

Rianti juju

Skripsi IKY Revisi.docx

-  Tugas 2 - No Repository
-  Kelas 6-D (No Repository)
-  Universitas Muhammadiyah Sukabumi

Document Details

Submission ID**trn:oid:::1:3587360901****Submission Date****Jun 5, 2026, 3:23 PM GMT+7****Download Date****Jun 5, 2026, 3:26 PM GMT+7****File Name****Skripsi_IKY_Revisi.docx****File Size****3.9 MB****84 Pages****10,384 Words****68,758 Characters**

43% Overall Similarity

The combined total of all matches, including overlapping sources, for each database.

Top Sources

- 42%  Internet sources
 - 23%  Publications
 - 22%  Submitted works (Student Papers)
-

Top Sources

- 42% Internet sources
- 23% Publications
- 22% Submitted works (Student Papers)

Top Sources

The sources with the highest number of matches within the submission. Overlapping sources will not be displayed.

1	Internet	repository.unisi.ac.id	10%
2	Internet	ojs.udb.ac.id	2%
3	Internet	ejournal.unisi.ac.id	2%
4	Internet	text-id.123dok.com	<1%
5	Internet	repository.uin-suska.ac.id	<1%
6	Internet	jurnalmahasiswa.stiesia.ac.id	<1%
7	Internet	repository.stie-mce.ac.id	<1%
8	Internet	journals.stimsukmamedan.ac.id	<1%
9	Internet	ejournal.stiemj.ac.id	<1%
10	Internet	ukitoraja.id	<1%
11	Internet	ejurnal.ung.ac.id	<1%

12	Student papers	UIN Sunan Gunung Djati Bandung	<1%
13	Student papers	Universitas Muhammadiyah Buton	<1%
14	Internet	ejurnal.ulbi.ac.id	<1%
15	Internet	jurnal.itbsemarang.ac.id	<1%
16	Student papers	Universitas Pamulang	<1%
17	Student papers	Universitas Negeri Jakarta	<1%
18	Internet	repository.iainkudus.ac.id	<1%
19	Internet	core.ac.uk	<1%
20	Internet	ouci.dntb.gov.ua	<1%
21	Internet	jurnal.ulb.ac.id	<1%
22	Internet	journal.unimar-amni.ac.id	<1%
23	Internet	repository.penerbiteurka.com	<1%
24	Internet	repository.uimsya.ac.id	<1%
25	Internet	ejournal.ust.ac.id	<1%

26	Internet	repository.untag-sby.ac.id	<1%
27	Internet	docplayer.info	<1%
28	Internet	repository.unpkediri.ac.id	<1%
29	Publication	Faradila Surya Kurniawati, Fithri Setya Marwati, Ratna Damayanti. "Analisis Finan...	<1%
30	Internet	digilibadmin.unismuh.ac.id	<1%
31	Internet	eprints.umm.ac.id	<1%
32	Internet	journals.upi-yai.ac.id	<1%
33	Internet	journals.usm.ac.id	<1%
34	Internet	jurnal.sttkd.ac.id	<1%
35	Student papers	Federal University of Technology	<1%
36	Publication	Dafa Rafi Pramana, Muhammad Rizky Wiguna, Raihan Al Ghiffary. "Analisis Tingk...	<1%
37	Internet	jurnal.dharmawangsa.ac.id	<1%
38	Internet	eprints.unm.ac.id	<1%
39	Internet	id.123dok.com	<1%

40	Internet	repository.uisu.ac.id	<1%
41	Student papers	Universitas Islam Riau	<1%
42	Internet	ejurnal-unisap.ac.id	<1%
43	Internet	eprints2.undip.ac.id	<1%
44	Student papers	Universitas Muhammadiyah Sukabumi	<1%
45	Internet	www.liputan6.com	<1%
46	Internet	www.scribd.com	<1%
47	Internet	journals.synthesispublication.org	<1%
48	Internet	repository.pnj.ac.id	<1%
49	Internet	repository.unhas.ac.id	<1%
50	Internet	123dok.com	<1%
51	Internet	ejournal.pelitaindonesia.ac.id	<1%
52	Internet	repository.unpas.ac.id	<1%
53	Publication	Ananda Putri Rahmadani, Anwar, Andi Mustika Amin, Anwar Ramli, Hety Budiya...	<1%

54	Publication	Yuliani Nurhayati, Esi Fitriani Komara. "Predictive Analysis of Financial Distress U...	<1%
55	Internet	ejournal.utmj.ac.id	<1%
56	Internet	epub.imandiri.id	<1%
57	Internet	jurnal3.stiesemarang.ac.id	<1%
58	Internet	kc.umh.ac.id	<1%
59	Internet	artikel.ubl.ac.id	<1%
60	Internet	www.pt-ifi.com	<1%
61	Publication	Irwan Trinugroho, Evan Lau. "Business Innovation and Development in Emerging...	<1%
62	Student papers	UPN Veteran Yogyakarta	<1%
63	Student papers	NTPC School of Business, Noida	<1%
64	Publication	Paulina Yuritha Amtiran. "ANALISIS FINANCIAL DISTRESS MENGGUNAKAN METO...	<1%
65	Internet	etd.uinsyahada.ac.id	<1%
66	Internet	ojs.unimal.ac.id	<1%
67	Internet	repository.umsu.ac.id	<1%

68	Internet	eprints.pancabudi.ac.id	<1%
69	Internet	ojs.unsulbar.ac.id	<1%
70	Student papers	Universitas Hayam Wuruk Perbanas	<1%
71	Internet	dspace.umkt.ac.id	<1%
72	Internet	journals.unihaz.ac.id	<1%
73	Internet	www.antam.com	<1%
74	Internet	www.acehviral.com	<1%
75	Internet	journal.ikopin.ac.id	<1%
76	Internet	openjournal.unpam.ac.id	<1%
77	Internet	www.zscorex.com	<1%
78	Internet	aksiologi.org	<1%
79	Internet	danielstephanus.wordpress.com	<1%
80	Internet	journal.formosapublisher.org	<1%
81	Internet	pdfs.semanticscholar.org	<1%

82	Internet	repository.stiegici.ac.id	<1%
83	Publication	Siti Bulqis, Widyawati Widyawati, Muchlis Muchlis. "Human Resource Developme...	<1%
84	Student papers	Universitas Pendidikan Indonesia	<1%
85	Publication	Dian Anugrah Gaffar, Azwar Anwar, Masdar Ryketeng. "Analisis Prediksi Kebangk...	<1%
86	Publication	Susilowati Ningsih, Bakir Bakir, Suhendro Suhendro, Muhammad Rizaldy, Yudha ...	<1%
87	Internet	ekonomi.bisnis.com	<1%
88	Internet	id.scribd.com	<1%
89	Internet	repository.unibos.ac.id	<1%
90	Internet	siat.ung.ac.id	<1%
91	Publication	Edison Vain S, Afrizal Afrizal, Yudi Yudi. "Pengaruh Corporate Social Responsibility...	<1%
92	Student papers	Universitas Andalas	<1%
93	Publication	Virnanda Nur Aini Tridara. "Analysis of the Z-Score Model in Predicting Financial ...	<1%
94	Internet	digilib.uin-suka.ac.id	<1%
95	Internet	digilib.uinkhas.ac.id	<1%

96	Internet	ejournal.sisfokomtek.org	<1%
97	Internet	jurnal.harianregional.com	<1%
98	Internet	jurnal.stieww.ac.id	<1%
99	Internet	repository.upstegal.ac.id	<1%
100	Internet	sms.unbari.ac.id	<1%
101	Publication	Lia Candrayani, Ziana Fitri, Kharis Fadlullah Hana. "PERBANDINGAN KINERJA KEU..."	<1%
102	Internet	ejournal.stiesia.ac.id	<1%
103	Internet	etheses.uin-malang.ac.id	<1%
104	Internet	irmajhe.blogspot.com	<1%
105	Internet	issuu.com	<1%
106	Internet	journal.uwks.ac.id	<1%
107	Internet	library.polmed.ac.id	<1%
108	Internet	media.neliti.com	<1%
109	Publication	Ruth Samantha Hamzah, Mutiara Lusiana Annisa. "Altman's Z"-Scores for financia...	<1%

