesudah pajak dengan penjualan. Rasio ini menunjukkan besarnya laba bersih yang dapat dihasilkan perusahaan dari setiap rupiah penjualan. Selain itu rasio ini digunakan untuk menghitung tingkat keuntungan bersih yang diperoleh (Munawir, 2002). Rasio margin laba bersih dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{Rasio margin laba bersih} = \frac{\text{Laba bersih}}{\text{Penjualan}} \dots\dots\dots 10)$$

3. Rasio Operasi (*Operating Ratio*)

Rasio operasi merupakan perbandingan antara harga pokok penjualan ditambah dengan biaya operasi terhadap hasil penjualan bersih. Rasio ini menunjukkan tingkat efisiensi perusahaan dalam memperoleh laba dimana rasio yang tinggi menunjukkan efisiensi yang kurang baik (Munawir, 2002). Rasio ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{Rasio Operasi} = \frac{\text{NPP} + \text{Biaya operasional}}{\text{Penjualan}} \dots\dots\dots 11)$$

4. Rasio Tingkat Pengembalian Ekuitas (*Return On Equity*)

Rasio ini mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan laba atas modal yang ditanam oleh pemilik modal. Nilai rasio yang tinggi menunjukkan keberhasilan dari manajemen perusahaan dalam mengelola modal yang ditanam oleh pemilik perusahaan,



dimana laba yang diperoleh tinggi (Munawir, 2002). Rasio ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{Rasio tingkat pengembalian ekuitas} = \frac{\text{Laba bersih}}{\text{Ekuitas}} \dots\dots\dots 12)$$

5. Rasio Tingkat Pengembalian Aktiva (*Return On Assets*)

Rasio ini menunjukkan hasil yang dicapai dari investasi-investasi yang ditanam dalam aktiva perusahaan oleh para investor. Selain itu rasio ini juga mengukur efektifitas dari keseluruhan operasi perusahaan. Dengan demikian rasio ini menghubungkan keuntungan yang diperoleh dari operasinya perusahaan dengan jumlah investasi atau aktiva yang digunakan untuk menghasilkan keuntungan dari operasi tersebut (Munawir, 2002). Manajemen dapat menggunakan ROA sebagai peringatan dini atas tindakan yang perlu diambil agar perusahaan dapat tetap berjalan lancar dan terus menghasilkan keuntungan (*profit*). Rasio ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{Rasio tingkat pengembalian Aktiva} = \frac{\text{Laba bersih}}{\text{Total aktiva}} \dots\dots\dots 13)$$

2.3.1.4 Analisis Aktivitas

Analisis aktivitas menunjukkan bagaimana tingkat efisiensi dan efektivitas perusahaan didalam mengelola dan menggunakan asset untuk memperoleh keuntungan (*profit*) dari penjualan. Analisis aktivitas dapat dihitung dengan menggunakan rasio-rasio sebagai berikut:

1. Rasio Perputaran Total Aktiva (*Total Asset Turn Over Ratio*)

Rasio ini menunjukkan sejauh mana tingkat efektivitas penggunaan seluruh aset perusahaan dalam rangka menghasilkan penjualan dan memperoleh laba (*profit*) (Riyanto, 2001). Nilai rasio ini menunjukkan banyaknya penjualan bersih yang dapat dilakukan untuk

setiap rupiah total aktiva yang dimiliki perusahaan. Rasio ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{Rasio perputaran total aktiva} = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Total aktiva}} \dots\dots\dots 14)$$

2. Rasio Perputaran Aktiva Tetap (*Fixed Asset Turn Over Ratio*)

Rasio ini menunjukkan efisiensi penggunaan aktiva tetap dalam kegiatan yang menghasilkan pendapatan penjualan. Rasio ini berguna untuk mengevaluasi kemampuan perusahaan dalam menggunakan aktivanya secara efektif untuk meningkatkan pendapatan (Riyanto, 2001). Rasio ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{Rasio perputaran aktiva tetap} = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Aktiva tetap}} \dots\dots\dots 15)$$

3. Periode Pengumpulan Piutang (*Collection Period*)

Rasio ini mengukur kemampuan perusahaan dalam menagih atau mengumpulkan piutangnya. Semakin lama waktu pengumpulan piutang (penagihan), maka semakin besar resiko piutang tersebut menjadi tak tertagih (Riyanto, 2001). Periode pengumpulan piutang dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$\text{Periode pengumpulan Piutang} = \left[ \frac{\text{Rata-rata Piutang}}{\text{Penjualan}} \right] \times 365 \dots\dots\dots 16)$$

4. Rasio Perputaran Persediaan (*Inventory Turn Over Ratio*)

Rasio perputaran persediaan mengukur efisiensi pengelolaan persediaan barang dagang. Rasio ini mencerminkan besarnya nilai penjualan yang dilakukan perusahaan untuk setiap persediaan (Riyanto, 2001). Rasio ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{Rasio perputaran persediaan} = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Persediaan}} \dots\dots\dots 17)$$

5. Rasio Perputaran Piutang ( *Account Receivable Turn Over Ratio*)

Rasio ini menunjukkan berapa kali perusahaan menagih piutangnya dari penjualan dalam satu periode (Riyanto, 2001). Rasio ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{Rasio perputaran piutang} = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Rata-rata Piutang}} \dots\dots\dots 18)$$

2.3.2 Analisis *Cross-section*

Analisis *cross-section* adalah sebuah metodologi penelitian yang melibatkan observasi atas keseluruhan populasi atau sampel yang dapat mewakili kondisi dan karakter dari keseluruhan populasi pada periode tertentu (periode penelitian). Analisis ini bertujuan untuk mendapatkan gambaran data yang menyeluruh atas populasi yang sedang diteliti ( William M.K. Trochim, 2006 ).

Analisis ini membandingkan satu perusahaan terhadap industri dimana perusahaan tersebut beroperasi, atau langsung terhadap pesaing tertentu dalam industri yang sama, dalam upaya untuk menemukan kelebihan dan kekurangan perusahaan terhadap pesaing, juga menilai perusahaan mana yang memiliki kinerja terbaik.

Analisis ini dilakukan dengan membandingkan rasio-rasio keuangan perusahaan yang menjadi objek penelitian dengan data rasio rata-rata industri tempat perusahaan tersebut beroperasi. Dapat juga dengan membandingkan rasio-rasio keuangan perusahaan yang menjadi objek penelitian dengan data rasio perusahaan-perusahaan pesaing dalam industri yang sama.

## 2.4 Penelitian Terdahulu

Penelitian yang membandingkan kinerja keuangan suatu perusahaan dengan para kompetitornya, juga penelitian yang menganalisa kinerja PT. Garuda Indonesia Tbk. telah banyak dilakukan. Penelitian-penelitian yang dijadikan acuan oleh penulis dalam melaksanakan penelitian ini antara lain:

Arnisa Virginia, 2012 melakukan penelitian berjudul “Financial Performance Assessment Of PT Garuda Indonesia In Comparison Against Other Global Airline Companies”. Dalam penelitian ini analisa penilaian kinerja keuangan dilakukan dengan beberapa metode, yaitu perhitungan CAGR atas rasio-rasio keuangan, analisa *cross-section*, BUMN framework, dan *Moody's airline passenger company rating*. Hasil penelitian menunjukkan Garuda Indonesia memiliki kekuatan di perolehan pendapatan dan efisiensi tenaga kerja, berdasarkan komparasi CAGR Garuda Indonesia berada di no.1 diantara Singapore Airlines, Qantas Airways, Cathay Pasific Airways, Lufthansa, dan Delta Airlines. Berdasarkan BUMN framework Garuda kembali menjadi perusahaan yang paling sehat. Dalam hasil analisa DuPont pada Garuda juga masih menjadi yang teratas Namun berdasarkan *Moody's airline passenger company rating* Garuda Indonesia berada di urutan ketiga di bawah Singapore Airlines yang ada di urutan pertama, dan Cathay Pasific Airways serta Qantas Airways yang bersama-sama menempati peringkat kedua.

Fransy Gillis Kaparang, Stevani dan Soepriyanto, Gatot (2011) dalam penelitiannya yang berjudul “Penilaian Bisnis Perusahaan Dengan Menggunakan Laporan Keuangan (Studi Kasus Pada Pt. Garuda Indonesia (Persero))” mengungkapkan dan melakukan evaluasi kinerja bisnis dan kinerja keuangan terhadap PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk dengan menggunakan laporan keuangan perusahaan dengan metode analisis data yang digunakan adalah analisis strategi bisnis, analisis akuntansi, analisis keuangan, dan analisis prospektif pada tahun 2008-2010. Hasil penelitian ini menyatakan beberapa kesimpulan (i)

strategi bisnis yang diterapkan perusahaan cukup baik, (ii) rasio likuiditas meningkat setiap tahun, (iii) rasio manajemen aset yang baik dan berada di atas rasio industri, (iv) leverage berada di atas rasio industri namun mengalami penurunan setiap tahun, (v) rasio profitabilitas yang baik dan sebagian besar berada di atas rasio industri, (vi) analisis ROE terus mengalami penurunan setiap tahunnya, (vii) arus kas masuk perusahaan yang berasal dari aktivitas operasi, investasi, dan pendanaan digunakan untuk membiayai arus kas keluar, dan (viii) mencapai *debt rating* yang cukup baik pada tahun 2008-2010. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Garuda Indonesia memiliki kinerja bisnis dan kinerja keuangan yang baik.

Perbedaan penelitian ini dengan penelitian-penelitian terdahulu pada beberapa rasio keuangan dan metode analisa yang digunakan untuk mengukur kinerja perusahaan, serta perbedaan periode pengamatan penelitian.

## **2.5 Kerangka Pemikiran**

Garuda Indonesia merupakan maskapai penerbangan nasional terbesar dan merupakan salah satu BUMN terbaik Indonesia. Di tengah persaingan yang semakin tajam di industri penerbangan internasional, Garuda Indonesia mencanangkan program ekspansi 5 tahun yang dinamakan *Quantum Leap* agar dapat bersaing menjadi yang terbaik di dunia penerbangan internasional. Diharapkan program *Quantum Leap* akan mendorong peningkatan income, sehingga diharapkan terdapat perbaikan kinerja keuangan. Kini setelah 4 tahun berlangsungnya program *Quantum Leap* akan diketahui apakah program tersebut memiliki dampak positif terhadap perbaikan kinerja keuangan melalui perhitungan rasio, dan analisis *cross-section*.

Rasio yang digunakan terbagi ke dalam 4 bagian, yaitu 1) rasio likuiditas untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya, 2) rasio solvabilitas untuk mengukur kemampuan perusahaan memenuhi semua kewajibannya baik jangka pendek maupun panjang, 3) rasio profitabilitas untuk mengukur kemampuan

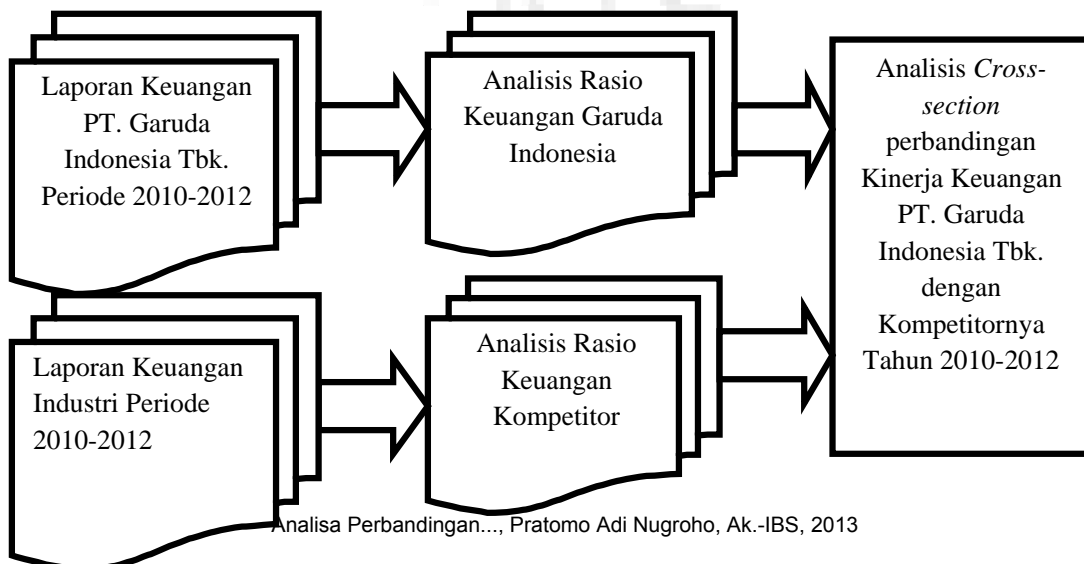
perusahaan menghasilkan laba, dan 4) rasio aktivitas untuk mengukur seberapa efektif dan efisien aktifitas operasional perusahaan.

Rasio likuiditas yang digunakan adalah *current ratio*, *quick ratio*, *cash ratio*. Rasio solvabilitas yang digunakan adalah *Debt ratio*, *Debt to equity ratio*, *Long-term debt to equity ratio*, *Equity to total assets ratio*, dan *Equity to Fixed assets ratio*. Rasio profitabilitas yang digunakan adalah *Operating profit margin*, *Net profit margin*, *Operating ratio*, *Return on Assets*, *Return on Equity*. Rasio aktivitas yang digunakan adalah *Total assets turnover*, *Fixed assets turnover*, *Average collection period*, *Inventory turnover*, dan *account receivable turnover*.

Penelitian ini dilakukan dengan menghitung masing-masing rasio keuangan, baik rasio keuangan PT. Garuda Indonesia Tbk. maupun rasio keuangan maskapai-maskapai lain yang menjadi pembanding dalam penelitian ini. Kemudian dilaksanakan analisis *cross-section* yang membandingkan rasio-rasio keuangan Garuda Indonesia dengan data industri dari sembilan kompetitor lainnya. Hasil analisis *cross-section* akan memperlihatkan baik buruknya serta posisi kinerja Garuda Indonesia dibandingkan dengan kinerja rata-rata industri.

Berikut ini adalah alur kerangka pemikiran dalam penelitian ini:

Gambar 2.1





## BAB III

### METODOLOGI PENELITIAN

#### 3.1 Jenis dan Sumber Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang berupa laporan keuangan masing-masing perusahaan penerbangan yang menjadi sampel penelitian, yang telah diaudit dan dipublikasikan selama periode penelitian. Laporan keuangan yang digunakan untuk penelitian ini adalah laporan neraca tahunan dan laporan laba rugi tahunan masing-masing perusahaan penerbangan.

Data yang diperlukan dalam penelitian ini diperoleh melalui berbagai sumber seperti laporan keuangan resmi perusahaan penerbangan yang dipublikasikan melalui bagian *investor relation* di *website* masing-masing perusahaan penerbangan, laporan keuangan resmi perusahaan penerbangan yang diperoleh dari pasar modal tempat perusahaan penerbangan tersebut terdaftar sebagai emiten, juga laporan keuangan resmi perusahaan penerbangan yang diperoleh dari situs internet.

#### 3.2 Populasi dan Sampel

Populasi dalam penelitian ini adalah perusahaan penerbangan *full service carrier* di Asia. Maskapai penerbangan yang termasuk dalam populasi ini adalah maskapai penerbangan *full service carrier* yang terdaftar menjadi anggota resmi IATA (*International Air Transport Association*) di Asia. Jumlah anggota IATA di Asia (populasi) sebanyak 72 maskapai yang terdiri dari 3 kawasan. Di kawasan Asia-Pasifik termasuk Asia Tenggara IATA memiliki 31 anggota, kawasan Asia Utara 22 maskapai anggota dan kawasan Timur Tengah 19 maskapai anggota. Penentuan sampel penelitian dalam penelitian ini dilakukan secara *purposive*

*sampling*, yaitu sampel perusahaan ditentukan berdasarkan kriteria tertentu. Adapun kriteria yang dimaksud adalah:

1. Perusahaan penerbangan yang secara legal berdomisili dan berkantor pusat di Asia.
2. Merupakan perusahaan publik dan terdaftar di salah satu pasar modal Asia.
3. Merupakan maskapai penerbangan yang sahamnya dimiliki oleh pemerintah negara tempat maskapai tersebut berdomisili dan berkantor pusat.
4. Mendapatkan pengakuan sebagai *airline with high-highest quality performance* dari Skytrax, yang ditandai dengan memperoleh 4-Star Airline atau 5-Star Airline Rating.
5. Termasuk kedalam 10 besar pemenang penghargaan Skytrax's Best Airline in Asia Award for 2012.

Skytrax adalah perusahaan konsultan independen Britania Raya yang melakukan riset mengenai maskapai penerbangan. Perusahaan ini melakukan survei untuk menentukan maskapai, bandar udara, hiburan dan kenyamanan dalam pesawat, pelayanan staff maskapai, dan elemen perjalanan udara terbaik lainnya. Survei dilakukan oleh surveyor independen dan juga kepada para penumpang maskapai, pengunjung bandara, dan *stakeholders* lainnya.

### **3.3 Metode Pengumpulan Data**

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode dokumentasi. Metode dokumentasi yaitu metode pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mempelajari dokumen-dokumen atau data-data yang diperlukan, kemudian dilanjutkan dengan pencatatan, perhitungan dan analisis. Data dikumpulkan dari laporan keuangan konsolidasi yang telah diaudit dan dipublikasi oleh masing-masing maskapai penerbangan dalam sampel penelitian ini.

### 3.4 Definisi Operasional Variabel

Variabel-variabel dalam penelitian ini diukur dengan menggunakan formulasi sebagai berikut:

1. Rasio Lancar (*current ratio*)

$$\text{Rasio lancar} = \frac{\text{Aktiva Lancar}}{\text{Hutang lancar}}$$

Rasio lancar menunjukkan kemampuan suatu perusahaan untuk membayar kewajiban jangka pendek dengan aktiva lancar. Rasio lancar yang rendah menunjukkan bahwa dalam perusahaan terdapat masalah likuiditas. Namun rasio lancar yang tinggi menunjukkan ketidakmampuan perusahaan dalam mengoptimalkan aktiva yang ada untuk menghasilkan laba (Sawir, 2005).

2. Rasio Cepat (*quick ratio*)

$$\text{Rasio Cepat} = \frac{\text{Aktiva lancar} - \text{Persediaan}}{\text{Hutang lancar}}$$

Rasio cepat menunjukkan kemampuan suatu perusahaan untuk memenuhi kewajiban-kewajibannya dengan tidak memperhitungkan persediaan. Menurut Sawir (2005) persediaan merupakan unsur aktiva lancar yang tingkat likuiditasnya rendah sehingga sulit untuk direalisasikan menjadi uang kas dalam waktu yang singkat. Jadi rasio ini dinilai lebih baik dalam mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya.

