

## Analisa Rasio Keuangan Garuda Indonesia Airlines, Singapore Airlines Dan Thailand Airlines Dengan Uji Non-Parametrik (Periode: 2010 – 2014)

Susanto Wibowo<sup>1</sup>, Sutandi<sup>2</sup>

Universitas Buddhi Dharma

[payoosanto@gmail.com](mailto:payoosanto@gmail.com)<sup>1</sup>, [mydesignsw@gmail.com](mailto:mydesignsw@gmail.com)<sup>2</sup>

### Abstrak

Tujuan penelitian ini membandingkan kinerja keuangan maskapai penerbangan antara; Garuda Indonesia Airlines, Singapore Airlines dan Thailand Airlines dengan indikator analisa rasio keuangan dan indikator *Du Pont System* serta menggunakan uji statistik *Kruskal-Wallis* dan *Mann-Whitney U*. Data series laporan keuangan diambil dari tahun 2010-2014 berasal dari website masing-masing, bank sentral dan pasar saham yang ada dinegara masing-masing.

Pengujian hipotesis mencakup analisa rasio keuangan; likuiditas (*current ratio* atau *CR*), aktivitas (*total asset turn over* atau *TATO*), solvabilitas (*debt ratio* atau *DR*), profitabilitas (*net profit margin* atau *NPM*) dan *Du Pont System* (*return on investment* atau *ROI* dan *return on equity* atau *ROE*).

Hasil penelitian menunjukkan perbandingan rasio keuangan Garuda Indonesia Airlines, Singapore Airlines dan Thailand Airlines ada yang berbeda signifikan dan ada yang tidak signifikan. Rata-rata rasio keuangan Garuda Indonesia Airlines yang lebih baik pada *net profit margin* (*NPM*) saja sedangkan *current ratio* (*CR*), *total asset turn over* (*TATO*), *debt ratio* (*DR*), *return on investment* (*ROI*) dan *return on equity* (*ROE*) kurang baik.

**Kata kunci:** Rasio Keuangan, Du Pont System, Kruskal Wallis dan Mann Whitney U

### Pendahuluan

Kerugian yang terjadi di maskapai milik negara yaitu Garuda sepanjang tahun 2014 dengan tingkat kerugian sebesar hampir lima triliun rupiah. Ini semua dipengaruhi oleh beberapa faktor diantaranya “*impairment loss*” proses “*early termination*”, re-evaluasi aset serta investasi proses “*early termination*”, re-evaluasi aset serta investasi.

(Asia, 2015) Bagaimana dengan kondisi kinerja keuangan Thailand Airlines dan Singapore Airlines, penulis akan membandingkan rasio kinerja keuangan kedua maskapai tersebut dengan maskapai Garuda Indonesia Airlines.

Identifikasi masalah dalam penelitian ini untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan yang signifikan kinerja keuangan Garuda Indonesia Airlines dibandingkan dengan Singapore Airlines dan Thailand Airlines serta untuk mengetahui apakah kinerja keuangan Garuda Indonesia Airlines lebih baik bila dibandingkan dengan maskapai kedua negara tersebut.

Menurut (Sjahrial, 2006) metode *du pont system* merupakan alat ukur hubungan antar rasio keuangan secara menyeluruh yang menggabungkan data antara neraca dan rugi laba dalam menghasilkan laba (profitabilitas) ke dalam *ROI* dan *ROE*.

---

<sup>1</sup>Korespondensi: Susanto Wibowo. Universitas Buddhi Dharma. Jl. Imam Bonjol 41 Tangerang. Telepon. 021-5517853 E-mail. [payoosanto@gmail.com](mailto:payoosanto@gmail.com)

<sup>2</sup>Korespondensi: Sutandi. Universitas Buddhi Dharma. Jl. Imam Bonjol 41 Tangerang Telepon. 021-5517853. E-mail. [mydesignsw@gmail.com](mailto:mydesignsw@gmail.com)

Menurut (Prastowo & Juliaty, 2002) analisa laporan keuangan bertujuan untuk menilai efektifitas keputusan yang telah diambil oleh perusahaan dalam rangka menjalankan aktifitas usahanya. Penelitian ini membandingkan kinerja keuangan maskapai penerbangan antara; Garuda Indonesia Airlines, Singapore Airlines dan Thailand Airlines dengan indikator analisa rasio keuangan dan indikator *Du Pont System* serta menggunakan uji statistik *Kruskal-Wallis* dan *Mann-Whitney U*. Data series laporan keuangan diambil dari tahun 2010-2014 berasal dari website masing-masing, bank sentral dan pasar saham yang ada dinegara masing-masing

### ***Literature Review/Related Works***

#### **Metode Tulisan/Method**

Metode dalam penelitian ini merupakan penelitian deskriptif. Menurut (Nazir, 2005) penelitian deskriptif merupakan gambaran secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta serta hubungan antar fenomena yang diselidiki.