110	Publication	Sitti Khadija, Agung Widhi Kurniawan, Hety Budiyantri, Andi Mustika Amin, Annisa...	<1%
111	Internet	adoc.pub	<1%
112	Internet	adoc.tips	<1%
113	Internet	eprints.amikom.ac.id	<1%
114	Internet	eprints.umpo.ac.id	<1%
115	Internet	eprints.unpak.ac.id	<1%
116	Internet	jurnal.unej.ac.id	<1%
117	Internet	repository.uma.ac.id	<1%
118	Internet	www.allianz.co.id	<1%
119	Internet	digilib.uns.ac.id	<1%
120	Internet	e-journal.sari-mutiara.ac.id	<1%
121	Internet	ecampus.iainbatusangkar.ac.id	<1%
122	Internet	ejurnal.politeknikpratama.ac.id	<1%
123	Internet	etd.iain-padangsidempuan.ac.id	<1%

124	Internet	islamicmarkets.com	<1%
125	Internet	jurnal.fe.umi.ac.id	<1%
126	Internet	mediamon.esdm.go.id	<1%
127	Internet	repository.poliupg.ac.id	<1%
128	Internet	repository.radenintan.ac.id	<1%
129	Internet	repository.uhn.ac.id	<1%
130	Internet	repository.unar.ac.id	<1%
131	Internet	www.grafiati.com	<1%
132	Internet	www.unisbank.ac.id	<1%
133	Publication	Maulina Dyah Permatasari, Muhammad Mahessa Saputra. "ANALISIS FAKTOR-FA...	<1%
134	Publication	Yuliana Hastuti, Muhammad Sapwan, M. Indra Gunawan. "Analisis Tingkat Keseh...	<1%
135	Internet	www.neliti.com	<1%
136	Publication	Nita Afifah, Damayanti Damayanti. "PERBANDINGAN MODEL ALTMAN Z-SCORE, S...	<1%
137	Publication	Singgih Prasetyanto, Risal Rinofah, Ratih Kusumawardhani. "Pengaruh Altman Z-s...	<1%

138	Internet	eprints.walisongo.ac.id	<1%
139	Internet	repository.ub.ac.id	<1%
140	Internet	www.pekerjadata.com	<1%

**ANALISIS *FINANCIAL DISTRESS* PADA PT AIR ASIA
INDONESIA TBK MENGGUNAKAN *ALTMAN Z SCORE*
PERIODE 2021-2024**

SKRIPSI

*Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana Manajemen
(SI) Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Islam Indragiri*



DISUSUN OLEH:

REFKI INDRAFI

101221010141

**PROGRAM STUDI MANAJEMEN
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS ISLAM INDRAGIRI
TEMBILAHAN**

2026

LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI

Dosen Pembimbing I dan II, dengan ini menyatakan :

Nama Mahasiswa : REFKI INDRAFI

Nim : 101221010141

Konsentrasi : Manajemen Keuangan

Judul Skripsi : Analisis *Financial Distress* Pada PT Air Asia Indonesia Tbk Menggunakan *Altman Z Score* Periode 2021-2024.

Bahwa skripsi mahasiswa tersebut diatas telah disetujui dan dinilai memenuhi standar ilmiah untuk diuji pada Ujian Skripsi (Oral Comprehensive) pada Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Islam Indragiri Tembilahan.

Tembilahan,

Pembimbing I

Pembimbing II

Raju Maulana, SE., MM
NIDN: 1005118707

Muchlis, SE., MM
NIDN: 1014028905

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertandatangan dibawah ini :

Nama Mahasiswa : REFKI INDRAFI

Nim : 101221010141

Konsentrasi : Manajemen Keuangan

Judul Skripsi : Analisis *Financial Distress* Pada PT Air Asia Indonesia Tbk Mnggunakan *Altman Z Score* Periode 2021-2024.

Dengan ini menyatakan yang sebenarnya bahwa skripsi saya ini murni karya ilmiah saya dan tidak plagiat atau bersifat plagiarisme dari karya ilmiah orang lain. Dan apabila ternyata dikemudian hari diketahui dan dapat dibuktikan bahwa skripsi ni adalah hasil plagiat dari karya ilmiah orang lain, maka saya bersedia dicabut gelar kersajanaan saya serta diberi sanksi hukum sesuai peraturan dan perundangan yang berlaku.

Tembilahan, 2026
Penulis

REFKI INDRAFI
NIM: 101221010141

**PROGRAM STUDI MANAJEMEN FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS ISLAM INDRAGIRI**

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

Nama Mahasiswa : REFKI INDRAFI
Nim : 101221010141
Konsentrasi : Manajemen Keuangan
Judul Skripsi : Analisis Financial Distress Pada PT Air Asia Indonesia Tbk Menggunakan Metode Altman Z Score Periode 2021-2024

Telah LULUS Ujian Skripsi (*Oral Comprehensive*) yang diselenggarakan oleh Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Islam Indragiri Tembilahan pada hari Kamis Tanggal 07 Mei 2026 dengan nilai Sangat Memuaskan (A)

TIM PENGUJI

RAJU MAULANA, S.E.,M.M **Ketua** :
NIDN. 1005118707

MUHLIS, S.E.,M.M **Sekretaris** :
NIDN. 1014028905

BAYU FAJAR SUSANTO, S.E.,M.M **Anggota** :
NIDN. 1014108702

SYAFRINADINA, S.E.,M.M **Anggota** :
NIDN. 1015118203

Mengesahkan

Dekan

Ketua Program Studi

Dr. AHMAD RIFAL,S.E.,M.Si
NIDN : 1007068503

SYAFRINADINA, S.E.,M.M
NIDN : 1015118203

ABSTRAK

ANALISIS *FINANCIAL DISTRESS* PADA PT AIR ASIA INDONESIA TBK MENGUNAKAN *ALTMAN Z SCORE* PERIODE 2021-2024

Refki Indrafi¹, Raju Maulana², Muchlis³
Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Bisnis^{1,2,3}

Email: refkiindrafi0105@gmail.com Rajumaulana88@gmail.com,
Muchlis.macro@gamil.com

Abstark: Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis potensi financial distress pada PT AirAsia Indonesia Tbk selama periode 2021-2024 dengan menggunakan model Altman Z-Score. Fenomena penelitian didasarkan pada kondisi keuangan industri penerbangan yang fluktuatif, di mana perusahaan mencatat kerugian bersih yang signifikan meski terjadi tren peningkatan pendapatan pasca-pandemi. Kondisi ini memicu kekhawatiran terhadap kelangsungan usaha perusahaan di masa depan. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kuantitatif dengan sumber data sekunder berupa laporan keuangan tahunan yang dipublikasikan di Bursa Efek Indonesia. Analisis dilakukan melalui perhitungan lima variabel utama dalam model Altman Z-Score, yaitu rasio modal kerja, laba ditahan, EBIT, nilai pasar ekuitas, dan efektivitas penjualan terhadap total aset. Hasil penelitian menunjukkan bahwa selama periode 2021-2024, PT AirAsia Indonesia Tbk berada dalam kondisi keuangan yang tidak stabil dengan beban kewajiban yang besar. Meskipun pendapatan tumbuh hingga Rp7,94 triliun pada tahun 2024, akumulasi kerugian tetap menempatkan perusahaan pada risiko kebangkrutan. Kesimpulan penelitian ini memberikan klasifikasi kesehatan finansial perusahaan untuk membantu manajemen dalam merumuskan strategi perbaikan struktur modal serta memberikan informasi krusial bagi investor dalam pengambilan keputusan investasi.

Kata Kunci: *Financial Distress*, *Altman Z-Score*, PT AirAsia Indonesia Tbk, Laporan Keuangan.