3. Rasio kas (*cash ratio*)

$$\text{Rasio Kas} = \frac{\text{Kas} + \text{Surat Berharga}}{\text{Hutang lancar}}$$

Rasio ini mengukur kemampuan sesungguhnya dari perusahaan dalam memenuhi hutang-hutangnya tepat pada waktunya (Munawir, 2002). Rasio ini

membandingkan aktiva lancar yang sangat *liquid* (mudah dicairkan atau diuangkan) yakni uang kas dan surat berharga dengan hutang lancar.

4. Rasio hutang (*debt ratio*)

$$\text{Rasio Hutang} = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Total Aktiva}}$$

Rasio ini menunjukkan proporsi antara total kewajiban perusahaan dengan total kekayaan perusahaan yang dimiliki. Semakin tinggi nilai persentase rasio utang maka semakin tinggi pula resiko perusahaan yang harus ditanggung perusahaan (Sawir,2005).

5. Rasio hutang terhadap ekuitas (*debt to equity ratio*)

$$\text{Rasio hutang terhadap ekuitas} = \frac{\text{Total hutang}}{\text{Total ekuitas}}$$

Rasio ini menunjukkan perbandingan antara hutang dan ekuitas (modal) yang digunakan dalam mendanai aktiva dan menunjukkan kemampuan modal sendiri perusahaan untuk memenuhi seluruh kewajibannya (Sawir, 2005).

6. Rasio Hutang Jangka Panjang terhadap Ekuitas (*Long Term Debt to Equity Ratio*)

$$\text{Rasio hutang jangka panjang terhadap ekuitas} = \frac{\text{Total hutang jangka panjang}}{\text{Total ekuitas}}$$

Rasio ini menunjukkan proporsi hutang jangka panjang dan modal sendiri dalam pembiayaan aktiva, dan juga merupakan jaminan terhadap hutang jangka panjang dengan modal sendiri (Riyanto, 2001).

7. Rasio Ekuitas terhadap Total Aktiva (*Equity to Total Asset Ratio*)

$$\text{Rasio ekuitas terhadap total aktiva} = \frac{\text{Total ekuitas}}{\text{Total aktiva}}$$

Rasio ini menunjukkan besarnya modal sendiri yang digunakan untuk mendanai seluruh aktiva perusahaan. Semakin tinggi nilai rasio maka semakin kecil jumlah pinjaman perusahaan yang digunakan untuk mendanai seluruh aktiva perusahaan (Riyanto, 2001).

8. Rasio Ekuitas terhadap Aktiva Tetap ( *Equity to Fixed Asset ratio* )

$$\text{Rasio ekuitas terhadap aktiva tetap} = \frac{\text{Total ekuitas}}{\text{Aktiva tetap}}$$

Rasio ini menunjukkan besarnya proporsi modal sendiri yang digunakan untuk mendanai aktiva tetap perusahaan (Munawir, 2002). Jika aktiva tetap perusahaan didanai dari modal sendiri, maka keadaan ini akan lebih menguntungkan mengingat aktiva tetap berjangka panjang. Maka sudah sewajarnya jika aktiva tetap didanai dari modal sendiri supaya tidak mengganggu likuiditas perusahaan jika sewaktu-waktu harus dilaksanakan pembayaran hutang.

9. Rasio Marjin Laba Operasi ( *Operating Profit Margin* )

$$\text{Rasio marjin laba kotor} = \frac{\text{Laba operasi}}{\text{Penjualan}}$$

Rasio marjin laba operasi merupakan rasio antara laba operasi yang diperoleh perusahaan dengan tingkat penjualan yang dicapai pada periode yang sama. Rasio ini mencerminkan atau menggambarkan laba operasi yang dapat dicapai dari setiap rupiah penjualan. Semakin besar nilai rasio maka semakin besar pula perusahaan memperoleh laba operasi.

10. Rasio Marjin Laba Bersih ( *Net Profit Margin* )

$$\text{Rasio marjin laba bersih} = \frac{\text{Laba bersih}}{\text{Penjualan}}$$

Rasio marjin laba bersih merupakan perbandingan antara laba bersih sesudah pajak dengan penjualan. Rasio ini menunjukkan besarnya laba bersih yang dapat

dihasilkan perusahaan dari setiap rupiah penjualan. Selain itu rasio ini digunakan untuk menghitung tingkat keuntungan bersih yang diperoleh (Munawir, 2002).

11. Rasio Operasi ( *Operating Ratio* )

$$\text{Rasio Operasi} = \frac{\text{HPP} + \text{Biaya operasional}}{\text{Penjualan}}$$

Rasio operasi merupakan perbandingan antara harga pokok penjualan ditambah dengan biaya operasi terhadap hasil penjualan bersih. Rasio ini menunjukkan tingkat efisiensi perusahaan dalam memperoleh laba dimana rasio yang tinggi menunjukkan efisiensi yang kurang baik (Munawir, 2002).

12. Rasio Tingkat Pengembalian Ekuitas ( *Return On Equity* )

$$\text{Rasio tingkat pengembalian ekuitas} = \frac{\text{Laba bersih}}{\text{Ekuitas}}$$

Rasio ini mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan laba atas modal yang ditanam oleh pemilik modal. Nilai rasio yang tinggi menunjukkan keberhasilan dari manajemen perusahaan dalam mengelola modal yang ditanam oleh pemilik perusahaan, dimana laba yang diperoleh tinggi (Munawir, 2002).

13. Rasio Tingkat Pengembalian Aktiva ( *Return On Assets* )

$$\text{Rasio tingkat pengembalian Aktiva} = \frac{\text{Laba bersih}}{\text{Total aktiva}}$$

Rasio ini menunjukkan hasil yang dicapai dari investasi-investasi yang ditanam dalam aktiva perusahaan oleh para investor. Selain itu rasio ini juga mengukur efektifitas dari keseluruhan operasi perusahaan. Dengan demikian rasio ini menghubungkan keuntungan yang diperoleh dari operasinya perusahaan dengan jumlah investasi atau aktiva yang digunakan untuk menghasilkan keuntungan dari operasi tersebut (Munawir, 2002).

14. Rasio Perputaran Total Aktiva ( *Total Asset Turn Over Ratio* )



$$\text{Rasio perputaran total aktiva} = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Total aktiva}}$$

Rasio ini menunjukkan sejauh mana tingkat efektivitas penggunaan seluruh aset perusahaan dalam rangka menghasilkan penjualan dan memperoleh laba (*profit*) (Riyanto, 2001).

15. Rasio Perputaran Aktiva Tetap ( *Fixed Asset Turn Over Ratio* )

$$\text{Rasio perputaran aktiva tetap} = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Aktiva tetap}}$$

Rasio ini menunjukkan efisiensi penggunaan aktiva tetap dalam kegiatan yang menghasilkan pendapatan penjualan (Riyanto, 2001).

16. Periode Pengumpulan Piutang ( *Average Collection Period* )

$$\text{Periode pengumpulan Piutang} = \left[ \frac{\text{Rata - rata Piutang}}{\text{Penjualan}} \right] \times 365$$

Rasio ini mengukur kemampuan perusahaan dalam menagih atau mengumpulkan piutangnya. Semakin lama waktu pengumpulan piutang (penagihan), maka semakin besar resiko piutang tersebut menjadi tak tertagih (Riyanto, 2001).

17. Rasio Perputaran Persediaan ( *Inventory Turn Over Ratio* )

$$\text{Rasio perputaran persediaan} = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Persediaan}}$$

Rasio perputaran persediaan mengukur efisiensi pengelolaan persediaan barang dagang. Rasio ini mencerminkan besarnya nilai penjualan yang dilakukan perusahaan untuk setiap persediaan (Riyanto, 2001).

18. Rasio Perputaran Piutang ( *Account Receivable Turn Over Ratio* )

$$\text{Rasio perputaran piutang} = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Rata - rata Piutang}}$$

Rasio ini menunjukkan berapa kali perusahaan menagih piutangnya dari penjualan dalam satu periode. Semakin banyak penagihan yang dilakukan perusahaan dalam satu periode, semakin sedikit waktu yang dibutuhkan untuk mengubah penjualan kreditnya menjadi kas. Hal ini menunjukkan semakin baik kemampuan perusahaan mengelola piutang yang dimiliki.

Interpretasi dari masing-masing rasio keuangan dapat dilihat dalam tabel 3.1 di halaman berikut :

Tabel 3.1  
Interpretasi Rasio Keuangan

Rasio Keuangan	Kinerja Perusahaan Dapat Dikatakan Baik Jika Nilai Dari Rasio Keuangan
<i>Current Ratio</i>	Lebih <b>tinggi</b> dibanding perusahaan lain.
<i>Quick Ratio</i>	Lebih <b>tinggi</b> dibanding perusahaan lain.
<i>Cash Ratio</i>	Lebih <b>tinggi</b> dibanding perusahaan lain.
<i>Debt Ratio</i>	Lebih <b>rendah</b> dibanding perusahaan lain.
<i>Debt to Equity Ratio</i>	Lebih <b>rendah</b> dibanding perusahaan lain.
<i>Lt-Debt to Equity Ratio</i>	Lebih <b>rendah</b> dibanding perusahaan lain.
<i>Equity to Total Assets</i>	Lebih <b>tinggi</b> dibanding perusahaan lain.
<i>Equity to Fixed Assets</i>	Lebih <b>tinggi</b> dibanding perusahaan lain.
<i>Operating Profit Margin</i>	Lebih <b>tinggi</b> dibanding perusahaan lain.
<i>Net Profit Margin</i>	Lebih <b>tinggi</b> dibanding perusahaan lain.
<i>Operating Ratio</i>	Lebih <b>rendah</b> dibanding perusahaan lain.
<i>Return on Assets</i>	Lebih <b>tinggi</b> dibanding perusahaan lain.
<i>Return on Equity</i>	Lebih <b>tinggi</b> dibanding perusahaan lain.
<i>Total Assets Turnover</i>	Lebih <b>tinggi</b> dibanding perusahaan lain.
<i>Fixed Assets Turnover</i>	Lebih <b>tinggi</b> dibanding perusahaan lain.
<i>Average Collection Period</i>	Lebih <b>rendah</b> dibanding perusahaan lain.
<i>Inventory Turnover</i>	Lebih <b>tinggi</b> dibanding perusahaan lain.
<i>Account Receivable Turnover</i>	Lebih <b>tinggi</b> dibanding perusahaan lain.

Sumber : Diolah dari beberapa sumber

### **3.5 Metode Analisis**

Penelitian ini merupakan jenis penelitian deskriptif kualitatif yaitu penelitian yang dilakukan untuk memaparkan dan menguraikan keadaan objek penelitian dengan pendekatan induksi. Metode ini adalah suatu metode yang dalam menilai suatu objek penelitian yang berkenaan dengan suatu kondisi ataupun suatu fase tertentu, dengan cara menganalisis dan menginterpretasikan data-data dan informasi yang diperoleh dalam upaya membuat gambaran secara sistematis, faktual dan akurat mengenai objek penelitian yang diteliti. Data yang telah terkumpul kemudian diolah menjadi rasio-rasio keuangan dan disajikan ke dalam bentuk tabel dalam upaya mempermudah proses analisis. Analisis perbandingan dilakukan dengan analisis *cross-section* yang dipaparkan secara kualitatif, sehingga diketahui baik buruknya pencapaian kinerja objek penelitian.

#### **3.5.1 Analisis Rasio**

Analisis rasio dilakukan dengan mengolah data-data dalam laporan keuangan perusahaan, ke dalam formula rasio-rasio keuangan sesuai dengan definisi operasional variable yang telah dibahas sebelumnya. Dari rasio-rasio tersebut nantinya akan diperoleh angka-angka rasio yang menjadi indikator kinerja keuangan perusahaan baik di bidang likuiditas, solvabilitas, profitabilitas, dan efisiensi aktifitas perusahaan yang kemudian dijadikan pembanding dalam analisis *cross-section*.

#### **3.5.2 Analisis *cross-section*.**

Analisis *cross-section* adalah sebuah metodologi penelitian yang melibatkan observasi atas keseluruhan populasi atau sampel yang dapat mewakili kondisi dan karakter dari keseluruhan populasi pada periode tertentu (periode penelitian). Analisis ini bertujuan untuk mendapatkan gambaran data yang menyeluruh atas populasi yang sedang diteliti ( William M.K. Trochim, 2006 ).

Analisis ini dilakukan dengan membandingkan rasio-rasio keuangan perusahaan yang menjadi objek penelitian dengan data rasio rata-rata Industri tempat perusahaan tersebut beroperasi. Dapat juga dengan membandingkan rasio-rasio keuangan perusahaan yang menjadi objek penelitian dengan data rasio perusahaan-perusahaan pesaing dalam industri yang sama.



## BAB IV

### ANALISA DAN PEMBAHASAN

#### 4.1. Gambaran Umum Objek Penelitian

##### 4.1.1. Profil Perusahaan

Didirikan sejak 26 Januari 1949, PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk. kini berkantor pusat di Jl. M1. Area Perkantoran Gedung Garuda City Center, Soekarno-Hatta Internasional Airport Cengkareng 19120-Indonesia P.O.Box 1004. PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk. terdaftar sebagai perusahaan publik sejak tanggal 11 Februari 2011 di Bursa Efek Indonesia (BEI) dengan kode saham GIAA. Per 31 Desember 2012 kepemilikan saham PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk. terdiri dari 69.14% dimiliki oleh Pemerintah Republik Indonesia, ritel domestik memiliki 5.04%, kepemilikan oleh karyawan sebesar 0.42%, Trans Airways memiliki 10.89% saham, Institusi domestik lain (kepemilikan kurang dari 2%) sebesar 10.10%, ritel internasional 0.01%, dan institusi internasional (kepemilikan kurang dari 2%) sebesar 4.41%. Total lembar saham beredar per 31 Desember 2012 adalah 22.640.996.000 lembar saham.

PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk. memiliki visi menjadi perusahaan penerbangan yang handal dengan menawarkan layanan yang berkualitas kepada masyarakat dunia menggunakan keramahan Indonesia, dengan misi sebagai perusahaan penerbangan pembawa bendera bangsa (*flag carrier*) Indonesia yang mempromosikan Indonesia kepada dunia guna menunjang pembangunan ekonomi nasional dengan memberikan pelayanan yang profesional.

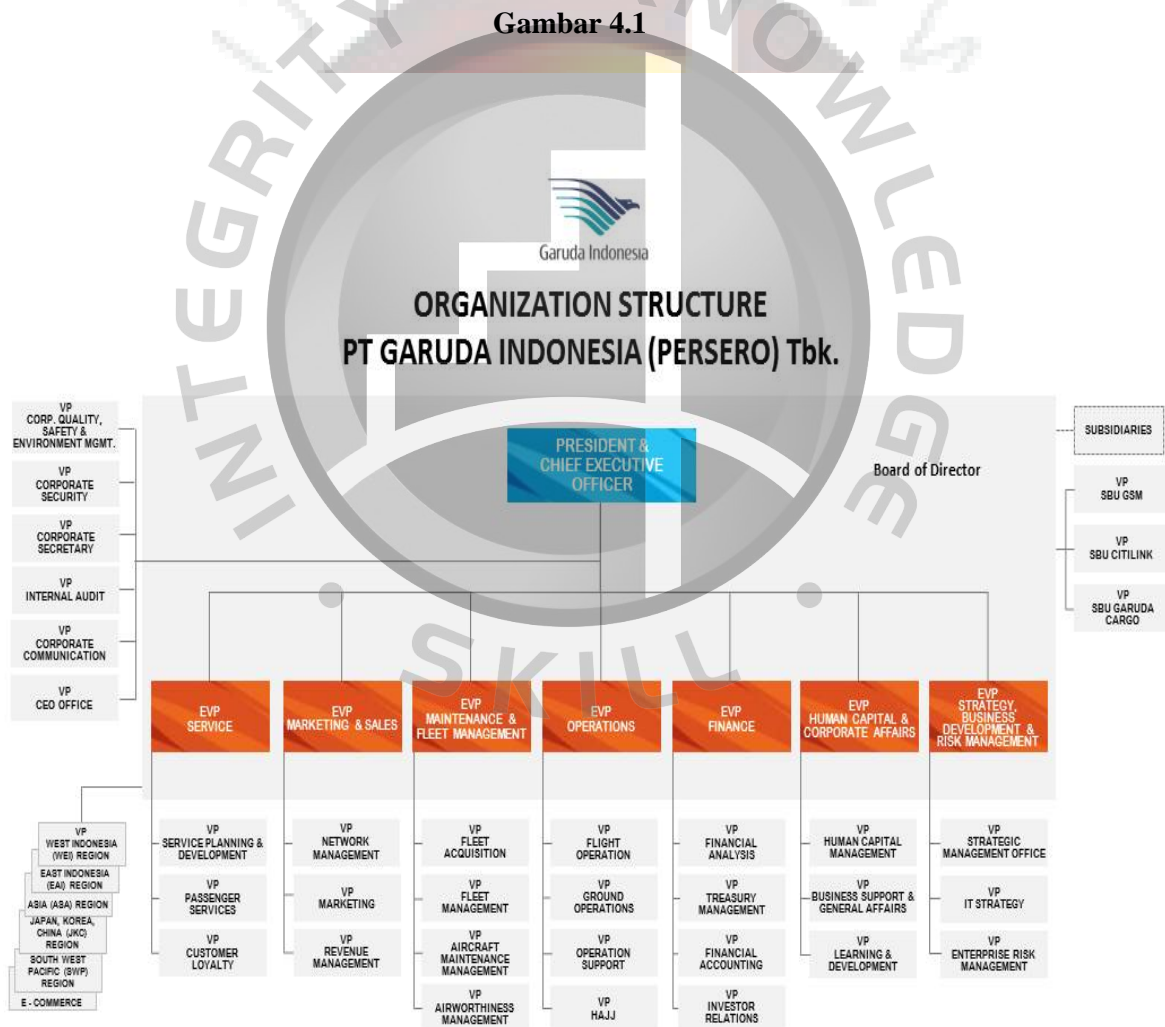
Tata Nilai Perusahaan yang diterapkan oleh PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk. disebut sebagai 'FLY-HI' terdiri dari:

- a) *eFficient & effective* : bekerja dengan akurat, hemat dan tepat waktu untuk memberikan hasil yang berkualitas.
- b) *Loyalty* : Menjalankan tugas dengan penuh dedikasi dan tanggung jawab.

- c) *Customer Centricity* : Melayani dengan tulus dan mengutamakan kepuasan pelanggan.
- d) *Honesty & openness* : Menjunjung tinggi kejujuran, ketulusan, keterbukaan dengan tetap memperhatikan prinsip kehati-hatian.
- e) *Integrity* : Menjaga harkat dan martabat serta menghindarkan diri dari perbuatan tercela yang dapat merusak citra profesi dan perusahaan.