Menurut (Djarwanto, 1994) sampel atau contoh adalah sebagian dari populasi yang karakteristiknya hendak diteliti. Populasi atau universe adalah jumlah keseluruhan dari satuan-satuan atau individu-individu yang karakteristiknya hendak diteliti. Dan satuan-satuan tersebut dinamakan unit analisis, dan dapat berupa orang-orang, institusi-institusi, benda-benda, dst.

Populasi dalam penelitian adalah perusahaan maskapai penerbangan terbaik dan terbesar yang ada di negara Asia Tenggara. Sampel dalam penelitian ini yaitu perusahaan: Garuda Indonesia Airlines (dari Indonesia), Singapore Airlines (Singapore) dan Thailand Airlines (Thailand).

Penentuan sampel dari populasi tersebut diperoleh dengan menggunakan metode *purposive sampling* atau pengambilan sampel secara acak, yang didasarkan pada kriteria; perusahaan maskapai penerbangan adalah merupakan perusahaan yang terbaik di negara yang bersangkutan, perusahaan tersebut harus sudah *go public*, perusahaan tersebut telah mempublikasikan laporan keuangan tahunan (*annual report*) pada tahun; 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 dan laporan keuangan harus mempunyai tahun buku yang berakhir pada 31 Desember, untuk menghindari adanya waktu parsial dalam proses penghitungan rasio keuangannya.

Proses pengumpulan data laporan keuangan perusahaan maskapai penerbangan tersebut dilakukan melalui internet, yaitu dari; bursa efek masing-masing negara dan dari website dengan laporan keuangan merupakan dokumen utama untuk menjadi sampel data sekunder.

Semua data yang telah terkumpul selanjutnya diolah dan dianalisis dengan indikator dan rasio-rasio keuangan dari data masing-masing laporan keuangan perusahaan maskapai penerbangan tersebut sesuai dengan variabel-variabel yang telah ditetapkan dalam penelitian ini. Untuk menjawab hipotesis dilakukan dengan uji non-parametrik yaitu: *Kruskal Wallis* dan *Mann Whitney U*.

Statistik deskriptif menjelaskan rasio-rasio keuangan sebagai proksi kinerja keuangan perusahaan. Perbedaan kinerja keuangan ke dua negara akan terlihat pada nilai rata-rata (*mean*) masing-masing rasio. Dan masing-masing rasio belum dapat digunakan untuk menguji hipotesis, karena itu diperlukan uji perbedaan statistik lebih lanjut dengan menyesuaikan distribusi datanya. Beberapa tes yang dilakukan dalam menguji perbedaaan sampel lebih dari dua sampel yang sama maupun tidak sama (Ghozali, 2005), yaitu: *Descriptive*, digunakan untuk melihat ringkasan statistik dari kedua sampel region, yang secara nyata terlihat perbedaan, namun demikian perlu dilakukan uji statistik selanjutnya.

Jika distribusi tidak normal, maka akan digunakan uji non-parametrik *Kruskal Wallis One-Way Analysis of Variance by Rank* dengan tingkat signifikansi  $\alpha = 5\%$ . Uji tersebut digunakan mengingat sampel jumlah data yang kecil kurang dari 30 data sampelnya.

Jika  $P\ value \leq 5\%$  berarti terdapat perbedaan yang secara statistik untuk variabel proksi indikator kinerja dan karakteristik lainnya pada perusahaan maskapai penerbangan tersebut. Dengan demikian jika hipotesis alternatif benar, maka ada median yang berbeda (Ghozali, 2005).

Untuk uji signifikansinya, digunakan uji non-parametrik *Man-Whitney U* dengan tingkat signifikansi  $\alpha = 5\%$ . Jika  $P\_value \leq 5\%$  terdapat perbedaan yang signifikan.