ABSTRACT***FINANCIAL DISTRESS ANALYSIS AT PT AIR ASIA INDONESIA TBK
USING ALTMAN Z SCORE FOR THE 2021-2024 PERIOD***

Refki Indrafi¹, Raju Maulana², Muchlis³
Management, Faculty of Economics and Business^{1,2,3}

Email: refkiindrafi0105@gmail.com, Rajumaulana88@gmail.com,
Muchlis.macro@gamil.com

Abstract: This study aims to analyze the potential for financial distress at PT AirAsia Indonesia Tbk for the 2021-2024 period using the Altman Z-Score model. The research phenomenon is based on the volatile financial conditions of the aviation industry, where the company recorded significant net losses despite a post-pandemic revenue growth trend. This situation raises concerns regarding the company's future business continuity. The research method used is descriptive quantitative with secondary data from annual financial statements published on the Indonesia Stock Exchange. Analysis was conducted by calculating five main variables in the Altman Z-Score model: working capital, retained earnings, EBIT, market value of equity, and sales effectiveness relative to total assets. The results indicate that during 2021-2024, PT AirAsia Indonesia Tbk remained in an unstable financial condition with heavy debt obligations. Although revenue grew to IDR 7.94 trillion in 2024, accumulated losses continued to place the company at risk of bankruptcy. The conclusion provides a classification of the company's financial health to assist management in formulating capital structure improvement strategies and provides crucial information for investors in their decision-making process.

Keywords: *Financial Distress, Altman Z-Score, PT AirAsia Indonesia Tbk, Financial Statements.*

KATA PENGANTAR

Segala puji hanya milik Allah SWT atas limpahan rahmat dan karunianya yang tiada tara, selanjutnya baginda Rasulullah Muhammad SAW yang telah memberikan contoh akhlakul karimah bagi seluruh muslim di penjuru dunia. yukur Alhamdulillah atas izin Allah serta doa kedua orang tua penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sebagai tugas akhir dalam jenjang studi strata 1 dengan judul “**Analisis Financial Distress Pada PT Air Asia Indonesia Tbk Menggunakan Altman Z Score Periode 2021-2024**”. Skripsi ini disusun guna melengkapi persyaratan dalam menyelesaikan kelulusan studi pada Program (S1) program studi Manajemen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Islam Indragiri, ribuan terima kasih saya persembahkan kepada kedua orang tua saya Bapak Syafi'i dan Ibu Indrawati Nasution serta Kakak saya Febrina Syafira, yang selalu memberikan doa, dukungan, kasih sayang serta motivasi tanpa henti. Berkat pengorbanan, kesabaran, dan cinta yang tulus, penulis dapat menyelesaikan penelitian ini. Semoga segala kebaikan dan pengorbanan yang telah diberikan mendapat balasan terbaik dari Allah SWT.

Dalam penulisannya, Penulis menyadari bahwa selesainya skripsi ini tidak terlepas dari bantuan, bimbingan, serta dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang tulus dan begitu pula penghargaan yang setinggi-tingginya disampaikan dengan hormat kepada:

1. Dr. Najamuddin. Lc, MA selaku Rektor Universitas Islam Indragiri (UNISI).
2. Dr. Ahmad Rifa'i, S.E., M.Si selaku Dekan fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Islam Indragiri.
3. Syafrinadina, S.E., MM selaku ketua Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Islam Indragiri.
4. Raju Maulana S.E., MM selaku Dosen Pembimbing I yang telah meluangkan waktunya untuk memberikan bimbingan, arahan, serta ilmu yang bermanfaat dari awal hingga selesainya skripsi ini.

- 1 5. Muchlis S.E.,M.M selaku Dosen Pembimbing II yang telah meluangkan waktunya untuk memberikan bimbingan, arahan, serta ilmu yang bermanfaat dari awal hingga selesainya skripsi ini.
6. Seluruh Dosen Dan Staff Pengajar Program Studi Manajemen yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang sangat berguna kepada penulis serta seluruh Staff Pegawai dan Administrasi di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Islam Indragiri.
- 1 7. Kepada semua pihak, teman-teman, ataupun sahabat (Anak Baik) yang tidak bisa disebutkan satu persatu yang telah banyak membantu dalam menyelesaikan skripsi ini.
- 84 8. Terakhir, penulis juga ingin menyampaikan apresiasi kepada diri sendiri yang telah berjuang, bertahan dan tetap konsisten dalam menyelesaikan skripsi ini. Proses penyusunan skripsi bukanlah hal yang mudah, karena penuh dengan tantangan dan dinamika yang menguji kesabaran serta keteguhan hati. Namun dengan tekad, kesabaran, dan semangat untuk terus belajar, akhirnya skripsi ini dapat diselesaikan dengan penuh tanggung jawab. Penulis menyakini bahwa yang terpenting bukan seberapa sulit proses yang dijalani, tetapi seberapa kuat diri ini mampu bertahan dan menuntaskan apa yang telah dimulai. Karena pada akhirnya, skripsi yang baik adalah skripsi yang selesai dengan penuh tanggung jawab.
- 105
- 111

1 Hanya doa dan ucapan syukur yang dapat penulis panjatkan, semoga Allah SWT. Memberikan balasan yang berlipat ganda kepada Bapak, Ibu, Saudara dan teman-teman sekalian. Akhir kata, semoga penelitian ini memberikan manfaat bagi penelitian selanjutnya.

Tembilahan, 2026
Penulis,

REFKI INDRAFI
NIM: 101221010141

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI	i
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI	iii
ABSTRAK	iv
KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR GAMBAR	xi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah.....	10
1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	10
1.3.1 Tujuan Penelitian.....	10
1.3.2 Manfaat Penelitian	11
1.4 Sistem Penulisan	13
BAB II TELAAH PUSTAKA.....	15
2.1 Landasan Teori	15
2.1.1 Manajemen Keuangan.....	15
2.1.2 Laporan Keuangan	16
2.1.3 Tujuan Laporan Keuangan.....	16
2.1.4 Jenis Laporan Keuangan	17
2.1.5 Analisis Laporan Keuangan	19
2.1.6 Financial Distress	19
2.1.7 Metode Altman Z Score	21
2.2 Penelitian Terdahulu	24
2.3 Kerangka Pemikiran	27
2.4 Hipotesis	27
2.5 Variabel Penelitian	28

BAB III METODOLOGI PENELITIAN	30
3.1 Objek Dan Waktu Penelitian.....	30
3.1.1 Objek Penelitian	30
3.1.2 Waktu Penelitian	30
3.2 Jenis Dan Sumber Data	30
3.2.1 Jenis Data	30
3.2.2 Sumber Data.....	31
3.3 Populasi Dan Sampel.....	31
3.3.1 Populasi	31
3.3.2 Sampel.....	31
3.4 Teknik Pengumpulan Data	32
3.5 Analisis Data	32
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	35
4.1 GAMBARAN UMUM OBJEK PENELITIAN	35
4.2 HASIL PENELITIAN.....	37
4.3 PEMBAHASAN.....	42
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	46
5.1 Kesimpulan	46
5.2 Saran.....	47
DAFTAR PUSTAKA.....	49
LAMPIRAN.....	52
BIODATA SINGKAT PENULIS	72

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Laporan Total Aset, Modal Kerja, dan Nilai Pasar Ekuitas.....	6
Tabel 1.2 Laporan Laba Ditahan, EBIT, dan Penjualan.....	7
Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu.....	24
Tabel 2.2 Definisi dan Pengukuran Variabel.....	28
Tabel 4.1 Hasil Rasio Likuiditas / X1	38
Tabel 4.2 Hasil Rasio Profitabilitas Kumulatif / X2	39
Tabel 4.3 Hasil Rasio Produktivitas Aset / X3	39
Tabel 4.4 Hasil Rasio Solvabilitas / X4	40
Tabel 4.5 Hasil Rasio Aktivitas / X5	40

1

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran.....	27
------------------------------------	----

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Di era ekonomi saat ini, kelangsungan hidup sebuah perusahaan sangat ditentukan oleh kemampuan para pengelola untuk mempertahankan keseimbangan kondisi keuangannya. Kondisi finansial yang sehat bukan sekadar menunjukkan efisiensi dalam operasi sehari-hari, melainkan juga menggambarkan kapasitas perusahaan untuk menjaga kepercayaan para pemegang saham, memenuhi tanggung jawabnya, dan memastikan kelanjutan bisnisnya. Dalam dunia bisnis yang dinamis dan kompetitif, kesehatan finansial perusahaan menjadi salah satu aspek yang sangat krusial. Kondisi finansial yang sehat tidak hanya mencerminkan kemampuan perusahaan untuk bertahan dalam jangka panjang, tetapi juga menjadi indikator penting bagi para investor dan pemangku kepentingan lainnya. Salah satu metode yang sering digunakan untuk menganalisis kesehatan finansial perusahaan adalah *Altman Z-Score*. Metode ini telah terbukti efektif dalam memprediksi potensi kebangkrutan perusahaan dengan menggunakan berbagai rasio keuangan. Secara umum, kondisi ideal yang diharapkan dari sebuah perusahaan adalah memiliki kinerja keuangan yang stabil dan menguntungkan. Perusahaan yang sehat secara finansial mampu memenuhi kewajiban jangka pendek dan jangka panjangnya, serta memiliki kemampuan untuk berinvestasi dalam pertumbuhan di masa depan. Namun, kondisi faktual sering kali menunjukkan bahwa banyak

perusahaan menghadapi tantangan keuangan yang signifikan, terutama dalam industri penerbangan.