#### 4.1.2. Struktur Organisasi Perusahaan

Berikut ini struktur organisasi yang dimiliki PT. Garuda Indonesia Tbk.:





### 4.1.3. Sejarah Perusahaan

PT. Garuda Indonesia Tbk. adalah maskapai yang pertama dan terbesar di Indonesia. Dengan pendekatan berorientasi layanan, Garuda Indonesia bertujuan untuk menjadi penyedia layanan terkemuka untuk angkutan penumpang udara dan pengiriman kargo udara di negara ini. Perusahaan didukung oleh 6.327 orang karyawan, dan didukung oleh 5 Entitas Anak yang fokus pada produk/jasa pendukung bisnis perusahaan induk, yaitu PT. Abacus Distribution Systems Indonesia, PT. Aero Wisata, PT. Garuda Maintenance Facility Aero Asia, PT. Aero Systems Indonesia, dan PT. Citilink Indonesia.

Sejarah Garuda Indonesia sebagai bagian dari industri penerbangan komersial Indonesia dimulai pada tahun 1949. Penerbangan komersial pertama menggunakan pesawat DC-3 Dakota dengan registrasi RI 001 dari Calcutta ke Rangoon dan diberi nama "Indonesian Airways" dilakukan pada 26 Januari 1949. Pada tahun yang sama, 28 Desember 1949, pesawat tipe Douglas DC-3 Dakota dengan registrasi PK-DPD dan sudah dicat dengan logo "Garuda Indonesian Airways", terbang dari Jakarta ke Yogyakarta untuk menjemput Presiden Soekarno. Inilah penerbangan yang pertama kali menggunakan nama Garuda Indonesian Airways.

Setahun kemudian, 1950, Garuda Indonesia resmi dicatikan menjadi Perusahaan Negara. Pada masa itu, Perusahaan memiliki 38 buah pesawat yang terdiri dari 22 jenis DC-3, 8 pesawat laut Catalina, dan 8 pesawat jenis Convair 240. Armada Perusahaan terus berkembang dan untuk pertama kalinya Garuda Indonesia membawa penumpang jamaah Haji ke Mekkah pada tahun 1956. Rute penerbangan ke kawasan Eropa dimulai Garuda Indonesia pada tahun 1965 dengan kota tujuan Amsterdam.

Revitalisasi dan restrukturisasi besar-besaran di sepanjang tahun 80-an terhadap armada Garuda Indonesia dan kegiatan operasionalnya menuntut perusahaan merancang pelatihan yang menyeluruh bagi karyawannya dan mendorong perusahaan mendirikan pusat

pelatihan karyawan, Garuda Indonesia Training Center di Duri Kosambi, Jakarta Barat. Garuda Indonesia juga membangun pusat perawatan pesawat di bandara internasional Soekarno-Hatta pada masa itu. Di awal tahun 90-an, Garuda Indonesia menyusun strategi jangka panjang perusahaan untuk periode hingga tahun 2000. Jumlah armada Garuda Indonesia juga terus meningkat sepanjang periode tersebut hingga termasuk salah satu dari 30 besar maskapai penerbangan di dunia.

Adanya upaya pengembangan usaha yang dilaksanakan di awal tahun 2005, Garuda Indonesia membentuk tim manajemen baru, yang kemudian membuat perencanaan strategis baru bagi masa depan perusahaan. Manajemen baru Garuda Indonesia melakukan transformasi bisnis dan restrukturisasi perusahaan secara menyeluruh dengan tujuan meningkatkan efisiensi kegiatan operasional, membangun kembali kekuatan keuangan yang mencakup keberhasilan perusahaan dalam menyelesaikan restrukturisasi utang, termasuk hutang sewa pembiayaan dengan European Export Credit Agency (ECA), menambah tingkat kesadaran para karyawan dalam memahami pelanggan, dan yang terpenting memperbaharui dan membangkitkan semangat Garuda Indonesia.

Penyelesaian seluruh restrukturisasi utang perusahaan mengantarkan Garuda Indonesia siap untuk mencatatkan sahamnya ke publik di awal tahun 2011. Garuda Indonesia resmi menjadi perusahaan publik pada 11 Februari 2011, dengan mencatatkan 6.335.738.000 sahamnya di Bursa Efek Indonesia (BEI) dengan kode GIAA. Per akhir Desember 2012, struktur kepemilikan saham Garuda Indonesia sebagai perusahaan publik adalah Pemerintah Republik Indonesia (69,14%), PT Angkasa Pura I (1,10%), PT Angkasa Pura II (1,78%), karyawan (0,44%), investor domestik (23,94%), dan investor internasional (3,60%).

Garuda Indonesia pada akhir 2012 mengoperasikan sebanyak 85 pesawat terdiri dari 2 pesawat Boeing 747-400, 6 pesawat Airbus A330-300, 9 pesawat Airbus A330-200, 8

pesawat Boeing 737 Classic (seri 300/400/500), 55 pesawat Boeing 737-800N serta 5 pesawat Bombardier CRJ1000 NextGen.

Sementara Citilink, anak perusahaan Garuda Indonesia mengoperasikan 21 pesawat terdiri dari 1 pesawat Boeing 737-400, 6 pesawat Boeing 737-300, dan 14 pesawat Airbus A320-200, sehingga total armada yang dioperasikan mencapai 106 pesawat dengan rata-rata usia pesawat 5,8 tahun. Armada tersebut melayani 34 destinasi rute penerbangan domestik dengan rata-rata frekuensi sebanyak 1.940 kali penerbangan per minggu dan 19 rute internasional dengan 455 frekuensi penerbangan per minggu serta 20,4 juta penumpang. Untuk mendukung operasionalnya, selain Jakarta dan Denpasar, sejak 2011, Garuda telah membuka Hub baru yaitu Makassar, yang melayani penerbangan ke 15 kota di Indonesia timur.

#### **4.1.4. Quantum Leap**

Pada bulan Juli 2009, PT. Garuda Indonesia Tbk. mencanangkan sebuah program ekspansi usaha 5 tahun bernama *Quantum Leap*. Strategi ini dilaksanakan untuk dapat terus meningkatkan pertumbuhan bisnis perusahaan secara berkelanjutan. Dengan demikian, diharapkan Perusahaan dapat mencapai kondisi profitabilitas yang berkesinambungan (*sustainable profitable growth*). Garuda Indonesia telah menetapkan *Strategic Milestones* untuk program *Quantum Leap* untuk menunjukkan pencapaian dan pertumbuhan setiap tahunnya secara terus menerus sebagai berikut:

- ❖ 2011 IPO : Pelaksanaan IPO dan revitalisasi Citilink
- ❖ 2012 *Global Alliance* : Cengkareng *dedicated* terminal dan Garuda sub-100 seater
- ❖ 2013 *Network Expansion* : ASK/ Karyawan sebanyak 6.80 juta orang dan *Best Cabin Crew*

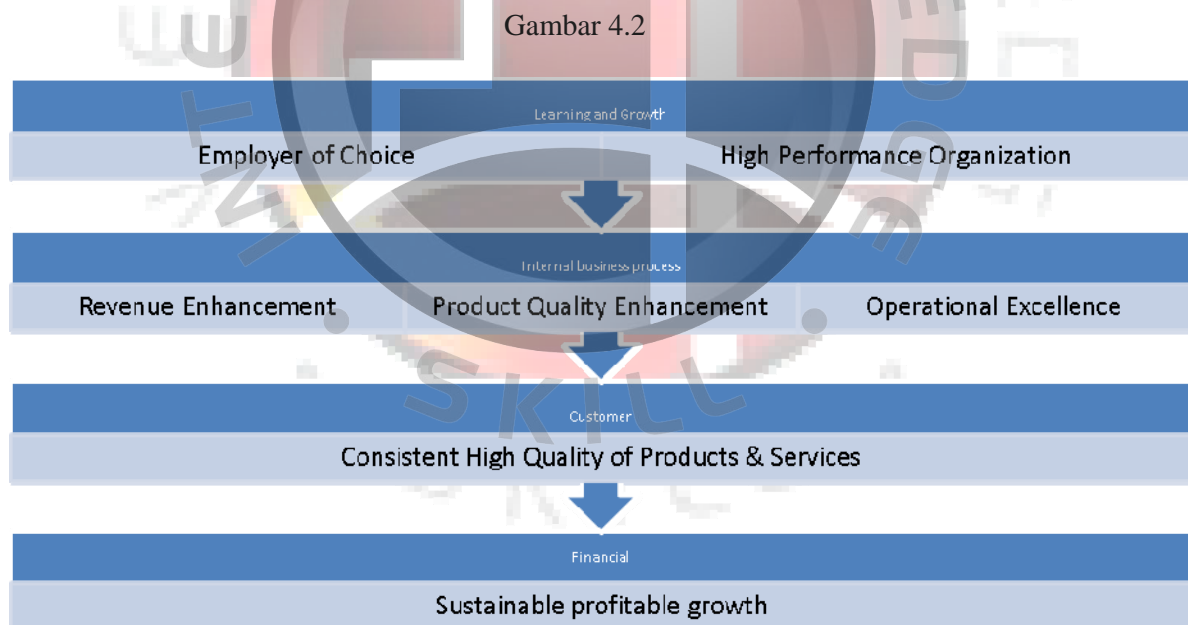
- ❖ 2014 *Service Excellent* : Skytrax 5 Star, Denpasar *dedicated* terminal, terbang ke seluruh ibukota propinsi, dan penerbangan pertama ke Amerika Serikat.
- ❖ 2015 *Quantum Leap* : Armada sebesar 194 pesawat, pesawat yang dikhususkan untuk jamaah Haji.

Guna mencapai *Milestones* sampai tahun 2015 seperti digambarkan diatas, Garuda Indonesia telah menetapkan tujuh pendorong (*driver*) pertumbuhan utama yang penjelasan selengkapnya adalah sebagai berikut:

1. *Domestic*. Perusahaan mencanangkan untuk terus tumbuh dan mendominasi pasar *full services carrier* di Indonesia. Perusahaan saat ini merupakan maskapai penerbangan kelas premium terbesar dengan rute terbanyak di pasar domestik.
2. *International*. Di pasar Internasional, perusahaan memiliki potensi peningkatan yang besar. Perusahaan telah membuktikan kemampuannya untuk berkompetisi dengan maskapai penerbangan lainnya. Potensi di pasar internasional juga akan semakin kuat dengan bergabungnya perusahaan ke salah satu aliansi global.
3. LCC. Perusahaan akan mengisi pasar *low cost carrier* melalui “Citilink”. Perusahaan akan terus mengembangkan Citilink sehingga bisa mandiri dan menguntungkan.
4. *Fleet*. Perusahaan akan terus melakukan pengembangan armada berdasarkan pertumbuhan dan potensi pasar internasional dan domestik sekaligus meremajakan dan menyederhanakan tipe pesawat terbang yang digunakan.
5. *Brand*. Perusahaan akan memperkuat brand Garuda Indonesia, serta terus meningkatkan kualitas produk dan pelayanan melalui konsep “Garuda Indonesia Experience”.

6. *Cost Discipline*. Perusahaan akan fokus kepada upaya efisiensi biaya secara terus menerus sehingga keseluruhan biaya yang terjadi, berada pada tingkat yang lebih kompetitif dibandingkan maskapai-maskapai lainnya.
7. *Human Capital*. Perusahaan akan terus berupaya untuk memiliki jumlah dan kualitas sumber daya manusia yang tepat, semakin memahami budaya Fly-Hi serta menghargai setiap karyawannya berdasarkan *Meritocracy*, *Market Price* dan *Company's Capability* (MMC).

Dalam mengimplementasikan strategi ini, Garuda Indonesia menetapkan sasaran-sasaran strategis yang dikelompokkan ke dalam 4 perspektif yaitu perspektif keuangan, perspektif pelanggan, perspektif proses internal dan perspektif pembelajaran dan pertumbuhan. Keterkaitan seluruh sasaran strategis tersebut, dapat dilihat pada peta strategis (*strategic map*) di bawah ini.



#### 4.2. Perolehan Data Keuangan

Data keuangan yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder tersebut berupa laporan keuangan yang telah diaudit dan dipublikasi, yang terdiri dari laporan neraca (*statement of financial position*), dan perhitungan rugi laba (*statement of*

*comprehensive income*). Data tersebut diperoleh dengan metode dokumentasi, yaitu metode pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mempelajari dokumen-dokumen atau data-data yang diperlukan, kemudian dilanjutkan dengan pencatatan, perhitungan dan analisis. Data dikumpulkan dari laporan keuangan konsolidasi yang telah diaudit dan dipublikasi dalam laporan tahunan (*annual report*) oleh masing-masing maskapai penerbangan dalam sampel penelitian ini.

### **4.3. Analisis Rasio Keuangan PT. Garuda Indonesia Tbk.**

Analisis rasio dilakukan oleh para pengguna laporan keuangan untuk menganalisis kinerja keuangan perusahaan. Pengguna laporan keuangan baik manajemen, investor, kreditor, pemerintah, bahkan karyawan dapat mengetahui dan mengamati kinerja suatu perusahaan melalui laporan keuangan dan rasio-rasio keuangannya.

Analisis rasio laporan keuangan yang dilakukan penulis pada PT Garuda Indonesia Tbk. menggunakan data yang berasal dari laporan laba rugi, dan neraca perusahaan selama periode tiga tahun, yaitu tahun 2010, 2011, dan 2012. Dalam menganalisis kinerja keuangan pada PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. di penelitian ini, penulis menganalisis dengan menilai likuiditas, solvabilitas, profitabilitas, dan aktifitas perusahaan.

#### **4.3.1 Analisa Likuiditas**

Performa atau kinerja keuangan PT. Garuda Indonesia Tbk. dalam bidang likuiditas selama tahun 2010-2012 dapat dikatakan cukup baik. Secara umum *trend* dari rasio-rasio yang menjadi indikator likuiditas mengalami peningkatan. Terjadi peningkatan likuiditas yang tinggi dari tahun 2010-2011 disebabkan oleh adanya penawaran saham perdana (IPO) yang dilaksanakan oleh PT. Garuda Indonesia pada 11 Februari 2011. Kinerja likuiditas selama 3 tahun tersebut terangkum dalam tabel 4.1 sebagai berikut:



Tabel 4.1				
Rasio Likuiditas				
Kategori	Rasio Keuangan	Garuda Indonesia		
		2010	2011	2012
Rasio Likuiditas	<i>Current Ratio</i>	74.35%	115.63%	84.40%
	<i>Quick Ratio</i>	62.77%	103.35%	73.34%
	<i>Cash Ratio</i>	22.46%	64.49%	43.19%
Sumber : Hasil Olah Data				

*Current ratio* PT. Garuda Indonesia tahun 2010 senilai 74,35% yang artinya setiap Rp.1 hutang lancar perusahaan dijamin dengan Rp. 0,74 aktiva lancar. Angka tersebut berarti perusahaan dalam kondisi tidak likuid (*illiquid*) karena hutang lancar perusahaan tidak dapat ter-cover oleh harta lancar milik perusahaan.

Di tahun 2011 aset lancar Garuda Indonesia mengalami kenaikan sebesar 78,5% dari Rp 3,801 miliar di tahun 2010 menjadi Rp 6,784 miliar di tahun 2011. Kenaikan ini terutama disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, kenaikan kas sebesar 221,4% menjadi Rp 3,784 miliar di tahun 2011 seiring dengan keberhasilan Perusahaan melaksanakan penawaran umum perdana di bulan Februari 2011 yang meraih dana segar sebesar Rp 3,3 triliun. Peningkatan piutang usaha sebesar 26,9% menjadi Rp 1,591 miliar di tahun 2011 yang antara lain disebabkan oleh peningkatan tagihan terkait dengan jasa penerbangan maupun non penerbangan. Termasuk di dalam tagihan jasa penerbangan adalah tagihan kepada agen penumpang, agen kargo, haji dan kartu kredit. Sebagai akibatnya, rasio perputaran piutang mengalami peningkatan dari 15,6 hari di tahun 2010 menjadi 17,1 hari di tahun 2011. Kenaikan persediaan dari Rp 607 miliar di tahun 2010 menjadi Rp 720 miliar di tahun 2011 yang antara lain terdiri dari suku cadang, jasa boga dan lainnya. Liabilitas jangka pendek mengalami peningkatan sebesar 11,9% menjadi Rp 5,867 miliar di tahun 2011 antara lain disebabkan oleh peningkatan liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun dari Rp 1,191 miliar di tahun 2010 menjadi Rp 1,486 miliar di tahun 2011. Kenaikan aset

lancar sebesar 78,5% melebihi kenaikan kewajiban lancar yang hanya 11,9% ini menyebabkan meningkatnya nilai rasio-rasio likuiditas Garuda Indonesia di tahun 2011.

Nilai *current ratio* Garuda Indonesia di tahun 2011 mengalami peningkatan yang signifikan menjadi sebesar 115,63% atau tiap Rp.1 hutang lancar perusahaan dijamin dengan Rp. 1,15 aktiva lancar. Nilai ini meningkat 41,28% dibandingkan tahun sebelumnya, dapat dikatakan bahwa Garuda Indonesia di tahun 2011 menurut *current ratio*-nya dalam kondisi yang likuid.

Terjadi penurunan nilai *current ratio* perusahaan di tahun 2012 sebesar 31,23% menjadi 84,40% yang berarti tiap Rp.1 hutang lancar perusahaan dijamin dengan Rp. 0,84 aktiva lancar. Aset lancar tahun 2012 tercatat sebesar USD 637 juta, menurun dibandingkan aset lancar di tahun 2011 yang sebesar USD 750 juta. Penurunan ini terutama disebabkan oleh penurunan kas dan setara kas sebesar 21,9% menjadi USD 326 juta di tahun 2012 yang terutama disebabkan oleh pembayaran uang muka pembelian pesawat terkait dengan penambahan armada di tahun 2012 dan penurunan piutang usaha sebesar 26,2% menjadi USD 129 juta di tahun 2012 seiring dengan penurunan tagihan baik kepada pihak berelasi maupun kepada pihak ketiga.

Dalam indikator *quick ratio* pencapaian Garuda Indonesia juga terbilang cukup baik. Sama halnya dengan kondisi yang dialami dalam *current ratio*, *quick ratio* Garuda Indonesia juga meningkat dari tahun 2010-2011 dan sedikit menurun di 2011-2012. *Quick ratio* di tahun 2010 sebesar 62,77%, meningkat 40,58% di tahun 2011 menjadi 103,35%, dan kembali ke angka 73,34% pada tahun 2012 atau turun 30,01% dari tahun sebelumnya. Hal ini disebabkan oleh kenaikan komponen kas dan setara kas dalam aktiva lancar, kenaikan kas sebesar 221,4% dari angka Rp. 1,177 miliar menjadi Rp 3.784 miliar di tahun 2011 seiring dengan keberhasilan Perusahaan melaksanakan penawaran umum perdana di bulan Februari 2011 yang meraih dana segar sebesar Rp 3,3 triliun. Kemudian di tahun 2012 terjadi

penurunan kas dan setara kas sebesar 21,9% menjadi USD 326 juta di tahun 2012 yang terutama disebabkan oleh pembayaran uang muka pembelian pesawat terkait dengan penambahan armada di tahun 2012. Fluktuasi tersebut juga didukung oleh perubahan nilai persediaan perusahaan dari Rp. 607 miliar tahun 2010 menjadi Rp. 720 miliar di tahun 2011, kemudian turun dari USD 86 juta (2011) ke USD 83 juta di tahun 2012.