Hipotesis dalam penelitian ini adalah:

Indikator rasio likuiditas ada perbedaan signifikan antara Singapore Airlines dan Thailand Airlines dengan Garuda Indonesia Airlines

Indikator rasio aktifitas ada perbedaan signifikan antara Singapore Airlines dan Thailand Airlines dengan Garuda Indonesia Airlines

Indikator rasio solfabilitas ada perbedaan signifikan antara Singapore Airlines dan Thailand Airlines dengan Garuda Indonesia Airlines

Indikator rasio Dupont System ada perbedaan signifikan antara Singapore Airlines dan Thailand Airlines dengan Garuda Indonesia Airlines

## Hasil

### Perolehan Data Sampel

Secara rinci perolehan data sampel dengan metode “*purposive sampling*” dalam penelitian ini data sampel dari negara; Indonesia, Singapore dan Thailand, sebagai berikut:

Tabel 1. Perolehan Data Sampel

Negara	Tahun	CR	TATO	DR	NPM	ROI	ROE
Indonesia (Garuda Indonesia Airlines)	2010	72.53	0.04	74.61	26.53	0.01	(0.01)
	2011	115.63	0.03	58.09	0.88	0.03	6.96
	2012	84.40	0.04	55.72	0.76	0.03	9.94
	2013	83.25	0.00	62.18	19.81	0.08	1.00
	2014	64.50	0.12	70.45	0.09	0.01	(40.60)
	Rata-rata	84.06	0.05	64.21	9.61	0.23	(4.54)
Thailand (Thailand Airlines)	2010	97.33	0.05	74.24	0.08	0.00	19.30
	2011	83.90	0.04	0.08	0.05	0.00	(16.10)
	2012	86.61	0.02	77.04	0.00	0.00	9.80
	2013	71.00	0.04	81.46	0.03	0.00	(19.00)
	2014	6.30	0.05	86.56	0.00	0.00	(81.70)
	Rata-rata	69.03	0.04	63.88	0.03	0.00	(17.54)
Singapore (Singapore Airlines)	2010	156.92	0.03	69.01	0.03	0.08	1.60
	2011	144.90	0.12	63.73	0.09	1.01	7.90
	2012	115.83	0.02	23.89	0.03	0.05	2.50
	2013	135.19	0.02	24.73	0.03	0.06	2.90
	2014	135.60	0.22	31.25	0.03	0.61	2.70
	Rata-rata	137.69	0.08	42.52	0.04	0.36	3.52

Keterangan: CR (*current ratio*), TATO (*total asset turn over*), DR (*debt ratio*), NPM (*net profit margin*), ROI (*return on investment*), ROE (*return on equity*).

### Uji Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif rasio keuangan tersebut secara umum dapat diambil suatu kesimpulan bahwa kinerja perusahaan maskapai penerbangan Garuda Indonesia Airlines dibandingkan dengan Thailand Airlines dan Singapore Airlines rata-rata rasio keuangan menunjukkan hanya NPM (*net profit margin*) sebesar 9,61% lebih baik. Sementara Thailand Airlines tidak ada yang lebih baik rata-rata rasio keuangannya bila dibandingkan Indonesia dan Singapore. Akan tetapi Singapore Airlines yang lebih baik meliputi; CR (*current ratio*) sebesar 137,69 % kemudian TATO (*total asset turn over*) sebesar 0,81 kali kemudian DR (*debt ratio*) sebesar 0,81% selanjutnya ROI (*return on investment*) sebesar 0,36% terakhir ROE (*return on equity*) sebesar 3.52% (lihat Tabel 1).

Hasil analisis deskriptif terlihat bahwa CR, DR, TATO, ROI dan ROE perusahaan maskapai penerbangan Singapore Airlines lebih baik bila dibandingkan dengan Indonesia dan Thailand. Dan Indonesia hanya lebih baik di NPM (*net profit margin*) saja bila dibandingkan dengan Singapore dan Thailand.

Perbedaan rata-rata rasio tersebut harus dibuktikan dengan menggunakan uji non-parametrik *Kruskal Wallis One-Way Analysis of Variance by Rank* dan *Man-Whitney U* dengan tingkat signifikansi  $\alpha = 5\%$ . Dengan demikian akan terjawab rumusan masalah dalam penelitian ini.