Di bidang industri yang membutuhkan investasi besar seperti penerbangan, evaluasi kondisi keuangan semakin krusial karena industri ini dihadapkan pada risiko tinggi, pengeluaran operasional yang padat, serta kerentanan ekstrem terhadap dinamika ekonomi dunia, naik-turun harga bahan bakar, regulasi dari pemerintah, dan bahkan peristiwa seperti pandemi. Industri penerbangan merupakan salah satu sektor yang memiliki peranan penting dalam mendukung mobilitas masyarakat dan perdagangan internasional. Keberadaannya tidak hanya menunjang perekonomian nasional, tetapi juga memberikan kontribusi besar dalam mempercepat arus barang, jasa, dan orang. Namun, industri ini juga sangat rentan terhadap guncangan eksternal, baik dari sisi ekonomi global, fluktuasi harga bahan bakar, maupun bencana non-ekonomi seperti pandemi. Rentannya sektor penerbangan tersebut membuat analisis kondisi keuangan, khususnya potensi *financial distress*, menjadi hal yang sangat penting untuk dilakukan.

Financial distress merupakan kondisi ketika perusahaan mengalami kesulitan dalam memenuhi kewajiban finansialnya, baik kewajiban jangka pendek maupun jangka panjang. Kondisi ini biasanya diawali dengan menurunnya kinerja operasional perusahaan yang berakibat pada kerugian yang berkelanjutan. Jika tidak segera ditangani, *financial distress* dapat berujung pada kebangkrutan. Dalam konteks perusahaan publik seperti maskapai penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI),

fenomena ini menjadi perhatian penting bagi investor, kreditor, dan pemerintah karena berhubungan langsung dengan stabilitas ekonomi nasional (Idrawahyuni & Sri Rahayu, 2020).

Salah satu metode yang banyak digunakan untuk menganalisis potensi kebangkrutan adalah *Altman Z-Score*. Metode ini diperkenalkan oleh Edward Altman pada tahun 1968 dengan mengombinasikan beberapa rasio keuangan penting. Model ini kemudian banyak diterapkan pada berbagai sektor bisnis di dunia, termasuk industri penerbangan, karena kemampuannya dalam memberikan peringatan dini terhadap risiko kebangkrutan. Penelitian Affandi & Meutia, (2021) menegaskan bahwa *Altman Z-Score* dapat digunakan untuk mengukur sejauh mana perusahaan penerbangan di Indonesia berada pada kondisi sehat, abu-abu, atau berpotensi bangkrut. Dan beberapa penelitian sebelumnya turut menguatkan pentingnya analisis kondisi keuangan dalam mengantisipasi potensi kegagalan perusahaan, penelitian yang dilakukan Salsabilla Salsabilla et al, (2023) yang membuktikan bahwa metode *Altman Z Score* dan Zmijewski juga dapat memberikan gambaran akurat mengenai kondisi keuangan perusahaan transportasi dan logistik. Hasil-hasil tersebut menegaskan bahwa penggunaan model prediksi kebangkrutan masih relevan dan mampu memberikan informasi awal mengenai kesehatan finansial suatu entitas, sehingga analisis serupa perlu diterapkan pada perusahaan yang menghadapi tekanan ekonomi, termasuk sektor penerbangan yang

mengalami penurunan signifikan akibat berbagai kebijakan pembatasan selama pandemi.

Maskapai penerbangan murah yang menghadapi kesulitan keuangan dalam beberapa tahun belakangan adalah PT AirAsia Indonesia Tbk. Dalam beberapa kasus menurut dari laporan Rajendra, (2023) pada tahun 2022, PT AirAsia Indonesia Tbk mencatat kinerja keuangan yang kurang mengembirakan, dengan kerugian bersih mencapai Rp1,64 triliun. Meskipun pendapatan perusahaan meningkat signifikan dibanding tahun sebelumnya, lonjakan pendapatan tersebut belum mampu menutupi beban operasional dan kewajiban finansial yang masih sangat besar. Kondisi ini menggambarkan bahwa pemulihan bisnis AirAsia Indonesia pascapandemi masih menghadapi tantangan berat, terutama terkait efisiensi operasional dan struktur biaya yang belum stabil. Situasi tersebut sekaligus menunjukkan bahwa perusahaan masih berada dalam tekanan finansial yang cukup serius, sehingga diperlukan strategi yang lebih kuat untuk memulihkan kinerja dan meningkatkan keberlanjutan usaha ke depan. Pada tahun 2023, PT AirAsia Indonesia Tbk mencatat kerugian bersih sebesar Rp 1,08 triliun, meskipun pendapatan melonjak sekitar 75% dibandingkan tahun sebelumnya. Hal ini menunjukkan bahwa peningkatan pendapatan saja tidak cukup untuk menutupi beban usaha dan kewajiban finansial yang terus membebani perusahaan. Kondisi tersebut mengindikasikan bahwa pemulihan kinerja pascapandemi bagi AirAsia Indonesia masih menghadapi tantangan struktural yang signifikan, khususnya dalam pengelolaan biaya

operasional dan stabilitas keuangan. Dengan demikian, meskipun terjadi perbaikan aspek pendapatan, tekanan finansial yang bertahan membuat keberlangsungan operasional perusahaan tetap berada pada level rentan dan memerlukan langkah strategis lebih lanjut (Rajendra, 2024).

118 Dan pada tahun 2024, PT AirAsia Indonesia Tbk berhasil meningkatkan pendapatan menjadi sekitar Rp 7,94 triliun naik sekitar 20% dibanding tahun sebelumnya. Namun demikian, meskipun terjadi peningkatan pendapatan, perusahaan tetap mencatat kerugian bersih mencapai Rp 1,52 triliun. Hal ini menunjukkan bahwa perbaikan pendapatan saja tidak cukup memperbaiki kondisi keuangan perusahaan, terutama ketika faktor eksternal seperti pelemahan nilai tukar rupiah terhadap dolar AS memberi tekanan tambahan salah satu penyebab kerugian besar pada periode tersebut. Dengan demikian, kondisi ini memperkuat indikasi bahwa stabilitas keuangan AirAsia Indonesia masih rentan, sehingga menimbulkan permasalahan serius bagi keberlangsungan usaha yang patut dikaji lebih lanjut (Melani, 2025). Sebagai perusahaan yang bergantung pada jumlah penumpang yang tinggi, bisnisnya sangat terpengaruh oleh fluktuasi permintaan konsumen, beban operasional, dan situasi ekonomi dunia. Agar bisa menilai kesehatan finansial perusahaan dengan lebih akurat, penting untuk menggunakan berbagai indikator keuangan seperti total aset, modal kerja, laba ditahan, *Earnings Before Interest and Tax* (EBIT), nilai pasar ekuitas, serta penjualan tahunan.