*Cash ratio* Garuda Indonesia di tahun 2010 sebesar 22,46%, meningkat tajam tahun 2011 menjadi 64,49%, dan turun di tahun 2012 menjadi 43,19%. Nilai ini bermakna di tahun 2010 setiap Rp. 1 hutang lancar perusahaan dapat ditanggung oleh Rp. 0,22 *cash-on-hand* dan alat likuid setara kas lainnya yang dimiliki perusahaan pada saat itu. Nilai tersebut kemudian meningkat secara signifikan karena adanya peningkatan kas dan setara kas yang juga signifikan menjadi setiap Rp. 1 hutang lancar dijamin oleh Rp. 0,64 kas dan setara kas perusahaan di akhir 2011. Pada akhir tahun 2012 tiap Rp. 1 hutang lancar perusahaan dapat dijamin oleh Rp. 0,43 kas dan setara kas yang dimiliki perusahaan.

Nilai-nilai rasio likuiditas diatas menunjukkan PT. Garuda Indonesia Tbk. berada dalam kondisi *illiquid* di tahun 2010 dan 2012 jika menilai dari standar teori rasio-rasio tersebut. Angka rasio-rasio likuiditas dibawah 100% tersebut menunjukkan bahwa perusahaan memiliki *negative working capital* yang dapat berarti 2 hal, yaitu: pertama perusahaan dalam kondisi *illiquid* dan/atau kedua manajemen perusahaan dijalankan dengan basis pengelolaan kas yang ketat (tidak memegang terlalu banyak kas di tangan/rekening bank).

Namun baik buruknya kinerja likuiditas PT. Garuda Indonesia Tbk. baru dapat disimpulkan dengan baik jika nilai-nilai rasio tersebut dibandingkan dengan nilai rata-rata yang diraih oleh para kompetitor Garuda Indonesia. Sehingga dapat dilihat prestasi Garuda Indonesia dibandingkan dengan standar industri penerbangan.

### 4.3.2 Analisa Solvabilitas

Dari data yang terangkum dalam Tabel 4.2 berikut ini, secara umum kinerja keuangan PT. Garuda Indonesia Tbk. dalam bidang solvabilitas mengalami peningkatan kinerja dari tahun ke tahun. Di tahun 2010 sampai tahun 2011 seluruh rasio-rasio yang menjadi indikator solvabilitas perusahaan menunjukkan peningkatan. Diantara kelima indikator hanya *long-term debt to equity ratio* dan *equity to fixed assets ratio* yang mengalami sedikit penurunan kinerja di tahun 2012 dibandingkan tahun sebelumnya.

Tabel 4.2  
Rasio Solvabilitas

Kategori	Rasio Keuangan	Garuda Indonesia		
		2010	2011	2012
Rasio Solvabilitas	<i>Debt Ratio</i>	74.61%	58.10%	55.72%
	<i>Debt to Equity Ratio</i>	294.93%	138.63%	125.84%
	<i>Lt-Debt to Equity Ratio</i>	143.33%	60.89%	61.42%
	<i>Equity to Total Assets</i>	25.30%	41.91%	44.28%
	<i>Equity to Fixed Assets</i>	59.86%	144.83%	136.47%

Sumber : Hasil Olah Data

*Debt ratio* Garuda Indonesia dari tahun ke tahun terus meningkat di tahun 2010 setiap Rp. 1 aktiva perusahaan dibiayai oleh hutang sebesar Rp. 0,74 atau sama dengan 74,61%. Nilai tersebut meningkat 16,51% di 2011 menjadi sebesar 58,10% yang berarti di tahun 2011 Rp. 1 aktiva perusahaan kini hanya dibiayai Rp. 0,58 hutang. Pada tahun 2012 *debt ratio* perusahaan hanya senilai 55,72%, artinya di akhir tahun 2012 perusahaan hanya menggunakan Rp. 0,55 hutang untuk membiayai Rp. 1 aktiva.

Kinerja *debt ratio* yang terus membaik disebabkan oleh meningkatnya jumlah aset Perusahaan tercatat sebesar Rp 18,009 miliar di tahun 2011, mengalami peningkatan sebesar 31,8% dibandingkan dengan Rp 13,666 miliar di tahun 2010, seiring dengan peningkatan sebesar 78,5% dalam aset lancar dan 13,8% dalam aset tidak lancar. Jumlah aset Garuda Indonesia sebesar USD 2,518 juta di tahun 2012, mengalami peningkatan sebesar 20,9%

dibandingkan dengan USD 2,083 juta di tahun 2011, terutama dipicu oleh peningkatan sebesar 41,1% dalam aset tidak lancar menjadi USD 1,881 juta di tahun 2012. Dan juga disebabkan peningkatan komponen pembilang (jumlah kewajiban) yang lebih kecil disbanding peningkatan jumlah aset Perusahaan dari angka USD 1,125 juta di tahun 2010 menjadi USD 1,160 juta di 2011 dan USD 1,403 juta di akhir tahun 2012.

*Debt to equity ratio* yang berlaku umum untuk menilai kesehatan keuangan perusahaan maksimal adalah 200%, namun dalam industri penerbangan yang termasuk dalam *capital intensive industry* Garuda Indonesia cenderung memiliki *debt to equity ratio* yang tinggi. *Capital intensive industry* adalah suatu industri dimana perusahaan-perusahaan dalam menjalankan proses bisnisnya, membutuhkan kas dan sumber finansial lainnya dalam jumlah yang sangat besar untuk memproduksi dan menyediakan barang dan jasa. *Debt to equity ratio* Garuda Indonesia kinerjanya terus meningkat selama 2010-2012. Dari 294,93% di tahun 2010, menjadi hanya 138,63% di 2011, dan 125,84% di tahun 2012. Angka tersebut bermakna di tahun 2010 Rp. 2,94 dana yang ditempatkan pihak ketiga untuk Rp. 1 modal sendiri Garuda Indonesia, menjadi Rp. 1,38 untuk tiap Rp. 1 modal sendiri di tahun 2011, dan Rp. 1,25 dana kreditur untuk setiap Rp. 1 modal sendiri pada tahun 2012.

Ini berarti ketergantungan Garuda Indonesia terhadap dana pihak ketiga (kreditur) dalam usaha untuk memperoleh laba terus menurun. Hal ini didukung oleh ekuitas perusahaan yang terus mengalami peningkatan dari Rp 3,469 miliar di tahun 2010 menjadi Rp 7,547 miliar di tahun 2011 seiring dengan keberhasilan perusahaan melakukan penawaran umum saham perdana di bulan Februari 2011. Perusahaan meraih dana segar sejumlah Rp 3,300 miliar dari penawaran perdana ini dan hasilnya akan digunakan sepenuhnya untuk pengembangan perusahaan. Ekuitas perusahaan kembali mengalami peningkatan dari USD 923 juta di tahun 2011 menjadi USD 1,115 juta di tahun 2012 seiring peningkatan laba bersih Perusahaan di tahun 2012.



*Long-term debt to equity ratio* Garuda Indonesia selama periode penelitian juga terus membaik. Di tahun 2010 nilainya sebesar 143,33%, menjadi 60,89% pada 2011, kinerja *long-term debt to equity ratio* menurun 0,53% di tahun 2012 menjadi 61,42%. Hal ini seiring dengan salah satu sasaran program *Quantum leap* di bidang keuangan pada tahun 2010 yaitu menjaga neraca keuangan dan profitabilitas yang sehat Perusahaan berhasil melaksanakan restrukturisasi atas hutang sewa pembiayaan dari European Export Credit Agency (ECA). Saldo hutang ECA per tanggal 21 Desember 2010 terdiri dari hutang kepada Commercial Lender sebesar USD 78 juta dan kepada ECA sebesar USD 175 juta dijadwal ulang dan jatuh tempo tiap bulan sampai Desember 2016. Jumlah hutang jangka panjang Garuda Indonesia yang menurun, dari tahun 2010 sebesar Rp. 4,955 miliar menjadi Rp. 4,595 miliar di tahun 2011, dan kembali meningkat dari USD 514 juta di tahun 2011 menjadi USD 648 juta pada tahun 2012.

*Equity to total assets ratio* menunjukkan persentase bagian pemegang saham atas aktiva perusahaan apabila terjadi kebangkrutan atau pailit. Nilai *equity to total assets ratio* Garuda Indonesia memiliki *trend* yang terus meningkat selama tahun 2010-2012. Peningkatan ini dapat terlihat dimana di tahun 2010 nilai *equity to total assets ratio* hanya sebesar 25,30%, naik 16,61% menjadi 41,91% di tahun 2011, dan kembali meningkat sebesar 2,37% menjadi 44,28% pada tahun 2012. Angka-angka tersebut bermakna hak pemegang saham atas aktiva perusahaan di tahun 2010 sebesar Rp. 0,25 setiap Rp. 1 aktiva perusahaan meningkat hingga Rp. 0,44 tiap Rp. 1 aktiva perusahaan. Nilai *equity to total assets ratio* yang terus meningkat lebih tinggi atau kontribusi yang lebih tinggi dari pemegang saham dalam ekuitas perusahaan mengindikasikan posisi solvabilitas jangka panjang perusahaan dalam kondisi baik dan menunjukkan resiko yang lebih rendah bagi kreditur.



*Equity to fixed assets ratio* menggambarkan berapa besar proporsi aktiva tetap perusahaan yang dibiayai oleh modal sendiri, semakin besar nilai rasio ini semakin baik bagi perusahaan agar tidak mengganggu likuiditas perusahaan jika sewaktu-waktu pembayaran hutang harus dilaksanakan. Nilai *equity to fixed assets ratio* Garuda Indonesia tahun 2010 sebesar 59,86% meningkat tajam setelah dilaksanakannya IPO di tahun 2011 menjadi 144,83% disebabkan peningkatan jumlah modal sendiri dari Rp. 3,469 miliar di tahun 2010 menjadi Rp. 7,547 miliar. Di tahun 2012 nilai *equity to fixed assets ratio* perusahaan turun 8,36% menjadi 136,47% disebabkan oleh peningkatan aset tidak lancar sebesar 41,1% dari USD 1,333 juta di tahun 2011 menjadi USD 1,881 juta di tahun 2012.

Kenaikan ini antara lain disebabkan oleh kenaikan dana perawatan pesawat dan uang jaminan dari USD 329 juta di tahun 2011 menjadi USD 462 juta di tahun 2012. Dan kenaikan uang muka pembelian pesawat sebesar 118,6%, dari USD 227 juta di tahun 2011 menjadi USD 497 juta di tahun 2012. Sesuai dengan pengembangan armada yang dicanangkan dalam *Quantum Leap* Perusahaan melakukan pembelian 21 pesawat Airbus A330 dengan jadwal pengiriman mulai November 2012 sampai dengan Desember 2017, 25 pesawat Airbus A320 dengan jadwal pengiriman mulai 2014 sampai dengan 2018, 10 pesawat Boeing 777-300ER dengan jadwal pengiriman mulai Juni 2013 sampai dengan Januari 2016, 25 pesawat Boeing 737-800NG dengan jadwal pengiriman mulai Juni 2009 sampai dengan Februari 2016. Pada tanggal 16 Desember 2011, Perusahaan menandatangani perjanjian pembelian 6 buah pesawat Bombardier CRJ1000 NextGen series dengan Bombardier Inc.

#### **4.3.3 Analisa Profitabilitas**

Selama 3 tahun periode penelitian, secara garis besar rasio-rasio yang menjadi indikator kinerja PT. Garuda Indonesia Tbk. dalam memperoleh laba/*profit* mengalami *trend* peningkatan yang konsisten. Di tahun 2010 hingga tahun 2011 seluruh rasio-rasio yang

menjadi indikator profitabilitas perusahaan menunjukkan peningkatan kinerja. Dari kelima rasio yang menjadi indikator profitabilitas tersebut, hanya *return on equity* yang *trend* kinerjanya menurun. Kinerja perusahaan dalam menghasilkan laba selama 3 tahun tersebut terangkum dalam tabel 4.3 dibawah ini :

Tabel 4.3  
Rasio Profitabilitas

Kategori	Rasio Keuangan	Garuda Indonesia		
		2010	2011	2012
Rasio Profitabilitas	<i>Operating Profit Margin</i>	-0.34%	3.72%	4.84%
	<i>Net Profit Margin</i>	2.64%	2.98%	3.19%
	<i>Operating Ratio</i>	100.34%	96.28%	95.16%
	<i>Return on Assets</i>	3.77%	4.49%	4.40%
	<i>Return on Equity</i>	14.91%	10.71%	9.94%

Sumber : Hasil Olah Data

Kemampuan PT. Garuda Indonesia Tbk. dalam memperoleh laba pada tahun 2010 secara umum kurang begitu baik. Di tahun 2010 ini dari kegiatan operasionalnya Garuda Indonesia mengalami kerugian, dapat dilihat dari nilai *operating profit margin*-nya yang bernilai -0,34%. Nilai ini berarti penghasilan operasional Garuda Indonesia tahun 2010 bernilai minus atau berupa rugi operasional. Adanya penghasilan non-operasional sebesar Rp. 126 miliar menghasilkan rasio *net profit margin* bernilai positif, yaitu sebesar 2,64% dari pendapatan operasionalnya. Pendapatan lain-lain (non-operasional) ini terutama berasal dari keuntungan atas *sale and leaseback* yang tercatat sebesar Rp 163 miliar di tahun 2010 dibandingkan dengan Rp 65 miliar di tahun 2009 karena faktor harga jual yang disepakati dan jumlah pesawat yang ditransaksikan mencapai 10 buah Boeing 737-800 NG. Sementara itu, menguatnya nilai Rupiah terhadap dollar AS dengan hutang dalam denominasi dollar AS yang semakin berkurang membuat keuntungan atas kurs mata uang asing mengalami penurunan dari Rp 463 miliar di tahun 2009 menjadi Rp 133 miliar di tahun 2010.

Penghasilan lainnya berasal dari biaya pesangon pegawai karena penghentian penawaran program *second career* sehingga perlu menyesuaikan biaya yang masih harus dibayar.

Di tahun-tahun berikutnya *operating profit margin* dan *net profit margin* perusahaan terus meningkat, di tahun 2011 nilainya sebesar 3,72% dan 2,98%, dan per 31 desember 2012 nilainya menjadi 4,84% dan 3,19%. Ini menandakan keberhasilan Garuda Indonesia dalam melaksanakan peta strategis *Quantum Leap* yang berujung pada *sustainable profitable growth* atau pertumbuhan laba yang berkelanjutan (USD 40 juta di 2010, menjadi USD 64 juta di tahun 2011, dan USD 111 juta di akhir tahun 2012), dengan salah satu langkahnya adalah fokus kepada upaya efisiensi biaya secara terus menerus atau *cost discipline* sehingga keseluruhan biaya yang terjadi, akan berada pada tingkat yang lebih kompetitif dibandingkan maskapai-maskapai regional lainnya. Strategi ini diterapkan melalui dua inisiatif, yaitu: peralihan dari *indirect sales model* (misalnya: *travel agent*) menjadi *direct sales model* (misal: *internet, call center*), sehingga dapat menekan biaya penjualan dan pengoperasian armada baru yang dapat mengurangi biaya perawatan dan biaya bahan bakar.

*Operating ratio* PT. Garuda Indonesia Tbk. tahun 2010 konsisten dengan nilai *operating profit margin*-nya yang bernilai minus, dengan menunjukkan angka 100,34%. Nilai diatas 100% tersebut berarti beban operasional perusahaan lebih besar daripada pendapatan operasionalnya sebanyak 0,34%. Di tahun 2011 *operating ratio* Garuda Indonesia sebesar 96,28% dan terus meningkat sebesar 1,12% hingga 95,16% di tahun 2012. Membaiknya kinerja *operating ratio* didukung oleh tingginya pertumbuhan pendapatan usaha dibandingkan dengan beban usaha membuat perusahaan membukukan laba usaha sebesar Rp 1,012 miliar di tahun 2011 dibandingkan dengan rugi usaha sebesar Rp 67,2 miliar di tahun 2010. EBITDA perusahaan mengalami peningkatan sebesar 32,8% menjadi Rp 2,099 miliar di tahun 2011. Begitupun di tahun 2012 pertumbuhan pendapatan usaha lebih tinggi dibandingkan dengan beban usaha membuat Perusahaan membukukan laba usaha USD 168

juta di tahun 2012 meningkat dibandingkan dengan USD 92 juta di tahun 2011. EBITDA Perusahaan mengalami peningkatan sebesar 31,8% menjadi USD 298 juta di tahun 2012.

Nilai *return on assets* dan *return on equity* Garuda Indonesia di tahun 2010 adalah 3,77% dan 14,91%, *ROA* terus meningkat menjadi 4,49% dan 10,71% di tahun 2011, dan di akhir tahun 2012 *ROA* dan *ROE* 4,40% dan 9,94%. Penurunan *ROE* ini diakibatkan oleh peningkatan jumlah ekuitas yang menjadi penyebut lebih tinggi dari peningkatan *net income* yang menjadi pembilang dalam formula *ROE*. Setelah dilaksanakannya IPO pada 11 Februari 2011 jumlah ekuitas Perusahaan meningkat dari USD 496 juta di tahun 2010, ke USD 967 juta tahun 2011 menjadi USD 1,114 juta di akhir 2012.

Perusahaan berkomitmen untuk mengoptimalkan penggunaan dana hasil IPO, yaitu sebesar 80% digunakan untuk ekspansi usaha, pengembangan rute dan armada baru serta 20% digunakan untuk membiayai belanja modal Perusahaan maupun entitas anak. Penggunaan dana yang telah terpakai sampai dengan akhir tahun 2012 adalah sebesar Rp 2,549 miliar untuk pengembangan armada baru yaitu untuk mendanai *pre-delivery payment*, *security deposit* dan biaya lain terkait pengembangan armada, serta sebesar Rp 461,2 miliar untuk belanja modal Perusahaan. Dengan demikian sisa dana hasil Penawaran Umum yang belum digunakan per 31 Desember 2012 adalah sebesar Rp 176,22 miliar.

Selain untuk pendanaan armada, Perusahaan juga membutuhkan penambahan modal kerja untuk membiayai ekspansinya. Pada bulan Agustus 2012 telah ditandatangani perjanjian pinjaman sebesar USD 75 juta dengan Indonesia Eximbank yang merupakan pinjaman lanjutan dari fasilitas pembiayaan sebelumnya untuk mendanai *predelivery payment* pembelian pesawat di tahun 2011. Selain itu Perusahaan juga memperoleh pinjaman dari Citibank Club Deal sebesar USD 120 juta pada bulan November 2012. Pinjaman ini adalah pinjaman tanpa agunan, dengan bunga cukup rendah, yang sekaligus membuktikan kepercayaan perbankan kepada Perusahaan semakin kuat.