### Uji Hipotesis

#### Indikator Rasio Likuiditas : *current ratio* (rasio lancar) atau CR

Nilai uji *Kruskal Walls*, CR atau *current ratio* ( $0,009 < 0.05$ ) ke tiga group sampel mempunyai rata-rata CR ada perbedaan sebagai berikut:

Tabel 2. Uji Kruskal-Wallis  
Untuk Uji Beda Ke Tiga Group Sampel

	CR	TATO	DR	NPM	ROI	ROE
Chi-Square	9.380	.186	3.920	9.529	10.407	.560
df	2	2	2	2	2	2
Asymp.Sig.	.009	.911	.141	.009	.005	.756

- a. Kruskal Wallis Test
- b. Grouping Variable: Negara

Kemudian perbandingan nilai uji *Man-Whitney U* untuk Indonesia dan Thailand nilai CR ( $0.917 > 0.05$ ) tidak terdapat perbedaan yang signifikan yang disajikan di bawah ini.

Tabel 3. Uji Mann-Whitney U  
Untuk Uji Signifikansi Indonesia dan Thailand

	CR	TATO	DR	NPM	ROI	ROE
Mann-Whitney U	12.000	10.000	6.000	.000	.000	12.000
Wilcoxon W	27.000	25.000	21.000	15.000	15.000	27.000
Z	-.104	-.541	-1.358	-2.619	-2.795	-.111
Asymp. Sig. (2-tailed)	.917	.589	.175	.009	.005	.911
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	1.000 <sup>a</sup>	.690 <sup>a</sup>	.222 <sup>a</sup>	.008 <sup>a</sup>	.008 <sup>a</sup>	1.000 <sup>a</sup>

Selanjutnya nilai uji *Man-Whitney U* untuk Indonesia dan Singapore nilai CR ( $0.009 < 0.05$ ) terdapat perbedaan yang signifikan yang disajikan dalam tabel di bawah ini.

Tabel 4. Uji Mann-Whitney U  
Untuk Uji Signifikansi Indonesia dan Singapore

	CR	TATO	DR	NPM	ROI	ROE
Mann-Whitney U	.000	12.000	6.000	.500	7.000	9.000
Wilcoxon W	15.000	27.000	21.000	15.500	22.000	24.000
Z	-2.611	-.106	-1.358	-2.595	-1.160	-.733
Asymp. Sig. (2-tailed)	.009	.916	.175	.009	.246	.463
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	.008 <sup>a</sup>	1.000 <sup>a</sup>	.222 <sup>a</sup>	.008 <sup>a</sup>	.310 <sup>a</sup>	.548 <sup>a</sup>

Dengan demikian hasilnya; menolak  $H_1$  tidak terdapat perbedaan yang signifikan dari indikator Rasio Likuiditas pada kinerja perusahaan antara Garuda Indonesia Airlines dengan dengan Thailand Airlines. Menerima  $H_1$  terdapat perbedaan yang signifikan dari indikator Rasio Likuiditas pada kinerja perusahaan antara Garuda Indonesia Airlines dengan dengan Singapore Airlines.

**Indikator Rasio Aktivitas : *total asset turnover ratio* (rasio perputaran total aktiva) atau TATO**

Dari Tabel 2, nilai uji *Kruskal Walls*, TATO (0,911 > 0.05) ke tiga group sampel mempunyai rata-rata CR (*current ratio*) tidak ada perbedaan kemudian perbandingan nilai uji *Man-Whitney U* untuk Indonesia dan Thailand nilai TATO (0,589 > 0.05) tidak terdapat perbedaan yang signifikan. Kemudian nilai uji *Man-Whitney U* untuk Indonesia dan Singapore nilai TATO (0,916 > 0.05) tidak terdapat perbedaan yang signifikan (lihat Tabel 3 dan Tabel 4).

Hasilnya: menolak  $H_2$  tidak terdapat perbedaan yang signifikan dari indikator Rasio Aktivitas pada kinerja perusahaan antara Garuda Indonesia Airlines dengan Thailand Airlines dan Singapore Airlines.