106

Tabel 1.1: Laporan Total Aset, Modal Kerja, dan Nilai Pasar Ekuitas (dalam triliun)

No	Tahun	Total Aset	Modal Kerja (Minus -)	Nilai Pasar Ekuitas	Nilai Buku Total Hutang
1	2021	5,149,094,524,206	6,436,187,112,352	5,207,352,428,674	10,354,172,604,375
2	2022	5,356,962,889,162	7,167,036,016,733	6,815,306,852,652	12,172,269,741,814
3	2023	6,116,294,571,351	8,246,183,268,035	7,902,115,877,406	14,018,410,448,757
4	2024	5,716,560,756,692	8,693,368,401,829	9,434,775,712,229	15,151,336,468,921
5	2025	5,054,193,306,212	10,520,475,915,223	10,732,636,882,418	15,786,830,188,630

Sumber: Data Laporan Keuangan Yang Tersedia Di Bursa Efek Indonesia (IDX 2021-2025)

Berdasarkan laporan keuangan PT AirAsia Indonesia Tbk yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia, total aset perusahaan pada tahun 2021 tercatat sebesar Rp5,15 triliun. Pada tahun 2022, total aset meningkat menjadi Rp5,36 triliun, kemudian kembali mengalami kenaikan pada tahun 2023 hingga mencapai Rp6,12 triliun. Pada tahun 2024 total aset mengalami penurunan menjadi Rp5,72 triliun, dan pada tahun 2025 terjadi lagi penurunan menjadi Rp5,05 triliun yang menunjukkan adanya fluktuasi aset selama periode penelitian.

Dilihat dari modal kerja, pada tahun 2021 perusahaan memiliki modal kerja sebesar Rp6,44 triliun. Nilai tersebut meningkat pada tahun 2022 menjadi Rp7,17 triliun, pada tahun 2023 menjadi Rp8,25 triliun dan tahun 2024 sebesar Rp8,69 triliun. Pada tahun 2025 terjadi peningkatan yaitu sebesar Rp10,52 triliun, kondisi ini menunjukkan bahwa kemampuan

perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek relatif stabil selama tiga tahun terakhir.

Sementara itu, nilai pasar ekuitas pada tahun 2021 tercatat sebesar Rp5,21 triliun dan meningkat pada tahun 2022 menjadi Rp6,82 triliun. Peningkatan tersebut berlanjut pada tahun 2023 dengan nilai sebesar Rp7,90 triliun, serta kembali meningkat pada tahun 2024 menjadi Rp9,43 triliun dan meningkat lagi pada tahun 2025 sebesar Rp10,73 triliun. Di sisi lain, nilai buku total hutang juga mengalami kenaikan dari Rp10,35 triliun pada tahun 2021, menjadi Rp12,17 triliun pada tahun 2022, kemudian meningkat menjadi Rp14,02 triliun pada tahun 2023, dan mencapai Rp15,15 triliun pada tahun 2024, dan Rp15,79 pada tahun 2025, yang menunjukkan tingginya beban kewajiban perusahaan.

Tabel 1.2: Laporan Laba Ditahan, EBIT, dan Penjualan (dalam triliun)

No	Tahun	Laba Ditahan	EBIT	Penjualan
1	2021	11,587,993,441,152	2,193,927,942,734	626,001,737,959
2	2022	13,230,134,784,568	1,971,992,771,793	3,780,525,920,680
3	2023	14,311,462,182,213	1,426,198,460,907	7,327,940,270,301
4	2024	15,838,936,902,629	1,947,534,279,237	7,943,931,260,078
5	2025	17,135,342,162,030	851,782,825,557	7,874,331,842,902

Sumber: Data Laporan Keuangan Yang Tersedia Di Bursa Efek Indonesia (IDX 2021-2025)

Dari sisi laba ditahan, PT AirAsia Indonesia Tbk mencatat nilai sebesar Rp11,59 triliun pada tahun 2021. Pada tahun 2022, laba ditahan meningkat menjadi Rp13,23 triliun, kemudian kembali meningkat pada

tahun 2023 sebesar Rp14,31 triliun, Rp15,84 triliun pada tahun 2024, dan mencapai Rp17,13 pada tahun 2025. Peningkatan laba ditahan ini mengindikasikan adanya akumulasi laba perusahaan selama periode penelitian.

Namun demikian, kondisi tersebut tidak sepenuhnya sejalan dengan kinerja *Earnings Before Interest and Tax* (EBIT). Pada tahun 2021, EBIT tercatat sebesar Rp2,19 triliun, kemudian menurun pada tahun 2022 menjadi Rp1,97 triliun. Penurunan berlanjut pada tahun 2023 dengan EBIT sebesar Rp1,43 triliun, sebelum akhirnya mengalami peningkatan kembali pada tahun 2024 menjadi Rp1,95 triliun, dan kembali menurun pada tahun 2025 menjadi Rp851,7 triliun. Fluktuasi EBIT ini menunjukkan bahwa profitabilitas operasional perusahaan masih belum stabil.

Di sisi penjualan, perusahaan mencatat pendapatan sebesar Rp626 miliar pada tahun 2021. Nilai penjualan tersebut meningkat secara signifikan pada tahun 2022 menjadi Rp3,78 triliun, kemudian kembali meningkat pada tahun 2023 sebesar Rp7,33 triliun, hingga mencapai Rp7,94 triliun pada tahun 2024, dan pada tahun 2025 terjadi penurunan Rp7,87 triliun. Peningkatan penjualan yang cukup tajam ini tidak sepenuhnya diikuti oleh peningkatan EBIT, sehingga mengindikasikan adanya tekanan biaya operasional yang berpotensi memengaruhi kondisi keuangan perusahaan.

Melihat berbagai dinamika pada indikator keuangan tersebut, dapat disimpulkan bahwa PT AirAsia Indonesia Tbk masih menghadapi sejumlah

134 risiko yang perlu dikaji secara lebih mendalam. Dalam kondisi demikian, penggunaan metode *Altman Z-Score* menjadi sangat relevan karena mampu memberikan gambaran yang jelas mengenai tingkat kesehatan finansial perusahaan, apakah berada dalam posisi aman, berada pada zona rawan, atau berpotensi mengalami kesulitan keuangan. Dalam perspektif manajerial, kondisi *financial distress* yang dialami oleh AirAsia seharusnya menjadi bahan evaluasi untuk menyusun strategi keberlanjutan usaha. Restrukturisasi utang, efisiensi biaya operasional, hingga diversifikasi model bisnis dapat menjadi langkah penting agar perusahaan dapat bertahan dalam situasi krisis. Dari sisi pemerintah, kasus ini juga memberikan pelajaran bahwa dukungan kebijakan dan stimulus ekonomi sangat dibutuhkan untuk menjaga keberlangsungan industri penerbangan nasional.

85 Bagi investor, penelitian tentang *financial distress* AirAsia sangat penting sebagai bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan investasi. Informasi mengenai kondisi keuangan perusahaan dapat membantu mereka memutuskan apakah akan mempertahankan, menambah, atau bahkan melepas saham yang dimiliki. Sementara itu, bagi masyarakat luas, keberlangsungan maskapai penerbangan seperti AirAsia menyangkut ketersediaan layanan transportasi udara yang terjangkau. Oleh karena itu, menjaga stabilitas keuangan perusahaan penerbangan bukan hanya menjadi kepentingan internal perusahaan, tetapi juga berkaitan dengan kepentingan publik yang lebih luas. (Idrawahyuni & Sri Rahayu, 2020)

98
96
Dari uraian tersebut dapat dilihat bahwa analisis potensi *financial distress* pada PT AirAsia Indonesia Tbk menggunakan metode *Altman Z-Score* memiliki urgensi yang tinggi. Penelitian ini tidak hanya memberikan kontribusi akademik dalam memperkaya literatur tentang prediksi kebangkrutan, tetapi juga memberikan manfaat praktis bagi investor, pemerintah, dan manajemen perusahaan. Dengan membandingkan hasil dari penelitian sebelumnya Affandi & Meutia (2021), Salsabilla Salsabilla et al, (2023) dan Idrawahyuni, Sri Rahayu (2020), diharapkan penelitian ini mampu memperkuat pemahaman tentang risiko kebangkrutan pada industri penerbangan nasional dan menawarkan solusi yang relevan untuk mencegah terjadinya kegagalan finansial di masa depan.