#### 4.3.4 Analisa Aktifitas

Analisa ini menunjukkan seberapa efektif dan efisien PT. Garuda Indonesia Tbk. mengelola aset dan menjalankan kegiatan operasionalnya. Rasio-rasio yang dijadikan indikator kinerja perusahaan dalam menjalankan aktifitasnya antara lain *total assets turnover*, *fixed assets turnover*, *average collection period*, *inventory turnover*, dan *account receivable turnover*. Berdasarkan rasio-rasio tersebut secara umum terjadi peningkatan kinerja perusahaan selama periode penelitian, hanya *total assets turnover*, dan *fixed assets turnover* yang mengalami penurunan kinerja di tahun 2012 dibandingkan tahun sebelumnya. Performa perusahaan selama 2010-2012 terangkum dalam tabel 4.4 di bawah ini :

Tabel 4.4  
Rasio Aktifitas

Kategori	Rasio Keuangan	Garuda Indonesia		
		2010	2011	2012
Rasio Aktifitas	<i>Total Assets Turnover</i>	1.43	1.51	1.38
	<i>Fixed Assets Turnover</i>	3.38	5.21	4.25
	<i>Average Collection Period</i>	22.35	19.69	16.62
	<i>Inventory Turnover</i>	32.17	37.70	41.61
	<i>Account Receivable Turnover</i>	16.33	18.53	21.96

Sumber : Hasil Olah Data

Pada tabel 4.4 *total assets turnover* Garuda Indonesia di tahun 2010 sebesar 1,43x. Nilai *total assets turnover* tersebut menunjukkan bahwa setiap USD 1 aktiva PT. Garuda Indonesia Tbk. dapat menghasilkan USD 1,43 pendapatan. Nilai *total assets turnover* Perusahaan meningkat menjadi 1,51x di tahun 2011 dan turun menjadi 1,38x di tahun 2012. Rasio selanjutnya adalah *fixed assets turnover* yang di tahun 2010 bernilai 3,38x, meningkat hingga 5,21x di tahun 2011, dan turun menjadi 4,25x di 2012. *Fixed assets turnover ratio* menggambarkan seberapa baik perusahaan menggunakan harta tetap mereka dalam menghasilkan pendapatan. Hal ini mengindikasikan pendapatan operasional dari penjualan tiket, dll. yang diperoleh Garuda Indonesia meningkat lebih tinggi dibandingkan peningkatan



jumlah aset perusahaan. Pendapatan operasional PT. Garuda Indonesia Tbk. di tahun 2010 tercatat sebesar USD 2,168 juta meningkat menjadi USD 3,096 juta, dan kembali meningkat 12,14% di tahun 2012 menjadi sebesar USD 3,472 juta.

*Average collection period* menunjukkan berapa lama waktu yang dibutuhkan perusahaan untuk mengkonversi atau mengubah piutang usaha yang dimiliki menjadi kas. Di tahun 2010 Garuda Indonesia membutuhkan 22,35 hari untuk mengubah piutang usahanya menjadi kas. Nilai tersebut membaik menjadi hanya 19,69 hari di 2011, dan hanya dibutuhkan 16,62 hari bagi perusahaan untuk mengubah piutang usahanya menjadi kas di tahun 2012.

*Inventory turnover* PT. Garuda Indonesia memperlihatkan *trend* yang positif. Di tahun 2010 nilai *inventory turnover* perusahaan sebesar 32,17x, meningkat hingga 37,70x di tahun 2011, dan 41,61x pada tahun 2012. Rasio aktifitas yang terakhir yaitu, *account receivable turnover ratio*. Nilai rasio yang tinggi menunjukkan waktu yang dibutuhkan antara terjadinya transaksi penjualan dan penerimaan kas cukup pendek, sedangkan nilai rasio yang rendah mengungkapkan sebaliknya. Hasil perhitungan *account receivable turnover ratio* PT. Garuda Indonesia di tahun 2010 sebesar 16,33x menunjukkan bahwa selama setahun perusahaan mengkonversi piutang usahanya sebanyak 16,33x atau setiap 22,35 hari  $\left[ \frac{360 \text{ hari}}{16,33} \right]$ . Nilai *account receivable turnover ratio* tersebut meningkat di tahun 2011 dan 2012 menjadi 18,53x dan 21,96x.

#### **4.4. Analisis Rasio Keuangan Kompetitor Garuda Indonesia**

Perusahaan penerbangan yang dijadikan pembanding sebagai data rata-rata industri adalah maskapai *full service carrier* yang merupakan perusahaan publik dan mendapat penghargaan 2012 Skytrax's best airlines in Asia, yaitu Asiana Airlines, Singapore Airlines, Cathay Pacific Airways, ANA All Nippon Airways, Thai Airways, Malaysia Airlines, Eva



Air, Korean Air, Hainan Airlines. Data yang diperbandingkan adalah data rasio-rasio keuangan selama periode penelitian yaitu tahun 2010-2012 yang diperoleh dari laporan keuangan konsolidasi masing-masing perusahaan yang telah diaudit dan dipublikasi selama periode tersebut.

#### 4.4.1 Analisis Likuiditas

Tabel 4.5  
Rasio Likuiditas Industri Tahun 2010-2012

Kategori	Rasio Keuangan	Data Industri 2010-2012		
		Min	Average	Max
Rasio Likuiditas	Current Ratio	35.92%	83.18%	156.91%
	Quick Ratio	31.11%	75.18%	151.53%
	Cash Ratio	7.58%	46.76%	126.86%

Sumber : Hasil Olah Data

Likuiditas industri penerbangan niaga berjadwal di Asia selama tahun 2010-2012 cenderung memiliki *trend* yang meningkat. Seperti ditunjukkan dalam tabel 4.5 rata-rata *current ratio* industri selama tiga tahun adalah 83,18% atau rata-rata setiap Rp. 1 hutang lancar perusahaan dijamin oleh Rp. 0,83 aktiva lancarnya. Nilai *current ratio* terendah selama tiga tahun diperoleh Asiana Airlines sebesar 35,92% di tahun 2010. Nilai tertinggi diperoleh Singapore Airlines di tahun 2011 sebesar 156,91%.

Rata-rata *quick ratio* industri selama tiga tahun adalah 75,18% atau rata-rata perusahaan menjamin setiap Rp. 1 hutang lancar dengan Rp. 0,75 aktiva lancar perusahaan setelah dikurangi persediaannya. Nilai *quick ratio* terendah selama tiga tahun diperoleh Asiana Airlines sebesar 31,11% di tahun 2010. Nilai tertinggi diperoleh Singapore Airlines di tahun 2011 sebesar 151,53%.

*Cash ratio* industri selama tiga tahun memiliki rata-rata 46,76% atau rata-rata perusahaan menjamin setiap Rp. 1 hutang lancar dengan Rp. 0,46 kas dan setara kas yang dimilikinya. Nilai *cash ratio* terendah selama tiga tahun diperoleh Asiana Airlines sebesar

7,58% di tahun 2010. Nilai tertinggi masih dipegang oleh Singapore Airlines di tahun 2011 sebesar 126,86%.

Selama 2010-2012 berdasarkan *current ratio*, *quick ratio*, dan *cash ratio*-nya Singapore Airline menjadi perusahaan paling likuid diantara kompetitor lainnya. Hal tersebut didukung fakta dimana Changi International Airport, Singapura yang menjadi hub Singapore Airline merupakan salah satu bandara terpadat di dunia yang sering menjadi tempat *transit* dari dan ke berbagai tujuan penerbangan dunia, sehingga mendukung upaya Singapore Airlines memperoleh pemasukan guna meningkatkan aset likuid mereka.

Tabel 4.6  
Rasio Likuiditas Industri Tahun 2010

Kategori	Rasio Keuangan	Data Industri 2010		
		Min	Rata-rata	Maks
Rasio Likuiditas	<i>Current Ratio</i>	35.92%	83.16%	144.90%
	<i>Quick Ratio</i>	31.11%	74.82%	135.39%
	<i>Cash Ratio</i>	7.58%	46.57%	102.06%

Sumber : Hasil Olah Data

Di tabel 4.6 pada tahun 2010 data industri menunjukkan *current ratio* memiliki rata-rata sebesar 83,16%, nilai minimum 35,92% (Asiana Airlines), dan nilai maksimum 144,90% (Singapore Airlines). *Quick ratio* memiliki rata-rata senilai 74,82% artinya rata-rata perusahaan meng-cover Rp. 1 hutang lancarnya dengan Rp. 0,74 aktiva lancar minus persediaan mereka. Nilai minimum *quick ratio* 2010 adalah 31,11% (Asiana Airlines) dan nilai maksimum sebesar 135,39% diperoleh Singapore Airlines. *Cash ratio* industri di tahun 2010 menunjukkan rata-rata sebesar 46,57%, bermakna rata-rata perusahaan memegang Rp. 0,46 kas dan setara kas untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Nilai minimum dan maksimum *cash ratio* di tahun 2010 sebesar 7,58% dan 102,06% masih dipegang oleh Asiana Airlines dan Singapore Airlines.

Tabel 4.7  
Rasio Likuiditas Industri Tahun 2011

Kategori	Rasio Keuangan	Data Industri 2011		
		Min	Rata-rata	Maks
Rasio Likuiditas	<i>Current Ratio</i>	37.82%	80.66%	156.91%
	<i>Quick Ratio</i>	32.35%	72.59%	151.53%
	<i>Cash Ratio</i>	8.08%	44.51%	126.86%

Sumber : Hasil Olah Data

Di tahun 2011 sesuai tabel 4.7 industri menunjukkan rata-rata *current ratio* sebesar 80,66%, angka ini berarti setiap Rp. 1 hutang jangka pendek ditanggung oleh Rp. 0,8 aktiva lancar rata-rata perusahaan. *Current ratio* minimum 37,82% masih diraih oleh Asiana Airlines, dan nilai maksimum 156,91% oleh Singapore Airlines. *Quick ratio* tahun 2011 memiliki rata-rata senilai 72,59% artinya rata-rata perusahaan menjamin Rp. 1 hutang lancarnya dengan Rp. 0,72 aktiva lancar minus persediaan mereka. Nilai minimum *quick ratio* 2011 adalah 32,35% (Asiana Airlines) dan nilai maksimum sebesar 151,53% diperoleh Singapore Airlines. *Cash ratio* industri di tahun 2011 memiliki rata-rata sebesar 44,51%, bermakna rata-rata perusahaan memegang Rp. 0,44 kas dan setara kas untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Nilai minimum dan maksimum *cash ratio* di tahun 2011 sebesar 8,08% dan 126,86% masih dipegang oleh Asiana Airlines dan Singapore Airlines.

Tabel 4.8  
Rasio Likuiditas Industri Tahun 2012

Kategori	Rasio Keuangan	Data Industri 2012		
		Min	Rata-rata	Maks
Rasio Likuiditas	<i>Current Ratio</i>	48.96%	85.71%	136.86%
	<i>Quick Ratio</i>	41.03%	78.13%	131.05%
	<i>Cash Ratio</i>	11.66%	49.19%	102.56%

Sumber : Hasil Olah Data

Tabel 4.8 menunjukkan di tahun 2012 rata-rata *current ratio* industri sebesar 85,71%, angka ini berarti setiap Rp. 1 hutang lancar rata-rata perusahaan ditanggung oleh Rp. 0,85

aktiva lancar rata-rata perusahaan. *Current ratio* minimum 48,96% diraih oleh Korean Airlines, dan nilai maksimum 136,86% oleh Singapore Airlines. *Quick ratio* tahun 2012 memiliki rata-rata senilai 78,13% artinya rata-rata perusahaan menjamin Rp. 1 hutang lancarnya dengan Rp. 0,78 aktiva lancar minus persediaan mereka. Nilai minimum *quick ratio* 2010 adalah 41,03% (Korean Airlines) dan nilai maksimum sebesar 131,05% kembali diperoleh Singapore Airlines. *Cash ratio* industri di tahun 2012 memiliki rata-rata sebesar 49,19%, bermakna rata-rata perusahaan memegang Rp. 0,49 kas dan setara kas untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Nilai minimum dan maksimum *cash ratio* di tahun 2012 sebesar 11,66% dan 102,56% diperoleh Asiana Airlines dan Singapore Airlines.

#### 4.4.2 Analisa Solvabilitas

Tabel 4.9  
Rasio Solvabilitas Industri Tahun 2010-2012

Kategori	Rasio Keuangan	Data Industri 2010-2012		
		Min	Rata-rata	Maks
Rasio Solvabilitas	<i>Debt Ratio</i>	26.50%	71.42%	91.55%
	<i>Debt to Equity Ratio</i>	43.33%	335.34%	824.92%
	<i>Lt-Debt to Equity Ratio</i>	7.44%	203.99%	526.53%
	<i>Equity to Total Assets</i>	8.45%	27.25%	61.15%
	<i>Equity to Fixed Assets</i>	11.64%	46.92%	104.51%

Sumber : Hasil Olah Data

Dalam hal solvabilitas industri penerbangan niaga berjadwal di Asia selama tahun 2010-2012 cenderung berfluktuasi. Dalam tabel 4.9 rata-rata *debt ratio* industri selama tiga tahun adalah 71,42% atau rata-rata setiap Rp. 1 aktiva rata-rata perusahaan dibiayai oleh Rp. 0,71 hutang. Nilai *debt ratio* terendah dan merupakan pencapaian kinerja terbaik selama tiga tahun diperoleh Singapore Airlines pada tahun 2010 sebesar 26,50%. Nilai tertinggi dan terburuk di 2010-2012 diperoleh Malaysian Airlines di tahun 2011 sebesar 91,55%.

Rata-rata *debt to equity ratio* industri selama tiga tahun adalah 335,34% atau rata-rata perusahaan menggunakan Rp. 3,35 pembiayaan pihak ketiga untuk setiap Rp. 1 modal sendiri

yang dimiliki. Nilai *debt to equity ratio* terendah (terbaik) selama tiga tahun diperoleh Singapore Airlines sebesar 43,33% di tahun 2010. Nilai tertinggi (terburuk) diperoleh Korean Airlines di tahun 2011 sebesar 824,92%.

*Long-term debt to equity ratio* industri selama tiga tahun memiliki rata-rata 203,99% atau setiap Rp. 1 modal sendiri rata-rata perusahaan memperoleh dan menggunakan pembiayaan pihak ketiga jangka panjang sebesar Rp. 2,03. Nilai *long-term debt to equity ratio* terendah dan terbaik selama tiga tahun diperoleh Singapore Airlines sebesar 7,44% di tahun 2011. Nilai tertinggi dan terburuk diraih oleh Korean Airlines di tahun 2011 sebesar 526,53%.

*Equity to total assets ratio* menunjukkan persentase bagian pemegang saham atas aktiva perusahaan apabila terjadi kebangkrutan atau pailit. Nilai *equity to total assets ratio* industri memiliki rata-rata selama tiga tahun sebesar 27,25%, nilai tersebut bermakna hak pemegang saham atas aktiva rata-rata perusahaan di tahun 2010-2012 sebesar Rp. 0,27 setiap Rp. 1 aktiva perusahaan. Nilai tertinggi dan terbaik rasio ini dalam periode 2010-2012 diraih oleh Singapore Airlines di tahun 2010 sebesar 61,15%, terendah selama periode tersebut dengan nilai 8,45% diperoleh Malaysian Airlines pada tahun 2011.

*Equity to fixed assets ratio* menggambarkan berapa besar proporsi aktiva tetap perusahaan yang dibiayai oleh modal sendiri, semakin besar nilai rasio ini semakin baik bagi perusahaan agar tidak mengganggu likuiditas perusahaan jika sewaktu-waktu pembayaran hutang harus dilaksanakan. Nilai rata-rata *equity to fixed assets ratio* Industri tahun 2010-2012 sebesar 46,92%, nilai tertinggi dicapai Singapore Airlines sebesar 104,51% di tahun 2011, dan raihan terendah diperoleh Malaysia Airlines di tahun 2011 dengan 11,64%.

Tabel 4.10  
Rasio Solvabilitas Industri Tahun 2010

Kategori	Rasio Keuangan	Data Industri 2010		
		Min	Rata-rata	Maks
Rasio Solvabilitas	<i>Debt Ratio</i>	26.50%	69.00%	85.39%
	<i>Debt to Equity Ratio</i>	43.33%	295.43%	584.64%
	<i>Lt-Debt to Equity Ratio</i>	10.46%	159.01%	304.84%
	<i>Equity to Total Assets</i>	14.61%	29.66%	61.15%
	<i>Equity to Fixed Assets</i>	27.78%	49.88%	91.27%

Sumber : Hasil Olah Data

Di tahun 2010 solvabilitas industri penerbangan niaga berjadwal di Asia sesuai data dalam tabel 4.10 rata-rata *debt ratio* industri adalah 69,00% atau rata-rata setiap Rp. 1 aktiva rata-rata perusahaan dibiayai oleh Rp. 0,69 hutang. Nilai *debt ratio* terendah (terbaik) di tahun 2010 diperoleh Singapore Airlines sebesar 26,50%. Nilai tertinggi (terburuk) di 2010 diperoleh Asiana Airlines sebesar 85,39%.

Rata-rata *debt to equity ratio* industri tahun 2010 adalah 295,43% atau rata-rata perusahaan menggunakan Rp. 2,95 pembiayaan pihak ketiga untuk setiap Rp. 1 modal sendiri yang dimiliki. Nilai *debt to equity ratio* terendah (terbaik) diperoleh Singapore Airlines sebesar 43,33% di tahun 2010. Nilai tertinggi (terburuk) di tahun 2010 diperoleh Asiana Airlines sebesar 584,64%.

*Long-term debt to equity ratio* industri di tahun 2010 memiliki rata-rata 159,01% atau setiap Rp. 1 modal sendiri rata-rata perusahaan memperoleh dan menggunakan pembiayaan pihak ketiga jangka panjang sebesar Rp. 1,59. Nilai long-term debt to equity ratio terendah dan terbaik di tahun 2010 diperoleh Singapore Airlines sebesar 10,46%. Nilai tertinggi dan terburuk diraih oleh Asiana Airlines sebesar 304,84%.

Nilai *equity to total assets ratio* industri tahun 2010 memiliki rata-rata sebesar 29,66%, nilai tersebut bermakna hak pemegang saham atas aktiva rata-rata perusahaan di tahun 2010-2012 sebesar Rp. 0,29 setiap Rp. 1 aktiva perusahaan. Nilai tertinggi dan terbaik



rasio ini dalam tahun 2010 diraih oleh Singapore Airlines sebesar 61,15%, terendah selama periode tersebut dengan nilai 14,61% diperoleh Asiana Airlines. Nilai rata-rata *equity to fixed assets ratio* Industri tahun 2010 sebesar 49,88%, nilai tertinggi dicapai Singapore Airlines sebesar 91,27%, dan raihan terendah diperoleh Korean Airlines dengan 27,78%.