**Indikator Rasio Solvabilitas : *debt ratio* (rasio hutang) atau DR**

Dari Tabel 2, nilai uji *Kruskal Walls*, DR atau *debt ratio* (0,141 > 0.05) ke tiga group sampel mempunyai rata-rata DR tidak ada perbedaan kemudian perbandingan nilai uji *Man-Whitney U* untuk Indonesia dan Thailand nilai DR (0,175 > 0.05) tidak terdapat perbedaan yang signifikan. Kemudian perbandingan nilai uji *Man-Whitney U* untuk Indonesia dan Singapore nilai DR (0,175 > 0.05) tidak terdapat perbedaan yang signifikan (lihat Tabel 3 dan Tabel 4).

Hasilnya; menolak  $H_3$  tidak terdapat perbedaan yang signifikan dari indikator Rasio Solvabilitas pada kinerja perusahaan antara Garuda Indonesia Airlines dengan Thailand Airlines dan Singapore Airlines.

**Indikator Rasio Profitabilitas : *net profit margin ratio* (rasio margin laba bersih) atau NPM**

Dari Tabel 2, nilai uji *Kruskal Walls*, NPM atau *net profit margin* (0,009 < 0.05) ke tiga group sampel mempunyai rata-rata NPM ada perbedaan kemudian perbandingan nilai uji *Man-Whitney U* untuk Indonesia dan Thailand nilai NPM (0.009 < 0.05) terdapat perbedaan yang signifikan. Kemudian nilai uji *Man-Whitney U* untuk Indonesia dan Singapore nilai NPM (0.009 < 0.05) terdapat perbedaan yang signifikan (lihat Tabel 3 dan Tabel 4).

Hasilnya; menerima  $H_4$  Terdapat perbedaan yang signifikan dari indikator Rasio Profitabilitas pada kinerja perusahaan antara Garuda Indonesia Airlines dengan Thailand Airlines dan Singapore Airlines.

### **Indikator *Du Pont System* : *return on investment* (ROI) dan *return on equity* (ROE)**

Dari Tabel 2, nilai uji *Kruskal Walls*, ROI atau *return on investment* ( $0,005 \leq 0,05$ ) ke tiga group sampel mempunyai rata-rata ROI ada perbedaan kemudian perbandingan nilai uji *Man-Whitney U* untuk Indonesia dan Thailand nilai ROI ( $0,005 \leq 0,05$ ) terdapat perbedaan yang signifikan. Kemudian nilai uji *Man-Whitney U* untuk Indonesia dan Singapore nilai ROI ( $0,246 > 0,05$ ) tidak terdapat perbedaan yang signifikan (lihat Tabel 3 dan Tabel 4).

Hasilnya nilai ROI; menerima **H<sub>5</sub>** terdapat perbedaan yang signifikan dari indikator *Du Pont System* pada kinerja perusahaan antara Garuda Indonesia Airlines dengan Thailand Airlines. Dan menolak **H<sub>5</sub>** tidak terdapat perbedaan yang signifikan dari indikator *Du Pont System* pada kinerja perusahaan antara Garuda Indonesia Airlines dengan Singapore Airlines.

Hasilnya nilai ROE; menolak **H<sub>5</sub>** tidak terdapat perbedaan yang signifikan dari indikator *Du Pont System* pada kinerja perusahaan antara Garuda Indonesia Airlines dengan Thailand Airlines dan Singapore Airlines.

### **Simpulan**

Kesimpulannya menunjukkan bahwa:

#### **Indikator Rasio Likuiditas : *current ratio* (rasio lancar) atau CR**

Nilai uji *Kruskal Walls* dan uji *Man-Whitney U* menunjukkan terdapat perbedaan yang signifikan indikator Rasio Likuiditas antara Garuda Indonesia Airlines dan Singapore Airlines dan tidak terdapat perbedaan signifikan dengan Thailand Airlines.

Nilai rata-rata CR maskapai penerbangan Singapore Airlines (137,69%) lebih baik bila dibandingkan dengan Garuda Indonesia Airlines (84,06 %) dan Thailand Airlines (69,03%).

#### **Indikator Rasio Aktivitas : *total asset turnover ratio* (rasio perputaran total aktiva) atau TATO**

Nilai uji *Kruskal Walls* dan uji *Man-Whitney U* menunjukkan tidak terdapat perbedaan yang signifikan dari indikator Rasio Aktivitas antara Garuda Indonesia Airlines dengan Thailand Airlines dan Singapore Airlines.