1 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan diatas, maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah: Apakah PT AirAsia Indonesia Tbk selama periode 2021-2024 mengalami kebangkrutan berdasarkan analisis menggunakan metode *Altman Z-Score*?

1 1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

107
Berdasarkan latar belakang yang telah di jelaskan sebelumnya maka tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah : Untuk Mengetahui kondisi kesehatan finansial PT AirAsia Indonesia Tbk selama periode 2021-2024 dengan menggunakan metode *Altman Z-Score*.

1.3.2 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini terdiri dari manfaat Akademis dan manfaat praktis, yaitu sebagai berikut:

1. Manfaat Akademis

- a. Penelitian ini diproyeksikan mampu mengisi celah literatur mengenai stabilitas keuangan di industri penerbangan. Mengingat karakteristik industri ini yang padat modal dan sangat rentan terhadap guncangan eksternal, hasil studi ini akan menjadi referensi tambahan yang memperkaya kajian empiris mengenai perilaku *financial distress* pada sektor jasa transportasi udara di Indonesia. Memberikan pemahaman lebih mendalam tentang penerapan metode *Altman Z-Score* dalam konteks perusahaan publik di Indonesia, serta validasi hasil penelitian terdahulu.
- b. Melalui studi ini, akan diuji sejauh mana ketajaman dan relevansi model *Altman Z-Score* dalam memprediksi gejala kebangkrutan pada perusahaan publik di era ekonomi pasca-pandemi. Hal ini sangat penting untuk memvalidasi apakah indikator-indikator keuangan tradisional masih memiliki akurasi yang tinggi ketika dihadapkan pada dinamika pasar modal yang semakin volatil dan kompleks di Indonesia.
- c. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi fondasi atau titik tolak bagi peneliti selanjutnya untuk melakukan eksplorasi lebih dalam. Hal ini mencakup peluang untuk memodifikasi model prediksi dengan

mengintegrasikan variabel-variabel baru seperti faktor ekonomi makro, tata kelola perusahaan, atau indikator non-keuangan lainnya guna menciptakan model peringatan dini yang lebih komprehensif.

2. Manfaat Praktis

- a. Penelitian ini berfungsi sebagai sistem peringatan dini yang menyajikan data objektif mengenai posisi finansial perusahaan dalam zona kerentanan. Melalui hasil analisis ini, manajemen dapat melakukan navigasi strategis yang lebih presisi, baik dalam hal restrukturisasi utang, optimalisasi biaya operasional, maupun penentuan prioritas investasi guna menghindari risiko likuiditas yang lebih buruk.
- b. Temuan ini memberikan dasar kalkulasi yang lebih kuat bagi investor untuk menilai apakah risiko yang melekat pada perusahaan sebanding dengan potensi imbal hasil. Hal ini meminimalkan asimetri informasi, sehingga keputusan untuk menanamkan atau menarik modal didasarkan pada analisis kesehatan keuangan yang komprehensif, bukan sekadar sentimen pasar.
- c. Hasil riset ini dapat dijadikan informasi mengenai potensi *financial distress* akan membantu pihak kreditor dalam menentukan kebijakan pemberian kredit, penentuan suku bunga yang berbasis

risiko, serta pemantauan kewajiban jangka pendek dan jangka panjang perusahaan.

- d. Memberikan masukan empiris bagi regulator (seperti OJK dan Kementerian Perhubungan) dalam memetakan ketahanan finansial industri penerbangan nasional. Data ini penting sebagai dasar pertimbangan dalam merumuskan kebijakan makro, pemberian insentif sektor transportasi, atau pengetatan pengawasan terhadap emiten yang menunjukkan indikasi tekanan finansial sistemik.
- e. Membantu masyarakat meningkatkan literasi finansial publik agar lebih cermat dalam memilih penyedia layanan transportasi udara. Dengan memahami stabilitas keuangan perusahaan, konsumen dapat mengukur reliabilitas dan keberlangsungan layanan maskapai, yang secara tidak langsung akan memengaruhi loyalitas serta kepercayaan masyarakat terhadap industri penerbangan dalam jangka panjang.

1.4 Sistematika Penulisan

Adapun sistematika penulisan penelitian ini adalah sebagai berikut :

BAB I: PENDAHULUAN

Pada bab ini mengemukakan mengenai latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II: TELAHAH PUSTAKA

Pada bab ini menguraikan telaah teoritis untuk dapat melakukan pembahasan secara lebih lanjut dimana teori yang ada dihubungkan dengan hasil penelitian, penelitian terdahulu, kerangka pemikiran dan hipotesa penelitian.

BAB III: METODE PENELITIAN

Pada bab ini berisi tentang rancangan penelitian, tempat dan waktu penelitian, populasi dan sampel yang digunakan, prosedur pengumpulan data, definisi operasional dan pengukuran variabel serta teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini.

BAB IV: HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini merupakan bab pembahasan yang menguraikan gambaran umum objek penelitian, hasil penelitian dan pembahasan.

BAB V: KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini merupakan bab penutup yang menguraikan tentang kesimpulan dan saran yang sesuai dengan hasil penelitian yang telah dilakukan.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

BAB II

TELAAH PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

2.1.1 Manajemen Keuangan

Menurut Sartono (2019) dalam Maulana, (2022) Istilah Manajemen Keuangan dapat diartikan sebagai manajemen dana baik yang berkaitan dengan pengalokasian dana dalam berbagai bentuk investasi secara efektif maupun usaha pengumpulan dana untuk pembiayaan investasi atau pembelanjaan secara efisien. Adapun aktivitas dalam manajemen keuangan yaitu Laporan keuangan dan analisis laporan keuangan. Laporan keuangan merupakan ikhtisar mengenai keadaan keuangan suatu perusahaan pada suatu saat tertentu. Sedangkan menurut Fitriadinata et al, (2025) Manajemen keuangan merupakan segala aktivitas perusahaan yang berhubungan dengan bagaimana memperoleh dana, menggunakan dana, dan mengelola aset sesuai tujuan perusahaan secara menyeluruh manajemen keuangan ini ialah agar perusahaan dapat mengelola sumber daya yang dimiliki terutama dari aspek keuangan sehingga menghasilkan keuntungan yang maksimal dan pada akhirnya dapat memaksimumkan kesejahteraan pemegang saham.

Manajemen keuangan juga dapat dijelaskan sebagai seluruh aktivitas/proses tersebut dilaksanakan hanya demi memaksimalkan pendapatan dari perusahaan dengan meminimalkan biaya, mengingat tindakan alokasi dana yang efisien dalam perusahaan secara otomatis mampu

memaksimalkan nilai keuangan perusahaan tersebut (Mutiarawan, 2022).

2.1.2 Laporan Keuangan

Laporan Keuangan adalah laporan pertanggungjawaban manajer atau pimpinan perusahaan atas pengelolaan perusahaan yang dipercayakan kepada pihak-pihak yang berkepentingan (stakeholder) terhadap perusahaan, yaitu pemilik perusahaan (pemegang saham), pemerintah (instansi pajak), kreditor (Bank atau Lembaga Keuangan), maupun pihak yang berkepentingan lainnya (Rahmayuni, 2017). Sedangkan Agnes Sawir, (2001) di dalam Mardatang dan Raju Maulana, (2022) mengatakan bahwa laporan keuangan adalah hasil akhir proses akuntansi, dari setiap transaksi yang dapat diukur dengan nilai uang, dicatat dan diolah sedemikian rupa.

Laporan keuangan pada dasarnya merupakan hasil repleksi dari sekian banyak transaksi yang terjadi dalam suatu perusahaan. Transaksi-transaksi dan peristiwa yang bersifat finansial dicatat, digolongkan, dan diringkaskan dengan cara yang tepat dalam satuan uang dan kemudian diadakan penafsiran untuk berbagai tujuan (Syaharman, 2021).