Tabel 4.11  
Rasio Solvabilitas Industri Tahun 2011

Kategori	Rasio Keuangan	Data Industri 2011		
		Min	Rata-rata	Maks
Rasio Solvabilitas	<i>Debt Ratio</i>	29.79%	73.25%	91.55%
	<i>Debt to Equity Ratio</i>	50.41%	336.17%	824.92%
	<i>Lt-Debt to Equity Ratio</i>	7.44%	228.21%	526.53%
	<i>Equity to Total Assets</i>	8.45%	25.46%	59.09%
	<i>Equity to Fixed Assets</i>	11.64%	44.33%	104.51%

Sumber : Hasil Olah Data

Tahun 2011 solvabilitas industri penerbangan niaga berjadwal di Asia sesuai data dalam tabel 4.11 rata-rata *debt ratio* industri adalah 73,25% atau rata-rata setiap Rp. 1 aktiva rata-rata perusahaan dibiayai oleh Rp. 0,73 hutang. Nilai *debt ratio* terendah (terbaik) di tahun 2011 diperoleh Singapore Airlines sebesar 29,79%. Nilai tertinggi (terburuk) di 2011 diperoleh Korean Airlines sebesar 91,55%.

Rata-rata *debt to equity ratio* industri tahun 2011 adalah 336,17% atau rata-rata perusahaan menggunakan Rp. 3,36 pembiayaan pihak ketiga untuk setiap Rp. 1 modal sendiri yang dimiliki. Nilai *debt to equity ratio* terendah (terbaik) diperoleh Singapore Airlines sebesar 50,41% di tahun 2011. Nilai tertinggi (terburuk) di tahun 2011 diperoleh Korean Airlines sebesar 824,92%.

*Long-term debt to equity ratio* industri di tahun 2011 memiliki rata-rata 228,21% atau setiap Rp. 1 modal sendiri rata-rata perusahaan memperoleh dan menggunakan pembiayaan pihak ketiga jangka panjang sebesar Rp. 2,28. Nilai *long-term debt to equity ratio* terendah

(terbaik) di tahun 2011 diperoleh Singapore Airlines sebesar 7,44%. Nilai tertinggi (terburuk) diraih oleh Korean Airlines sebesar 526,53%.

Nilai *equity to total assets ratio* industri tahun 2011 memiliki rata-rata sebesar 25,46%, nilai tersebut bermakna hak pemegang saham atas aktiva rata-rata perusahaan di tahun 2011 sebesar Rp. 0,25 setiap Rp. 1 aktiva perusahaan. Nilai tertinggi (terbaik) rasio ini dalam tahun 2011 diraih oleh Singapore Airlines sebesar 59,09%, terendah selama periode tersebut dengan nilai 8,45% diperoleh Malaysian Airlines. Nilai rata-rata *equity to fixed assets ratio* Industri tahun 2010 sebesar 44,33%, nilai tertinggi dicapai Singapore Airlines sebesar 104,51%, dan raihan terendah diperoleh Malaysian Airlines dengan 11,64%.

Tabel 4.12  
Rasio Solvabilitas Industri Tahun 2012

Kategori	Rasio Keuangan	Data Industri 2012		
		Min	Rata-rata	Maks
Rasio Solvabilitas	<i>Debt Ratio</i>	28.51%	72.01%	88.52%
	<i>Debt to Equity Ratio</i>	47.65%	374.42%	771.14%
	<i>Lt-Debt to Equity Ratio</i>	7.72%	224.75%	515.29%
	<i>Equity to Total Assets</i>	11.48%	26.62%	59.83%
	<i>Equity to Fixed Assets</i>	16.38%	46.56%	98.55%

Sumber : Hasil Olah Data

Pada Tahun 2012 solvabilitas industri penerbangan niaga berjadwal di Asia sesuai data dalam tabel 4.12 rata-rata *debt ratio* industri adalah 72,01% atau rata-rata setiap Rp. 1 aktiva rata-rata perusahaan dibiayai oleh Rp. 0,72 hutang. Nilai *debt ratio* terendah (terbaik) di tahun 2012 diperoleh Singapore Airlines sebesar 28,51%. Nilai tertinggi (terburuk) di 2012 diperoleh Korean Airlines sebesar 88,52%.

Rata-rata *debt to equity ratio* industri tahun 2012 adalah 374,42% atau rata-rata perusahaan menggunakan Rp. 3,74 pembiayaan pihak ketiga untuk setiap Rp. 1 modal sendiri yang dimiliki. Nilai *debt to equity ratio* terendah (terbaik) diperoleh Singapore Airlines

sebesar 47,65% di tahun 2012. Nilai tertinggi (terburuk) di tahun 2012 diperoleh Korean Airlines sebesar 771,14%.

*Long-term debt to equity ratio* industri di tahun 2012 memiliki rata-rata 224,75% atau setiap Rp. 1 modal sendiri rata-rata perusahaan memperoleh dan menggunakan pembiayaan pihak ketiga jangka panjang sebesar Rp. 2,24. Nilai *long-term debt to equity ratio* terendah (terbaik) di tahun 2012 diperoleh Singapore Airlines sebesar 7,72%. Nilai tertinggi (terburuk) diraih oleh Korean Airlines sebesar 515,29%.

Nilai *equity to total assets ratio* industri tahun 2012 memiliki rata-rata sebesar 26,62%, nilai tersebut bermakna hak pemegang saham atas aktiva rata-rata perusahaan di tahun 2012 sebesar Rp. 0,26 setiap Rp. 1 aktiva perusahaan. Nilai tertinggi (terbaik) rasio ini dalam tahun 2012 diraih oleh Singapore Airlines sebesar 59,83%, terendah selama periode tersebut dengan nilai 11,48% diperoleh Korean Airlines. Nilai rata-rata *equity to fixed assets ratio* Industri tahun 2010 sebesar 46,56%, nilai tertinggi dicapai Singapore Airlines sebesar 98,55%, dan raihan terendah diperoleh Korean Airlines dengan 16,38%.

#### 4.4.3 Analisa Profitabilitas

Tabel 4.13  
Rasio Profitabilitas Industri Tahun 2010-2012

Kategori	Rasio Keuangan	Data Industri 2010-2012		
		Min	Rata-rata	Maks
Rasio Profitabilitas	<i>Operating Profit Margin</i>	-16.81%	4.30%	15.73%
	<i>Net Profit Margin</i>	-18.47%	2.64%	15.90%
	<i>Operating Ratio</i>	71.38%	94.43%	118.63%
	<i>Return on Assets</i>	-20.17%	1.33%	11.12%
	<i>Return on Equity</i>	-238.73%	-3.17%	29.57%

Sumber : Hasil Olah Data

Kinerja profitabilitas industri penerbangan regional Asia selama tiga tahun dari tahun 2010 hingga 2012 cenderung mengalami penurunan. Dalam tabel 4.13 diatas rata-rata *operating profit margin* industri selama 2010 sampai 2012 bernilai 4,30%, nilai terbaik diraih

Cathay Pacific di tahun 2010 sebesar 15,73% dan capaian terburuk adalah -16,81% oleh Malaysian Airlines di tahun 2011. *Net profit margin* industri menunjukkan rata-rata sebesar 2,64%, dengan pencapaian terbaik senilai 15,90% (Cathay pacific tahun 2010), dan terendah -18,47% (Malaysian Airlines tahun 2011). *Operating ratio* selama 2010-2012 memiliki rata-rata industri sebesar 94,43%, dimana nilai terburuk sebesar 118,63% dan terbaik sebesar 71,38%. Rata-rata *return on Assets* industri tahun 2010-2012 senilai 1,33%, dengan nilai terendah -20,17% dan tertinggi sebesar 1112%. Sedangkan rata-rata *return on equity* periode yang sama sebesar -3,17%, dengan nilai maksimum 29,57% dan minimum -238,73%.

Tabel 4.14  
Rasio Profitabilitas Industri Tahun 2010

Kategori	Rasio Keuangan	Data Industri 2010		
		Min	Rata-rata	Maks
Rasio Profitabilitas	<i>Operating Profit Margin</i>	-4.42%	7.92%	15.73%
	<i>Net Profit Margin</i>	-4.67%	6.18%	15.90%
	<i>Operating Ratio</i>	71.38%	91.25%	104.42%
	<i>Return on Assets</i>	-3.09%	3.67%	11.12%
	<i>Return on Equity</i>	-11.82%	13.10%	29.57%

Sumber : Hasil Olah Data

Profitabilitas industri penerbangan regional Asia selama tahun 2010 terangkum dalam tabel 4.14 diatas rata-rata *operating profit margin* industri selama 2010 bernilai 7,92%, angka ini berarti setiap Rp. 1 beban usaha yang dikeluarkan menghasilkan pendapatan sebesar Rp. 0,07, nilai terbaik sebesar 15,73% diraih Cathay Pacific dan capaian terburuk adalah -4,42% oleh All Nippon Airways. *Net profit margin* di industri menunjukkan rata-rata sebesar 6,18%, dengan pencapaian terbaik senilai 15,90% (Cathay Pacific), dan terendah -4,67% (All Nippon Airways). *Operating ratio* selama tahun 2010 memiliki rata-rata industri sebesar 91,25%, yang berarti tiap Rp. 1 pendapatan operasional dihasilkan dari beban operasional sebesar Rp. 0,91. Dimana nilai terburuk *operating ratio* 2010 sebesar 104,42% (All Nippon Airways) dan terbaik sebesar 71,38% (Hainan Airlines). Rata-rata *return on Assets* industri

tahun 2010 senilai 3,67%, dengan nilai terendah -3,09% (All Nippon Airways) dan tertinggi sebesar 11,12% (Cathay Pacific). Sedangkan rata-rata *return on equity* periode yang sama sebesar 13,10%, dengan nilai maksimum 29,57% (EVA Air) dan minimum -11,82% (All Nippon Airways).

Tabel 4.15  
Rasio Profitabilitas Industri Tahun 2011

Kategori	Rasio Keuangan	Data Industri 2011		
		Min	Rata-rata	Maks
Rasio Profitabilitas	<i>Operating Profit Margin</i>	-16.81%	2.31%	12.15%
	<i>Net Profit Margin</i>	-18.47%	-0.04%	10.79%
	<i>Operating Ratio</i>	74.21%	96.38%	118.63%
	<i>Return on Assets</i>	-20.17%	-1.36%	4.68%
	<i>Return on Equity</i>	-238.73%	-25.49%	19.45%

Sumber : Hasil Olah Data

Tahun 2011 profitabilitas industri penerbangan regional Asia terangkum dalam tabel 4.15 diatas rata-rata *operating profit margin* industri selama 2011 bernilai 2,31%, angka ini berarti setiap Rp. 1 beban usaha yang dikeluarkan menghasilkan pendapatan sebesar Rp. 0,02, nilai terbaik sebesar 12,15% diraih Hainan Airlines dan capaian terburuk adalah -16,81% oleh Malaysian Airlines. *Net profit margin* di industri menunjukkan rata-rata sebesar -0,04%, dengan pencapaian terbaik senilai 10,79% (Hainan Airlines), dan terendah -18,47% (Malaysian Airlines). *Operating ratio* selama tahun 2011 memiliki rata-rata industri sebesar 96,38%, yang berarti tiap Rp. 1 pendapatan operasional dihasilkan dari beban operasional sebesar Rp. 0,96. Dimana nilai terburuk *operating ratio* 2011 sebesar 118,63% (Malaysian Airlines) dan terbaik sebesar 74,21% (Hainan Airlines). Rata-rata *return on assets* industri tahun 2011 senilai -1,36%, dengan nilai terendah -20,17% (Malaysian Airlines) dan tertinggi sebesar 4,68% (Singapore Airlines). Sedangkan rata-rata *return on equity* periode yang sama sebesar -25,49%, dengan nilai maksimum 19,45% (Hainan Airlines) dan minimum -238,73% (Malaysian Airlines).



Tabel 4.16  
Rasio Profitabilitas Industri Tahun 2012

Kategori	Rasio Keuangan	Data Industri 2012		
		Min	Rata-rata	Maks
Rasio Profitabilitas	<i>Operating Profit Margin</i>	-2.72%	2.68%	6.90%
	<i>Net Profit Margin</i>	-3.24%	1.78%	6.74%
	<i>Operating Ratio</i>	74.68%	95.67%	106.25%
	<i>Return on Assets</i>	-2.49%	1.68%	7.52%
	<i>Return on Equity</i>	-20.15%	2.89%	10.94%

Sumber : Hasil Olah Data

Di tahun 2012 kinerja profitabilitas industri penerbangan regional Asia ditunjukkan dalam tabel 4.16 diatas. Rata-rata *operating profit margin* industri selama 2012 bernilai 2,68%, angka ini berarti setiap Rp. 1 beban usaha yang dikeluarkan menghasilkan pendapatan usaha sebesar Rp. 0,02, nilai terbaik sebesar 6,90% (Hainan Airlines) dan capaian terburuk adalah -2,72% (Malaysian Airlines). *Net profit margin* dalam industri menunjukkan rata-rata sebesar 1,78%, dengan pencapaian terbaik senilai 6,74% (Hainan Airlines), dan terendah -3,24% (Malaysian Airlines). *Operating ratio* selama tahun 2012 memiliki rata-rata industri sebesar 95,67%, yang berarti tiap Rp. 1 pendapatan operasional dihasilkan dari beban operasional sebesar Rp. 0,95. Dimana nilai terburuk *operating ratio* 2012 sebesar 106,25% (Malaysian Airlines) dan terbaik sebesar 74,68% (Hainan Airlines). Rata-rata *return on assets* industri tahun 2012 senilai 1,68%, dengan nilai terendah -2,49% (Malaysian Airlines) dan tertinggi sebesar 7,52% (Cathay Pacific). Sedangkan rata-rata *return on equity* periode yang sama sebesar 2,89%, dengan nilai maksimum 10,94% (Korean Airlines) dan minimum -20,15% (Malaysian Airlines).



#### 4.4.4 Analisa Aktifitas

Tabel 4.17  
Rasio Aktifitas Industri Tahun 2010-2012

Kategori	Rasio Keuangan	Data Industri 2010-2012		
		Min	Rata-rata	Maks
Rasio Aktifitas	<i>Total Assets Turnover</i>	0.26	0.69	1.09
	<i>Fixed Assets Turnover</i>	0.70	1.14	1.73
	<i>Average Collection Period</i>	7.36	29.22	40.69
	<i>Inventory Turnover</i>	12.25	36.22	87.68
	<i>Account Receivable Turnover</i>	8.97	15.52	49.60

Sumber : Hasil Olah Data

Selama tahun 2010-2012 rasio aktifitas industri penerbangan niaga berjadwal regional Asia secara umum memiliki *trend* yang berfluktuasi. Terjadi peningkatan rasio-rasio aktifitas di tahun 2010 ke tahun 2011, sedangkan di tahun 2011 ke tahun 2012 terjadi sedikit penurunan. Selama periode tiga tahun tersebut nilai rata-rata *total assets turnover* adalah 0,69x, dengan nilai terendah 0,26x dan tertinggi 1,09x. Rasio *fixed assets turnover* menunjukkan nilai rata-rata 1,14x, dengan nilai minimum 0,70x dan maksimum 1,73x. Selanjutnya *average collection period* industri selama 2010-2012 memiliki rata-rata hari penagihan selama 29,22 hari, dengan periode tercepat 7,36 hari dan terlama 40,69 hari. Untuk rata-rata rasio *inventory turnover* di industri selama tiga tahun 36,22x, dengan nilai terendah 12,25x dan tertinggi 87,68x. Indikator aktifitas yang terakhir yaitu *account receivable turnover* memiliki rata-rata industri sebesar 15,52x, dengan nilai terendah 8,97x dan tertinggi 49,60x.

Tabel 4.18  
Rasio Aktifitas Industri Tahun 2010

Kategori	Rasio Keuangan	Data Industri 2010		
		Min	Rata-rata	Maks
Rasio Aktifitas	<i>Total Assets Turnover</i>	0.30	0.68	1.04
	<i>Fixed Assets Turnover</i>	0.72	1.15	1.71
	<i>Average Collection Period</i>	7.36	30.60	40.69
	<i>Inventory Turnover</i>	12.25	36.07	87.68
	<i>Account Receivable Turnover</i>	8.97	15.45	49.60

Sumber : Hasil Olah Data

Tahun 2010 berdasarkan data di tabel 4.18 rasio aktifitas industri penerbangan niaga berjadwal regional Asia, selama periode satu tahun tersebut nilai rata-rata *total assets turnover* adalah 0,68x, dengan nilai terendah 0,30x dan tertinggi 1,04x. Rasio *fixed assets turnover* menunjukkan nilai rata-rata 1,15x, dengan nilai minimum 0,72x dan maksimum 1,71x. Selanjutnya *average collection period* selama tahun 2010 memiliki rata-rata hari penagihan selama 30,60 hari, dengan periode tercepat 7,36 hari dan terlama 40,69 hari. Untuk rata-rata rasio *inventory turnover* di industri selama satu tahun 36,07x, dengan nilai terendah 12,25x dan tertinggi 87,68x. Indikator aktifitas yang terakhir yaitu *account receivable turnover* memiliki rata-rata industri sebesar 15,45x, dengan nilai terendah 8,97x dan tertinggi 49,60x.

Tabel 4.19  
Rasio Aktifitas Industri Tahun 2011

Kategori	Rasio Keuangan	Data Industri 2011		
		Min	Rata-rata	Maks
Rasio Aktifitas	<i>Total Assets Turnover</i>	0.32	0.71	1.09
	<i>Fixed Assets Turnover</i>	0.84	1.17	1.73
	<i>Average Collection Period</i>	8.03	29.28	39.49
	<i>Inventory Turnover</i>	13.09	34.80	85.20
	<i>Account Receivable Turnover</i>	9.24	15.42	45.46

Sumber : Hasil Olah Data

Di tahun 2011 dalam tabel 4.19 rasio aktifitas industri penerbangan regional Asia, nilai rata-rata *total assets turnover* adalah 0,71x, dengan nilai terendah 0,32x dan tertinggi 1,09x. Rasio *fixed assets turnover* menunjukkan nilai rata-rata 1,17x, dengan nilai minimum 0,84x dan maksimum 1,73x. Selanjutnya *average collection period* selama tahun 2011 memiliki rata-rata hari penagihan selama 29,28 hari, dengan periode tercepat 8,03 hari dan terlama 39,49 hari. Untuk rata-rata rasio *inventory turnover* di industri selama satu tahun 34,80x, dengan nilai terendah 13,09x dan tertinggi 85,20x. Indikator aktifitas yang terakhir

yaitu *account receivable turnover* memiliki rata-rata industri sebesar 15,42x, dengan nilai terendah 9,24x dan tertinggi 45,46x.