Nilai rata-rata TATO maskapai penerbangan Singapore Airlines (0,81 kali) lebih baik bila dibandingkan dengan Garuda Indonesia Airlines (0,05 kali) dan Thailand Airlines (0,40 kali)

#### **Indikator Rasio Solvabilitas : *debt ratio* (rasio hutang) atau DR**

Nilai uji *Kruskal Walls* dan uji *Man-Whitney U* menunjukkan tidak terdapat perbedaan yang signifikan dari indikator Rasio Solvabilitas antara Garuda Indonesia Airlines dengan Thailand Airlines dan Singapore Airlines.

Nilai rata-rata DR atau *debt ratio* (64,21%) pada Indonesia dan Thailand (63,88%) serta Singapore (42,52%). Dalam hal ini perusahaan Singapore Airlines nilai DR lebih baik bila dibandingkan dengan perusahaan Garuda Indonesia Airlines dan Thailand Airlines.

#### **Indikator Rasio Profitabilitas : *net profit margin ratio* (rasio margin laba bersih) atau NPM**

Nilai uji *Kruskal Walls* dan uji *Man-Whitney U* menunjukkan terdapat perbedaan yang signifikan dari indikator Rasio Profitabilitas antara Garuda Indonesia Airlines dengan Thailand Airlines dan Singapore Airlines.

Nilai rata-rata NPM atau *net profit margin* (9,61%) pada Indonesia dan Thailand (0,03%) serta Singapore (0,04%). Perusahaan Garuda Indonesia Airlines lebih baik dalam hal kegiatan operasinya dibandingkan dengan perusahaan Thailand Airlines dan Singapore Airlines.

**Indikator *Du Pont System* : *return on investment* (ROI) dan *return on equity* (ROE)**

Nilai uji *Kruskal Walls* dan uji *Man-Whitney U* menunjukkan terdapat perbedaan yang signifikan indikator *Du Pont System* ROI atau *return on investment* antara Garuda Indonesia Airlines dan Thailand Airlines dan tidak terdapat perbedaan signifikan dengan Singapore Airlines.

Nilai rata-rata ROI atau *return on investment* (0,23%) pada Indonesia dan Thailand (0,00%) serta Singapore (0,36%) untuk Singapore lebih baik.

Nilai uji *Kruskal Walls* dan uji *Man-Whitney U* menunjukkan tidak terdapat perbedaan yang signifikan indikator *Du Pont System* ROE atau *return on equity* antara Garuda Indonesia Airlines dengan Singapore Airlines dan Thailand.

Nilai rata-rata ROE atau *return on equity* (-4,54%) pada Indonesia dan Thailand (-17,54%) serta Singapore (3,52%). Dalam hal ini Singapore Airlines lebih baik bila dibandingkan dengan Indonesia dan Thailand.

Implikasi dalam penelitian ini untuk manajerial adalah agar meningkatkan produktifitas dengan cara meningkatkan kapasitas, kualitas, efisiensi dan efektivitas dari sumber daya yang ada di perusahaan dengan maksimal.

**Daftar Pustaka**

- Asia, J. (2015, Maret 23). *Sepanjang 2014, Garuda Rugi Rp4,89 Triliun*. Diambil kembali dari [www.jurnalasia.com/](http://www.jurnalasia.com/): <http://www.jurnalasia.com/bisnis/sepanjang-2014-garuda-rugi-rp489-triliun>
- Djarwanto. (1994). *Pokok-pokok Metode Riset dan Bimbingan Teknis Penulisan Skripsi*. Yogyakarta: Liberty.
- Ghozali, I. (2005). *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS*. Semarang: UNDIP.
- Nazir, M. (2005). *Metode Penelitian. Cetakan Keenam*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Prastowo, D., & Juliaty, R. (2002). *Analisis Laporan Keuangan (Konsep dan Aplikasi)*. Yogyakarta: Percetakan AMP YKPN.
- Sjahrial, D. (2006). *Pengantar Manajemen Keuangan Perusahaan*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Yanti, L. D., & Oktari, Y. (2018). Konversi Faktor Penerimaan Audit Teknologi oleh Kantor Akuntan Publik di Indonesia Menggunakan Kerangka Kerja I-TOE. *eCo-Buss*, 1(1), 1-6