2.1.3 Tujuan Laporan Keuangan

Tujuan laporan keuangan menurut Ikatan Akuntan Indonesia (2018) dalam PSAK No. 1 dalam Riska Elia, (2021) telah mengungkapkan beberapa hal mengenai tujuan penyusunan laporan keuangan, yaitu sebagai berikut:

1. Untuk memberikan informasi mengenai posisi keuangan, kinerja keuangan, dan arus kas pada suatu perusahaan serta dapat bermanfaat bagi sebagian besar pemakai laporan keuangan tersebut dalam pengambilan keputusan ekonomi.
2. Laporan keuangan yang telah disajikan dapat menunjukkan hasil pertanggungjawaban dari pihak manajemen atas penggunaan sumber daya yang telah digunakan dan dapat dipercayakan kepadanya.
3. Informasi-informasi yang terdapat dalam laporan keuangan dapat membantu para pemakai laporan keuangan dalam memprediksi arus kas yang diperoleh perusahaan di masa yang akan datang.

2.1.4 Jenis Laporan Keuangan

Menurut Hastiwi et al, (2022) Laporan Keuangan yang dibuat oleh perusahaan ada 5 macam, yaitu:

a. Laporan Laba Rugi

Laporan laba/rugi merupakan laporan yang menggambarkan keadaan perusahaan mengalami laba/rugi dari suatu perusahaan. Dengan tujuan untuk memperjelas kondisi finansial perusahaan dalam periode tertentu agar dapat digunakan pemilik usaha sebagai bahan evaluasi.

b. Laporan Neraca

Neraca atau catatan posisi keuangan yaitu menyajikan informasi tentang aset, kewajiban, dan modal dalam satu periode secara menyeluruh dan terperinci.

c. Laporan Arus Kas

Laporan arus kas yaitu untuk membantu memahami arus masuk dan keluarnya uang. Selain itu catatan ini berfungsi sebagai indikator prediksi arus kas di periode selanjutnya. Arus kas masuk dapat dilihat dari hasil operasional, pendanaan, dan pinjaman.

d. Laporan Perubahan Modal

Saat beroperasinya usaha, modal awal dapat mengalami perubahan sesuai kinerja perusahaan. Pada catatan ini digunakan untuk mengetahui seberapa besar perubahan modal beserta penyebabnya. data yang diperlukan untuk membuat laporan perubahan modal adalah modal awal, pengambilan dana dari periode tertentu, dan total laba/rugi bersih yang diperoleh. Laporan ini dapat dikerjakan setelah membuat catatan laba/rugi terlebih dahulu.

e. Catatan Atas Laporan Keuangan

Catatan Atas Laporan Keuangan disusun berdasarkan penjelasan terinci yang berkaitan dengan jenis laporan keuangan neraca, laba/rugi, perubahan modal, dan arus kas. Pada umumnya, catatan ini dibuat oleh perusahaan berskala besar untuk menyajikan informasi yang memadai dalam laporan keuangannya.

Dokumen pada laporan ini berisi tentang informasi tambahan tentang kondisi perubahan, termasuk memaparkan penyimpangan atau anggapan inkonsisten didalamnya. Dengan penjelasan rinci

dalam catatan arus laporan keuangan, dapat memahami secara menyeluruh jenis laporan keuangan lainnya.

2.1.5 Analisis Laporan Keuangan

Menurut Najmudin (2011) dalam Aning Fitriana, (2024) analisis laporan keuangan berarti suatu proses penguraian data (informasi) yang terdapat dalam laporan keuangan menjadi komponen-komponen tersendiri, menelaah setiap komponen, dan mempelajari hubungan antar komponen tersebut dengan menggunakan teknik analisis tertentu agar diperoleh pemahaman yang tepat dan gambaran yang komprehensif tentang informasi tersebut.

Dan di katakan oleh Kasmir (2016) di dalam Budi Dharma, Windy Septia, (2022) yang memaparkan Analisis Laporan Keuangan, evaluasi laporan keuangan sangatlah penting jika laporan keuangan ingin lebih bermakna dan dapat dipahami oleh khalayak yang lebih luas.

2.1.6 Financial Distress

Financial distress merupakan kondisi keuangan yang terjadi sebelum kebangkrutan atau likuidasi yang ditandai dengan ketidakmampuan dalam memenuhi kewajiban-kewajibannya, laba bersih yang negatif akibat dari beberapa faktor yaitu manajemen yang buruk, ekspansi yang tidak bijak, banyaknya hutang yang tidak dapat dilunasi (Juliana Manurung, 2015). Sedangkan Menurut Fitri (2020) dalam Batara & Anggriani, (2023) *Financial distress* merupakan perusahaan yang mengalami masalah keuangan, untuk mengatasi hal tersebut

121 biasanya perusahaan melakukan tindakan dengan cara mengambil pinjaman berhutang. Jika perusahaan tidak dapat memenuhi kewajibannya dengan jangka waktu yang telah ditentukan, maka perusahaan tersebut dapat terjebak ke dalam hutang sepenuhnya yang mengakibatkan kerugian bisnis perusahaan.

16 Dan *Financial Distress* menurut Kanya et al, (2014) di dalam Adrian, (2024) merupakan suatu kondisi ketika suatu perusahaan memiliki kemungkinan bangkrut dikarenakan tidak mampu melunasi kewajiban perusahaan dan hanya memiliki tingkat laba yang rendah. Menurut Lizal (2002) dalam Adrian, (2024) terdapat tiga alasan sehingga sebuah perusahaan dapat mengalami *financial distress* dan kemudian bangkrut yaitu :

- 8 1. *Neoclasical model*, menyatakan bahwa alokasi aset yang tidak tepat atau dengan kata lain pencampuran aset yang salah adalah penyebab terjadinya *financial distress*.
2. *Financial model*, menyatakan bahwa pencampuran aset benar namun struktur keuangan yang salah adalah penyebab terjadinya *financial distress*.
3. *Corporate governance model*, menyatakan bahwa pencampuran aset dan struktur keuangan benar tetapi dikelola dengan buruk adalah penyebab terjadinya *financial distress*.

37 Hasil penelitian Lu dkk, (2020) di dalam Lubis H.Y, (2024) menunjukkan bahwa *financial distress* disebabkan oleh faktor internal dan

eksternal. Faktor internal bersumber dari dalam perusahaan seperti penetapan strategi yang keliru sedangkan faktor eksternal merupakan hal-hal yang berada di luar kendali perusahaan seperti keadaan ekonomidankebijakan pemerintah.

2.1.7 Metode *Altman Z Score*

Model *Altman Z-Score* merupakan salah satu modeln diskriminan yang berasal dari Amerika dan sering dipakai untuk memprediksi kondisi kebangkrutan perusahaan. Model ini menggunakan analisis yang dibuat dengan mengkombinasikan lima rasio keuangan yang berbeda-beda yaitu Rasio Modal Kerja / Total Aktiva, Laba ditahan / Total Aktiva, *Earning before Interest and Tax* / Total Aktiva, Nilai Buku Saham / Nilai Buku Hutang, dan Penjualan / Total Aktiva (Rasjid et al, 2019). Sedangkan Menurut Ayu & Niki (2009) di dalam Abadi & Misidawati, (2023) Model yang dinamakan *Z-Score* dalam bentuk aslinya adalah model linier dengan rasio keuangan yang diberi bobot untuk memaksimalkan kemampuan model tersebut dalam memprediksi. Model ini pada dasarnya hendak mencari nilai “Z” yaitu nilai yang menunjukkan kondisi perusahaan, apakah dalam keadaan sehat atau tidak dan menunjukkan kinerja perusahaan yang sekaligus merefleksikan prospek perusahaan di masa mendatang.

Dan menurut Gamayuni (2011) dalam Muhammad Fauzan, (2022) *Z Score* adalah sebuah skor yang diberikan kepada perusahaan dengan menggunakan perhitungan rasio-rasio keuangan. Pada model ini *Altman* menggunakan lima rasio keuangan yang didapat dari menyeleksi 7 rasio

keuangan. *Z Score* menggunakan formulamltivariate discriminant analysis hasil dari formula tersebut akan di interpretasikan ke dalam beberapa kategori yang telah ditetapkan. *Altman Z Score* merupakan skor yang ditentukan dari hitungan standar dikalikan rasio-rasio keuangan yang bertujuan menunjukkan Tingkat kemungkinan kebangkrutan perusahaan.