Tabel 4.20  
Rasio Aktifitas Industri Tahun 2012

Kategori	Rasio Keuangan	Data Industri 2012		
		Min	Rata-rata	Maks
Rasio Aktifitas	<i>Total Assets Turnover</i>	0.26	0.68	0.97
	<i>Fixed Assets Turnover</i>	0.70	1.11	1.66
	<i>Average Collection Period</i>	8.70	27.79	36.33
	<i>Inventory Turnover</i>	16.47	37.78	83.23
	<i>Account Receivable Turnover</i>	10.05	15.68	41.95

Sumber : Hasil Olah Data

Di tabel 4.20 pada tahun 2012 rasio aktifitas industri penerbangan niaga berjadwal regional Asia, selama periode satu tahun tersebut nilai rata-rata *total assets turnover* adalah 0,68x, dengan nilai terendah 0,26x dan tertinggi 0,97x. Rasio *fixed assets turnover* menunjukkan nilai rata-rata 1,11x, dengan nilai minimum 0,70x dan maksimum 1,66x. Selanjutnya *average collection period* selama tahun 2012 memiliki rata-rata hari penagihan selama 27.79 hari, dengan periode tercepat 8,70 hari dan terlama 36,33 hari. Untuk rata-rata rasio *inventory turnover* di industri selama tahun 2012 sebesar 37,78x, dengan nilai terendah 16,47x dan tertinggi 83,23x. Indikator aktifitas yang terakhir yaitu *account receivable turnover* memiliki rata-rata industri sebesar 15,68x, dengan nilai terendah 10,05x dan tertinggi 41,95x.

#### 4.5 Analisa Cross-Section

Analisis *cross-section* dilakukan dengan membandingkan rasio-rasio keuangan perusahaan PT. Garuda Indonesia Tbk. yang menjadi objek penelitian dengan data rasio rata-rata Industri. Perusahaan penerbangan yang dijadikan pembanding sebagai data rata-rata industri adalah maskapai yang mendapat penghargaan 2012 Skytrax's best airlines in Asia,

yaitu Asiana Airlines, Singapore Airlines, Cathay Pasific Airways, ANA All Nippon Airways, Thai Airways, Malaysia Airlines, Eva Air, Korean Air, Hainan Airlines. Data yang diperbandingkan adalah data rasio-rasio keuangan selama periode penelitian yaitu tahun 2010-2012.

#### 4.5.1 Analisis Likuiditas

Tabel 4.21

Analisa Cross-Section Rasio Likuiditas Tahun 2010-2012

Kategori	Rasio Keuangan	Rata-rata	Data Industri 2010-2012		
		Garuda Indonesia	Min	Rata-rata	Maks
Rasio Likuiditas	<i>Current Ratio</i>	91.46%	35.92%	83.18%	156.91%
	<i>Quick Ratio</i>	79.82%	31.11%	75.18%	151.53%
	<i>Cash Ratio</i>	43.38%	7.58%	46.76%	126.86%

Sumber : Hasil Olah Data

Dari tabel 4.21 diatas dapat dikemukakan bahwa secara umum pencapaian rata-rata rasio likuiditas Garuda Indonesia selama tiga tahun lebih baik daripada angka rata-rata industri dalam periode yang sama. Hanya rata-rata *cash ratio* yang sedikit berada di bawah rata-rata industri tepatnya 3.38% di bawah rata-rata industri.

Tabel 4.22

Analisa Cross-Section Rasio Likuiditas Tahun 2010

Kategori	Rasio Keuangan	Garuda Indonesia	Data Industri 2010		
		2010	Min	Rata-rata	Maks
Rasio Likuiditas	<i>Current Ratio</i>	74.35%	35.92%	83.16%	144.90%
	<i>Quick Ratio</i>	62.77%	31.11%	74.82%	135.39%
	<i>Cash Ratio</i>	22.46%	7.58%	46.57%	102.06%

Sumber : Hasil Olah Data

Tabel 4.23

## Analisa Cross-Section Rasio Likuiditas Tahun 2011

Kategori	Rasio Keuangan	Garuda Indonesia 2011	Data Industri 2011		
			Min	Rata-rata	Maks
Rasio Likuiditas	<i>Current Ratio</i>	115.63%	37.82%	80.66%	156.91%
	<i>Quick Ratio</i>	103.35%	32.35%	72.59%	151.53%
	<i>Cash Ratio</i>	64.49%	8.08%	44.51%	126.86%

Sumber : Hasil Olah Data

Tabel 4.24

## Analisa Cross-Section Rasio Likuiditas Tahun 2012

Kategori	Rasio Keuangan	Garuda Indonesia 2012	Data Industri 2012		
			Min	Rata-rata	Maks
Rasio Likuiditas	<i>Current Ratio</i>	84.40%	48.96%	85.71%	136.86%
	<i>Quick Ratio</i>	73.34%	41.03%	78.13%	131.05%
	<i>Cash Ratio</i>	43.19%	11.66%	49.19%	102.56%

Sumber : Hasil Olah Data

Dari data dalam tabel 4.22 - 4.24 diatas dapat dikemukakan bahwa likuiditas Garuda Indonesia secara garis besar masih berada di bawah rata-rata industri, peningkatan signifikan yang menghasilkan nilai diatas rata-rata industri pada 2011 disebabkan oleh adanya *Initial Public Offering* atau penawaran saham perdana yang menyebabkan likuiditas perusahaan meningkat signifikan selama tahun 2011. Di tahun 2012 terjadi penurunan nilai rasio-rasio likuiditas yang antara lain disebabkan oleh peningkatan jumlah kewajiban lancar dari USD 645 juta di 2011 ke USD 754 juta pada tahun 2012, disertai penurunan jumlah aktiva lancar perusahaan dari tahun 2011 pada angka USD 757 juta menjadi USD 636 juta tahun 2012. Penyebab terbesar turunnya nilai aktiva lancar ini akibat penurunan nilai komponen kas dan setara kas sebesar USD 91 juta selama tahun 2012. Dalam *annual report* PT. Garuda Indonesia Tbk. tahun 2012 penggunaan kas dan setara kas di tahun 2012 digunakan untuk

pembayaran hutang perusahaan yang sebagian besar berupa hutang jangka panjang = USD 124 juta dan pembayaran uang muka pembelian pesawat baru sebesar USD 373 juta.

#### 4.5.2 Analisis Solvabilitas

Tabel 4.25

Analisa Cross-Section Rasio Solvabilitas Tahun 2010-2012

Kategori	Rasio Keuangan	Rata-rata Garuda Indonesia	Data Industri 2010-2012		
			Min	Rata-rata	Maks
Rasio Solvabilitas	<i>Debt Ratio</i>	62.81%	26.50%	71.42%	91.55%
	<i>Debt to Equity Ratio</i>	186.47%	43.33%	335.34%	824.92%
	<i>Lt-Debt to Equity Ratio</i>	88.55%	7.44%	203.99%	526.53%
	<i>Equity to Total Assets</i>	37.16%	8.45%	27.25%	61.15%
	<i>Equity to Fixed Assets</i>	113.72%	11.64%	46.92%	104.51%

Sumber : Hasil Olah Data

Di tabel 4.25 diatas terlihat bahwa rata-rata pencapaian Garuda Indonesia di bidang solvabilitas selama 2010-2012 keseluruhan rasio solvabilitas perusahaan berada diatas rata-rata industri. 4 rasio yang menjadi indikator solvabilitas masih berada di bawah pencapaian terbaik di industri (nilai min untuk *debt ratio*, *debt to equity ratio*, *long-term debt to equity ratio* dan nilai max untuk *equity to total assets ratio* dan *equity to fixed assets ratio*). Hanya rata-rata *equity to fixed assets ratio* Garuda Indonesia yang diatas nilai terbaik (*max*) yang dicapai industri.



Tabel 4.26

## Analisa Cross-Section Rasio Solvabilitas Tahun 2010

Kategori	Rasio Keuangan	Garuda Indonesia 2010	Data Industri 2010		
			Min	Rata-rata	Maks
Rasio Solvabilitas	<i>Debt Ratio</i>	74.61%	26.50%	69.00%	85.39%
	<i>Debt to Equity Ratio</i>	294.93%	43.33%	295.43%	584.64%
	<i>Lt-Debt to Equity Ratio</i>	143.33%	10.46%	159.01%	304.84%
	<i>Equity to Total Assets</i>	25.30%	14.61%	29.66%	61.15%
	<i>Equity to Fixed Assets</i>	59.86%	27.78%	49.88%	91.27%

Sumber : Hasil Olah Data

Tabel 4.27

## Analisa Cross-Section Rasio Solvabilitas Tahun 2011

Kategori	Rasio Keuangan	Garuda Indonesia 2011	Data Industri 2011		
			Min	Rata-rata	Maks
Rasio Solvabilitas	<i>Debt Ratio</i>	58.10%	29.79%	73.25%	91.55%
	<i>Debt to Equity Ratio</i>	138.63%	50.41%	336.17%	824.92%
	<i>Lt-Debt to Equity Ratio</i>	60.89%	7.44%	228.21%	526.53%
	<i>Equity to Total Assets</i>	41.91%	8.45%	25.46%	59.09%
	<i>Equity to Fixed Assets</i>	144.83%	11.64%	44.33%	104.51%

Sumber : Hasil Olah Data

Tabel 4.28

## Analisa Cross-Section Rasio Solvabilitas Tahun 2012

Kategori	Rasio Keuangan	Garuda Indonesia 2012	Data Industri 2012		
			Min	Rata-rata	Maks
Rasio Solvabilitas	<i>Debt Ratio</i>	55.72%	28.51%	72.01%	88.52%
	<i>Debt to Equity Ratio</i>	125.84%	47.65%	374.42%	771.14%
	<i>Lt-Debt to Equity Ratio</i>	61.42%	7.72%	224.75%	515.29%
	<i>Equity to Total Assets</i>	44.28%	11.48%	26.62%	59.83%
	<i>Equity to Fixed Assets</i>	136.47%	16.38%	46.56%	98.55%

Sumber : Hasil Olah Data

Solvabilitas Garuda Indonesia selama tahun 2010 hingga 2012 (tabel 4.26 – tabel 4.28) memiliki *trend* yang terus meningkat, dan kelima rasio yang menjadi indikator solvabilitas berada diatas angka rata-rata industri. Salah satu faktor yang mempengaruhi hal ini adalah adanya penawaran saham perdana pada 11 Februari 2011 menghasilkan terus meningkatnya jumlah ekuitas Garuda Indonesia secara signifikan selama tiga tahun terakhir dari USD 496 juta pada 2010, menjadi USD 967 juta per 31 Desember tahun 2011, dan terus meningkat hingga USD 1.114 juta di akhir tahun 2012.

#### 4.5.3 Analisis Profitabilitas

Tabel 4.29

## Analisa Cross-Section Rasio Profitabilitas Tahun 2010-2012

Kategori	Rasio Keuangan	Rata-rata Garuda Indonesia	Data Industri 2010-2012		
			Min	Rata-rata	Maks
Rasio Profitabilitas	Operating Profit Margin	2.74%	-16.81%	4.30%	15.73%
	Net Profit Margin	2.94%	-18.47%	2.64%	15.90%
	Operating Ratio	97.26%	71.38%	94.43%	118.63%
	Return on Assets	4.22%	-20.17%	1.33%	11.12%
	Return on Equity	11.85%	-238.73%	-3.17%	29.57%

Sumber : Hasil Olah Data

Sesuai tabel 4.29 kemampuan Garuda Indonesia memperoleh laba selama tiga tahun memiliki rata-rata yang lumayan baik jika dibandingkan dengan rata-rata industri. 3 dari lima indikator profitabilitas, yaitu *net profit margin*, *return on assets*, dan *return on equity* memiliki nilai rata-rata yang lebih baik dibandingkan dengan rata-rata industri selama 2010-2012.

Tabel 4.30

Analisa Cross-Section Rasio Profitabilitas Tahun 2010

Kategori	Rasio Keuangan	Garuda Indonesia 2010	Data Industri 2010		
			Min	Rata-rata	Maks
Rasio Profitabilitas	Operating Profit Margin	-0.34%	-4.42%	7.92%	15.73%
	Net Profit Margin	2.64%	-4.67%	6.18%	15.90%
	Operating Ratio	100.34%	71.38%	91.25%	104.42%
	Return on Assets	3.77%	-3.09%	3.67%	11.12%
	Return on Equity	14.91%	-11.82%	13.10%	29.57%

Sumber : Hasil Olah Data

Tabel 4.31

Analisa Cross-Section Rasio Profitabilitas Tahun 2011

Kategori	Rasio Keuangan	Garuda Indonesia 2011	Data Industri 2011		
			Min	Rata-rata	Maks
Rasio Profitabilitas	<i>Operating Profit Margin</i>	3.72%	-16.81%	2.31%	12.15%
	<i>Net Profit Margin</i>	2.98%	-18.47%	-0.04%	10.79%
	<i>Operating Ratio</i>	96.28%	74.21%	96.38%	118.63%
	<i>Return on Assets</i>	4.49%	-20.17%	-1.36%	4.68%
	<i>Return on Equity</i>	10.71%	-238.73%	-25.49%	19.45%

Sumber : Hasil Olah Data

Tabel 4.32

## Analisa Cross-Section Rasio Profitabilitas Tahun 2012

Kategori	Rasio Keuangan	Garuda Indonesia 2012	Data Industri 2012		
			Min	Rata-rata	Maks
Rasio Profitabilitas	<i>Operating Profit Margin</i>	4.84%	-2.72%	2.68%	6.90%
	<i>Net Profit Margin</i>	3.19%	-3.24%	1.78%	6.74%
	<i>Operating Ratio</i>	95.16%	74.68%	95.67%	106.25%
	<i>Return on Assets</i>	4.40%	-2.49%	1.68%	7.52%
	<i>Return on Equity</i>	9.94%	-20.15%	2.89%	10.94%

Sumber : Hasil Olah Data

Dari tiga tabel diatas (tabel 4.30 – 4.32) dapat dipaparkan bahwa kinerja Garuda Indonesia dalam memperoleh keuntungan/laba selama tahun 2010 hingga tahun 2012 seperti halnya dalam likuiditas dan solvabilitas, secara umum *trend* profitabilitas garuda terus membaik. Sejak mengalami kerugian operasional di tahun 2010 nilai *operating profit margin* perusahaan terus meningkat hingga sebesar 4,84% atau 2,16% diatas rata-rata industri di tahun 2012. Keempat indikator lainnya juga terus meningkat dan berada diatas rata-rata industri. Hal ini disebabkan oleh penerapan *cost discipline* sebagai salah satu *driver Quantum Leap* oleh Garuda Indonesia dengan memfokuskan pada penekanan biaya secara terus menerus, namun tetap berupaya meningkatkan kualitas pelayanan. Hal ini akan menghasilkan keseluruhan biaya yang terjadi, berada pada tingkat yang lebih kompetitif dibandingkan maskapai-maskapai regional lainnya. Strategi ini diterapkan melalui dua inisiatif, yaitu: Peralihan dari *Indirect sales model* (misal: agen perjalanan) menjadi *direct sales model* (misal: *internet, call center*), sehingga dapat menekan biaya penjualan. Serta pengoperasian armada baru yang dapat mengurangi biaya perawatan dan biaya bahan bakar.

#### 4.5.4 Analisis Aktifitas

Tabel 4.33

Analisa Cross-Section Rasio Aktifitas Tahun 2010-2012

Kategori	Rasio Keuangan	Rata-rata Garuda Indonesia	Data Industri 2010-2012		
			Min	Rata-rata	Maks
Rasio Aktifitas	<i>Total Assets Turnover</i>	1.44	0.26	0.69	1.09
	<i>Fixed Assets Turnover</i>	4.28	0.70	1.14	1.73
	<i>Average Collection Period</i>	19.55	7.36	29.22	40.69
	<i>Inventory Turnover</i>	37.16	12.25	36.22	87.68
	<i>Account Receivable Turnover</i>	18.94	8.97	15.52	49.60

Sumber : Hasil Olah Data

Berdasarkan hasil perhitungan di tabel 4.33 rata-rata rasio-rasio aktifitas atau manajemen aset Garuda Indonesia menunjukkan hasil yang baik dan seluruh indikator berada diatas rata-rata industri selama tahun 2010-2012.

Tabel 4.34

Analisa Cross-Section Rasio Aktifitas Tahun 2010

Kategori	Rasio Keuangan	Garuda Indonesia 2010	Data Industri 2010		
			Min	Rata-rata	Maks
Rasio Aktifitas	<i>Total Assets Turnover</i>	1.43	0.30	0.68	1.04
	<i>Fixed Assets Turnover</i>	3.38	0.72	1.15	1.71
	<i>Average Collection Period</i>	22.35	7.36	30.60	40.69
	<i>Inventory Turnover</i>	32.17	12.25	36.07	87.68
	<i>Account Receivable Turnover</i>	16.33	8.97	15.45	49.60

Sumber : Hasil Olah Data

Tabel 4.35

## Analisa Cross-Section Rasio Aktifitas Tahun 2011

Kategori	Rasio Keuangan	Garuda Indonesia 2011	Data Industri 2011		
			Min	Rata-rata	Maks
Rasio Aktifitas	<i>Total Assets Turnover</i>	1.51	0.32	0.71	1.09
	<i>Fixed Assets Turnover</i>	5.21	0.84	1.17	1.73
	<i>Average Collection Period</i>	19.69	8.03	29.28	39.49
	<i>Inventory Turnover</i>	37.70	13.09	34.80	85.20
	<i>Account Receivable Turnover</i>	18.53	9.24	15.42	45.46

Sumber : Hasil Olah Data

Tabel 4.36

## Analisa Cross-Section Rasio Aktifitas Tahun 2012

Kategori	Rasio Keuangan	Garuda Indonesia 2012	Data Industri 2012		
			Min	Rata-rata	Maks
Rasio Aktifitas	<i>Total Assets Turnover</i>	1.38	0.26	0.68	0.97
	<i>Fixed Assets Turnover</i>	4.25	0.70	1.11	1.66
	<i>Average Collection Period</i>	16.62	8.70	27.79	36.33
	<i>Inventory Turnover</i>	41.61	16.47	37.78	83.23
	<i>Account Receivable Turnover</i>	21.96	10.05	15.68	41.95

Sumber : Hasil Olah Data

Selama tahun 2010-2012 rasio aktifitas Garuda Indonesia secara umum memiliki *trend* yang membaik dan berada diatas rata-rata industri, meskipun belum berada pada posisi maksimal (teratas) di Industri. Dari seluruh kompetitor berdasarkan perhitungan rasio aktifitas Hainan Airlines (*average collection period* dan *account receivable turnover*), Malaysian Airlines (*total assets turnover*), Asiana Airlines (*fixed assets turnover*), serta Cathay Pacific (*inventory turnover*) mencapai raihan angka terbaik di masing-masing rasio aktifitas.



#### 4.6. Implikasi Manajerial

Hasil analisa yang telah dilakukan dalam penelitian ini menunjukkan bahwa secara umum kinerja keuangan PT. Garuda Indonesia Tbk. berada dalam *trend* yang meningkat. Dalam bidang likuiditas fluktuasi rasio yang terjadi dalam 3 tahun terakhir memberi gambaran bahwa manajemen masih dapat meningkatkan efisiensi dan efektifitas pengelolaan likuiditas perusahaan, agar memastikan tidak terjadinya *default* atau gagal bayar terhadap hutang-hutang jangka pendek maupun hutang jangka panjang perusahaan yang akan jatuh tempo dalam jangka waktu dibawah satu tahun. Hal tersebut akan meningkatkan kepercayaan kreditur atau pihak ketiga yang akan meminjamkan dananya kepada perusahaan.

Di bidang solvabilitas *trend* rasio-rasio solvabilitas yang terus meningkat menggambarkan bahwa kemampuan PT. Garuda Indonesia Tbk. dalam memenuhi seluruh kewajibannya baik jangka pendek maupun jangka panjang terus membaik. Hal ini menunjukkan kepada investor atau calon investor keberlangsungan perusahaan dalam jangka panjang terjamin dengan semakin baik. Namun manajemen perusahaan tetap harus memperhatikan penggunaan hutang-hutangnya karena dalam industri penerbangan yang termasuk *capital intensive industry*, perusahaan-perusahaan penerbangan cenderung memiliki nilai *debt to equity ratio* yang tinggi. Hal ini bila tidak dikelola dengan baik akan merugikan kesehatan keuangan perusahaan.

Profitabilitas PT. Garuda Indonesia Tbk. berdasarkan hasil penelitian ini menunjukkan *trend* positif. Dari kerugian operasional yang dialami di tahun 2010 perusahaan berhasil memperoleh dan terus meningkatkan laba/keuntungannya di tahun-tahun berikutnya. Dalam profitabilitas ini manajemen perusahaan masih harus berusaha untuk meningkatkan *return on equity* yang *trend*-nya terus menurun meskipun pencapaian perusahaan masih diatas rata-rata industri yang *trend* ROE-nya juga menurun.

PT. Garuda Indonesia dalam aktifitas atau manajemen asetnya terbilang baik dan memiliki *trend* yang positif. Hal ini mengindikasikan dari tahun ke tahun selama periode penelitian kemampuan manajemen perusahaan dalam mengelola aset dan menjalankan operasional perusahaan semakin baik. Salah satu contohnya manajemen Garuda Indonesia berhasil mempersingkat waktu dalam mengubah penjualan kreditnya menjadi kas atau setara kas berdasarkan peningkatan *average collection period* dan *account receivable turnover*-nya.



## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1. Kesimpulan

Dari analisa hasil penelitian yang telah diuraikan dan dijelaskan dalam bab sebelumnya, dapat kita simpulkan bahwa kinerja keuangan PT. Garuda Indonesia Tbk. selama periode penelitian tahun 2010 hingga 2012 secara garis besar menunjukkan *trend* yang terus meningkat.

Dari hasil analisa rasio keuangan pada tahun 2011 terdapat beberapa rasio yang dijadikan indikator penelitian mengalami peningkatan yang cukup signifikan dibandingkan tahun sebelumnya. Di tahun 2012 beberapa rasio keuangan PT. Garuda Indonesia mengalami sedikit penurunan, namun secara umum kinerja perusahaan mengalami peningkatan.

Dari hasil analisa *cross-section*, dapat disimpulkan bahwa diantara perusahaan penerbangan niaga berjadwal layanan penuh yang menjadi objek penelitian (maskapai penerbangan kompetitor PT. Garuda Indonesia Tbk. di kawasan regional Asia), kinerja keuangan Garuda Indonesia terbilang cukup baik. Hal ini dapat kita lihat dari seluruh rasio yang dijadikan indikator kinerja pada 2010 rata-rata Garuda Indonesia masih berada di bawah rata-rata industri, kemudian meningkat di 2011 dimana rata-rata Garuda Indonesia telah berada di atas rata-rata industry. Terakhir di tahun 2012 Garuda Indonesia rata-rata berada di atas rata-rata industri dan banyak rasio keuangan Garuda Indonesia yang berada di empat besar diantara kesepuluh perusahaan.

Hasil kinerja yang diperoleh tersebut menunjukkan bahwa program ekspansi *Quantum leap* yang dicanangkan PT. Garuda Indonesia Tbk. pada bulan juli tahun 2009, memberikan dampak positif kepada perusahaan.

## 5.2. Saran

Penelitian-penelitian selanjutnya dapat dilakukan dengan rentang waktu periode penelitian yang lebih panjang, sebagai evaluasi untuk mengetahui dampak dari suatu kebijakan strategis yang ditetapkan oleh perusahaan (contohnya program *quantum leap*) terhadap kinerja keuangan perusahaan dan daya saing perusahaan dalam jangka panjang.

Penelitian-penelitian selanjutnya juga dapat dilakukan dengan menggunakan rasio-rasio keuangan dan/atau metode analisa kinerja keuangan yang berbeda sehingga dapat diperoleh gambaran likuiditas, solvabilitas, profitabilitas, dan aktifitas perusahaan dari sudut pandang komponen laporan keuangan (baik laporan neraca, laporan rugi laba, maupun laporan arus kas) yang lain.

## DAFTAR PUSTAKA

- AA. Anwar Prabu Mangkunegara, 2000. Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan. Bandung : PT Remaja Rosdakarya.
- Bailey, John. Schermerhorn, John. Hunt, James and Osborne, Richard., 1991. Managing Organizational Behaviour (2nd ed) Brisbane: John Wiley and Sons.
- Bernardin, H. John and Russel, E.A., 1993. Human resource Management, An Experiential Approach. Mc. Graw Hill International Edition, Singapore: Mac Graw Hill Book Co.
- Bourne, M., Neely, A.D., Mills, J. and Platts, K.W. 2003. Implementing performance measurement systems: a literature review. International Journal Business Performance Management, Vol. 5, No. 1
- Chenhall, Robert H., Langfield-smith, Kim. 2007. Multiple Perspectives of Performance Measures. Australia : Monash University.
- Davis B Gordon ,1993. Kerangka Dasar Sistem Informasi Manajemen Bagian I, Jakarta; Pustaka Binaman Presindo.
- Fees, P. E., Reeve, J. M., Warren, C. S., & Niswonger, C. R. 1999. Prinsip – prinsip akuntansi jilid 1 edisi 19. alih bahasa Sirait, A., Gunawan, H.. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Fransy Gillis Kaparang, Stevani dan Soepriyanto, Gatot. 2011. Penilaian Bisnis Perusahaan Dengan Menggunakan Laporan Keuangan (Studi Kasus Pada PT. Garuda Indonesia (Persero). Universitas Bina Nusantara.
- Grafton, J., Lillis, A. M., & S. K. Widener. 2010. The role of performance measurement and evaluation in building organizational capabilities and performance. *Accounting, Organizations and Society*
- Glueck .F. William and Jauch. R. Lawrence. 1993. Manajemen Strategi dan Manajemen Perusahaan. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Harahap, Sofyan Syafri. 2002. Teori Akuntansi Laporan Keuangan. Jakarta : PT. Bumi Aksara.

- Hasibuan, Maluyu, SP.(2001). Organisasi dan Motivasi.Jakarta:Bumi Aksara.
- Keban, Yeremias. T. 2004. Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik, Konsep, Teori, dan Isu. Yogyakarta. Gava Media.
- Keown J, Arthur. Scott F, David. Martin D, Jhon. Petty J, William. 2002. Dasar –Dasar Manajemen Keuangan. Jakarta : Salemba Empat.
- Mulyadi. 1993. Akuntansi Biaya Edisi ke-5. Yogyakarta: BP-STIE YKPN.
- Munawir, S. 2002. Analisis Laporan Keuangan. Edisi Kedua. Yogyakarta : YPKN.
- Neely, Andy. Gregory, Mike. Platts, Ken. 1995. Performance measurement system design: A literature review and research agenda. International Journal of Operations & Production Management
- Neely, A.D., Gregory, M.J. and Platts, K.W. 2005. Performance Measurement System Design: A Literature Review and Research Agenda. Reprinted in International Journal of Operations and Production Management.
- Obaidullah Jan, AccountingExplained.com, 2012
- Riyanto, Basuki 2001. Manajemen Keuangan. Jakarta : Erlangga
- Robbins, Stephen P. 1994. Teori Organisasi : Struktur, Desain, dan Aplikasi, Edisi Ketiga, Alih Bahasa Jusuf Udaya, Jakarta: Arcan.
- Sawir, Agnes. 2005. Analisis Kinerja Keuangan dan Perencanaan Keuangan. Jakarta : Gramedia Pustaka.
- Trochim, William M. 2006. The Research Methods Knowledge Base, 3rd Edition. Atomic Dog.
- Umar, Husein. 2003. Evaluasi Kinerja Perusahaan, Jakarta : Gramedia Pustaka Utama
- Virginia, Arnisa. 2012. Financial Performance Assessment Of PT Garuda Indonesia In Comparison Against Other Global Airline Companies. Sekolah Bisnis dan Manajemen, Institut Teknologi Bandung.



Warsono. 2003. Manajemen Keuangan Buku I. Edisi Ketiga. Malang: Bayumedia.

Wild, John. 2005. General Accounting. Translation. Jakarta : Penada Media Group.



## LAMPIRAN 1

### DAFTAR 10 PERUSAHAAN PENERBANGAN OBJEK PENELITIAN

1. PT. Garuda Indonesia Tbk.
2. All Nippon Airways
3. Asiana Airlines
4. Cathay Pacific
5. EVA Air
6. Hainan Airlines
7. Korean Airlines
8. Malaysian Airlines
9. Singapore Airlines
10. Thai Airways

LAMPIRAN 2

Liquidity Ratio for the year 2010-2012																
Category	Financial Ratio	Garuda Indonesia			All Nippon Airways			Asiana Airlines			Cathay Pacific			EVA Air		
		2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Liquidity	Industry Average															
	Current Ratio	74.35%	115.63%	84.40%	89.19%	105.50%	119.02%	35.92%	37.82%	52.48%	104.17%	84.73%	100.88%	94.45%	98.38%	100.07%
	Quick Ratio	62.77%	103.35%	73.34%	77.15%	93.10%	108.20%	31.11%	32.35%	44.53%	101.27%	81.61%	97.55%	71.03%	74.99%	81.97%
	Cash Ratio	22.46%	64.49%	43.19%	41.01%	47.10%	60.51%	7.58%	8.08%	11.66%	68.78%	52.96%	67.37%	44.21%	48.37%	59.19%
Liquidity	Industry Average															
	Current Ratio	65.55%	73.74%	72.71%	43.68%	46.33%	48.96%	73.61%	38.62%	53.85%	144.90%	156.91%	136.86%	96.99%	83.90%	86.61%
	Quick Ratio	65.39%	73.36%	72.51%	37.99%	39.86%	41.03%	65.73%	33.54%	49.14%	135.39%	151.53%	131.05%	88.36%	72.99%	77.20%
	Cash Ratio	52.96%	56.02%	63.16%	14.51%	21.38%	20.78%	40.67%	15.64%	31.15%	102.06%	126.86%	102.56%	47.35%	24.17%	26.32%
Sumber : Hasil Olah Data																

LAMPIRAN 3

Solvability Ratio for the year 2010-2012																			
Category	Financial Ratio	2010-2012 10 Co.'s Industry Average			Garuda Indonesia			All Nippon Airways			Asiana Airlines			Cathay Pacific			EVA Air		
		2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Solvability	Debt Ratio	70.56%	58.10%	55.72%	74.18%	72.70%	72.29%	85.39%	85.01%	83.49%	57.50%	59.21%	63.03%	72.55%	72.80%	73.33%			
	Debt to Equity Ratio	320.45%	138.63%	125.84%	284.03%	271.22%	267.78%	584.64%	567.31%	505.68%	135.27%	145.13%	170.50%	264.29%	267.66%	274.93%			
	L-Debt to Equity Ratio	192.44%	143.33%	61.42%	186.69%	184.61%	182.50%	304.84%	231.15%	303.81%	70.62%	78.98%	107.86%	169.94%	171.49%	168.55%			
	Equity to Total Assets	28.24%	25.30%	44.28%	26.12%	26.80%	27.00%	14.61%	14.99%	16.51%	42.51%	40.80%	36.97%	27.45%	27.20%	26.67%			
	Equity to Fixed Assets	53.60%	59.86%	136.47%	42.13%	43.58%	44.32%	29.61%	26.57%	28.27%	82.33%	76.12%	68.00%	44.60%	43.27%	45.35%			
Solvability	Financial Ratio	2010-2012 10 Co.'s Industry Average			Hanjin Airlines			Korean Air			Malaysian Airlines			Singapore Airlines			Thai Airways		
	Debt Ratio	70.56%	81.22%	74.21%	80.36%	89.19%	88.32%	71.55%	91.55%	87.64%	26.50%	29.79%	28.51%	71.78%	76.89%	77.04%			
	Debt to Equity Ratio	320.45%	432.41%	287.79%	409.12%	824.92%	771.14%	251.46%	108.35%	708.76%	43.33%	50.41%	47.65%	254.31%	332.64%	335.55%			
	L-Debt to Equity Ratio	192.44%	198.07%	140.04%	236.69%	526.53%	515.29%	96.83%	408.03%	379.81%	10.46%	7.44%	7.72%	156.93%	221.22%	217.13%			
	Equity to Total Assets	28.24%	18.78%	25.79%	19.64%	10.81%	11.48%	28.45%	8.45%	12.37%	61.15%	59.09%	59.83%	28.22%	23.11%	22.96%			
Equity to Fixed Assets	53.60%	44.82%	69.55%	27.78%	15.71%	16.38%	46.16%	11.64%	16.63%	91.27%	104.51%	98.55%	40.23%	30.95%	31.94%				
Sumber : Hasil Olah Data																			

## LAMPIRAN 4

Profitability Ratio for the year 2010-2012																											
Category	Financial Ratio	2010-2012 10 Co.'s Industry Average			Garuda Indonesia			All Nippon Airways			Asiana Airlines			Cathay Pacific			EVA Air										
		2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012								
Profitability	Operating Profit Margin	-0.34%	3.72%	4.84%	-4.42%	4.99%	6.87%	10.42%	6.39%	3.05%	15.73%	5.59%	1.80%	12.11%	0.44%	0.76%											
	Net Profit Margin	2.64%	2.98%	3.19%	-4.67%	1.72%	1.99%	1.65%	-0.53%	1.06%	15.90%	5.76%	1.14%	11.51%	0.20%	0.47%											
	Operating Ratio	100.34%	96.28%	95.16%	104.42%	95.01%	93.12%	89.58%	93.61%	96.95%	87.65%	94.41%	98.20%	87.89%	99.56%	99.28%											
	Return on Assets	3.77%	4.49%	4.40%	-3.09%	1.21%	1.41%	1.39%	-0.52%	1.03%	11.12%	4.14%	7.52%	8.12%	0.15%	0.37%											
	Return on Equity	14.91%	10.71%	9.94%	-11.82%	4.51%	5.21%	9.54%	-3.47%	6.22%	26.15%	10.14%	1.97%	29.57%	0.55%	1.38%											
Profitability	Financial Ratio	2010-2012 10 Co.'s Industry Average			Hainan Airlines			Korean Air			Malaysia Airlines			Singapore Airlines			Thai Airways										
		2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012								
	Operating Profit Margin	12.91%	12.15%	6.90%	9.68%	3.34%	2.22%	2.03%	-16.81%	-2.72%	0.50%	8.75%	1.92%	12.31%	-4.07%	3.33%											
	Net Profit Margin	14.84%	10.79%	6.74%	4.03%	-2.55%	2.12%	1.83%	-18.47%	-3.24%	2.20%	7.91%	2.67%	96.18%	-5.23%	3.05%											
	Operating Ratio	71.38%	74.21%	74.68%	90.32%	96.66%	97.79%	102.65%	118.63%	106.25%	99.50%	91.25%	98.08%	87.83%	104.07%	96.67%											
Return on Assets	4.50%	3.49%	2.10%	2.59%	-1.49%	1.26%	1.91%	-20.17%	-2.49%	1.24%	4.68%	1.80%	5.24%	-3.70%	2.14%												
Return on Equity	23.97%	19.45%	8.14%	13.20%	-13.77%	10.94%	6.71%	-28.73%	-20.15%	2.03%	7.92%	3.01%	18.57%	-16.02%	9.33%												
Sumber : Hasil Olah Data																											

LAMPIRAN 5

Activity Ratio for the year 2010-2012																			
Category	Financial Ratio	2010-2012 10 Co.'s Industry Average			Garuda Indonesia			All Nippon Airways			Asiana Airlines			Cathay Pacific			EVA Air		
		2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Activity Ratio	Total Assets Turnover	0.76	1.43	1.51	1.38	0.66	0.70	0.71	0.84	0.98	0.97	0.70	0.72	0.64	0.71	0.73	0.78		
	Fixed Assets Turnover	1.46	3.38	5.21	4.25	1.07	1.14	1.16	1.71	1.73	1.66	1.35	1.34	1.18	1.15	1.17	1.33		
	Average Collection Period	28.26	22.35	19.69	16.62	28.12	26.73	29.25	33.95	33.68	30.68	39.94	39.49	36.33	25.52	24.52	21.66		
	Inventory Turnover	66.40	32.17	37.70	41.61	21.58	24.48	28.31	38.01	35.41	36.52	87.68	85.20	83.23	12.25	13.09	16.47		
	Account Receivable Turnover	15.86	16.33	18.53	21.96	12.98	13.65	12.48	10.75	10.84	12.00	9.14	9.24	10.05	14.30	14.88	16.85		
Activity Ratio	Financial Ratio	2010-2012 10 Co.'s Industry Average			Hanjin Airlines			Korean Air			Malaysia Airlines			Singapore Airlines			Thai Airways		
	Total Assets Turnover	0.76	0.30	0.32	0.26	0.64	0.59	0.59	1.04	1.09	0.77	0.57	0.59	0.67	0.63	0.71	0.70		
	Fixed Assets Turnover	1.46	0.72	0.84	0.70	0.91	0.85	0.85	1.69	1.50	1.03	0.84	1.05	1.11	0.89	0.95	0.98		
	Average Collection Period	28.26	7.36	8.03	8.70	29.35	30.11	27.91	38.45	35.29	34.71	40.69	34.55	33.61	32.02	31.15	27.26		
	Inventory Turnover	66.40	45.57	20.81	33.91	33.41	27.98	25.46	30.13	37.69	40.12	29.59	43.29	48.54	26.45	25.21	27.43		
Account Receivable Turnover	15.86	49.60	45.46	41.95	12.44	12.12	13.08	9.49	10.34	10.52	8.97	10.56	10.86	11.40	11.72	13.39			
Sumber : Hasil Olah Data																			