Berikut adalah rumus dari model *Altman Z Score*:

$$Z = 1,2 X_1 + 1,4 X_2 + 3,3 X_3 + 0,6 X_4 + 1,0 X_5$$

Keterangan:

Z = Indeks Kebangkrutan

$$X_1 = \frac{\text{Modal Kerja}}{\text{Total Aktiva}}$$

$$X_2 = \frac{\text{Laba Di tah}}{\text{Total Aktiva}}$$

$$X_3 = \frac{\text{Laba Sebelum Bunga dan Pajak}}{\text{Total Aktiva}}$$

$$X_4 = \frac{\text{Nilai Pasar Ekuitas}}{\text{Nilai Buku Total Hutang}}$$

$$X_5 = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Total Aktiva}}$$

(Sumber : Hanafi, 2014 dalam Muhammad Fauzan, 2022)

1. Modal Kerja terhadap Total Aktiva

Digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya dan untuk mengukur tingkat likuiditas aktiva perusahaan.

2. Laba Ditahan terhadap Total Aktiva

Merupakan pengukuran profitabilitas kumulatif atau laba ditahan perusahaan yang mencerminkan usia perusahaan serta kekuatan pendapatan perusahaan.

3. Laba Sebelum Bunga dan Pajak terhadap Total Aktiva

Memiliki fungsi untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari aktiva yang digunakan atau dapat dikatakan sebagai ukuran produktivitas aset perusahaan.

4. Nilai Pasar Saham Biasa dan Preferen terhadap Nilai Buku Total Hutang

Digunakan untuk menggambarkan berupa kemampuan finansial jangka panjang suatu perusahaan dan untuk mengetahui besarnya modal perusahaan yang digunakan untuk menanggung beban hutang atau menghitung solvabilitas.

5. Penjualan terhadap Total Aktiva

Berfungsi untuk mengukur kemampuan manajemen dalam menggunakan aktiva untuk menghasilkan penjualan dan menggambarkan tingkat perputaran seluruh aktiva Perusahaan atau menghitung Aktivitas. Yang dikutip dari (Hanafi ,2014) dalam (Muhammad Fauzan, 2022)

2.2 Penelitian Terdahulu

Tabel 2.1: Penelitian Terdahulu

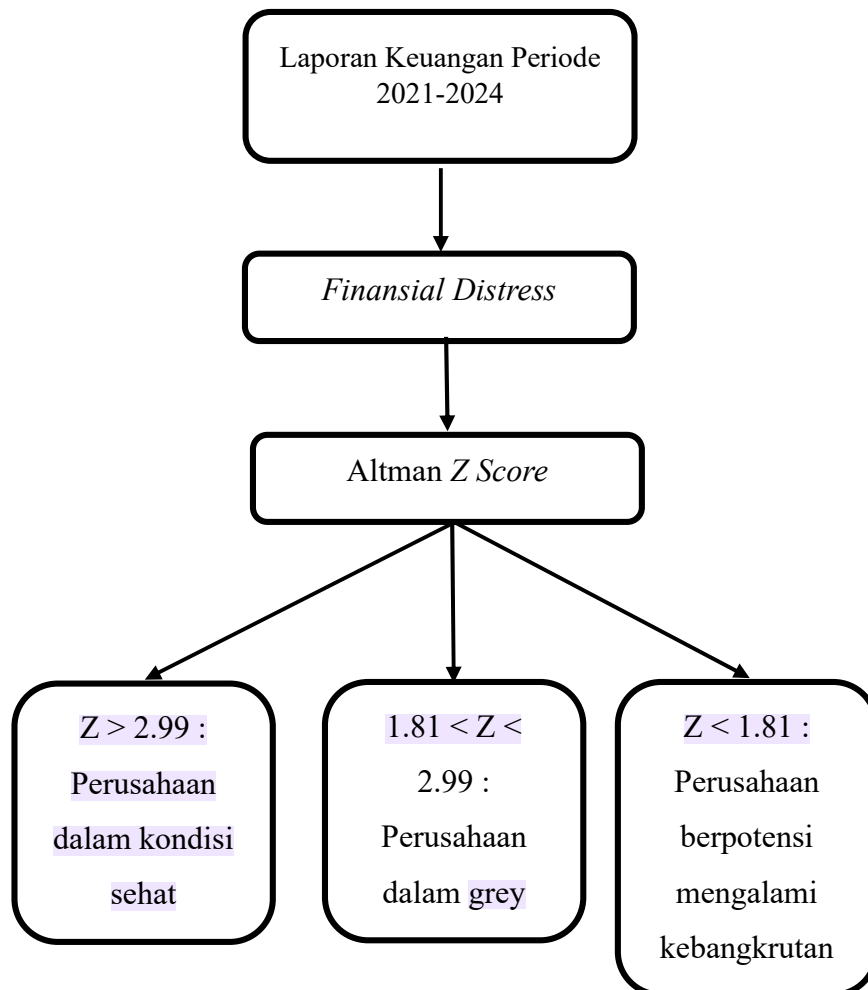
NO	Nama Penelitian dan Tahun Penelitian	Judul Penelitian dan Lembaga Penerbit	Variabel Penelitian dan Alat Analisis	Hasil Singkat Penelitian
1.	Affandi & Meutia, (2021)	Analisis Potensi <i>Financial Distress</i> dengan Menggunakan Altman <i>Z-Score</i> pada Perusahaan Penerbangan (Dampak Pandemi Covid-19 dengan Penutupan Objek Wisata dan PSBB) Jurnal <i>JMIND</i> – Jurnal Manajemen Indonesia Vol. 6, No. 1, Juni 2021 E-ISSN: 2797-3948 / P-ISSN: 2503-4367	Rasio keuangan X1- X5 dalam model Altman <i>Z Score</i> (X) <i>Finansial Dsitress</i> (Y) Alat analisis: Metode Altman <i>Z-Score</i>	Menunjukkan bahwa PT Garuda Indonesia Tbk dan PT AirAsia Indonesia Tbk sama-sama berada dalam kondisi <i>financial distress</i> ($Z < 1,23$). AirAsia memiliki potensi kebangkrutan lebih besar disbanding Garuda. Pandemi Covid-19, PSBB, dan penutupan objek wisata menyebabkan penurunan kinerja keuangan dan laba perusahaan.

NO	Nama Penelitian dan Tahun Penelitian	Judul Penelitian dan Lembaga Penerbit	Variabel Penelitian dan Alat Analisis	Hasil Singkat Penelitian
2	Nina Rismawati et al, (2022)	Analisis <i>Financial Distress</i> dengan Pendekatan Altman <i>Z-Score</i> pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi di Masa Pandemi Covid-19. EBISMEN: Jurnal Ekonomi dan Bisnis, Vol. 1 No. 3, September 2022, Hal. 103–118. e-ISSN: 2962-7621; p-ISSN: 2962-763X.	Rasio keuangan (modal kerja, laba ditahan, EBIT, nilai pasar ekuitas, penjualan terhadap total aset) (X) <i>Financial Distress</i> (Y) Alat Analisis: Model Altman <i>Z-Score</i> Modifikasi (Z”).	Sebanyak 13 perusahaan mengalami <i>financial distress</i>, 5 perusahaan berada di grey area, dan 5 perusahaan dalam kondisi sehat. Pandemi Covid-19 menurunkan pendapatan dan modal kerja sehingga memperbesar potensi distress.
3	Salsabilla Salsabilla et al, (2023)	Analisis <i>Financial Distress</i> Perusahaan Transportasi pada Masa Pandemi Covid-19 Menggunakan Analisis Model Altman <i>Z-Score</i> dan Zmijewski. JURA: Jurnal Riset Akuntansi, Vol. 1 No. 2, Mei 2023, Hal. 188–198. e-ISSN: 2985-7651; p-ISSN: 2985-6264.	Rasio keuangan (X1–X5: <i>Working Capital</i>/Total <i>Assets</i>, <i>Retained Earnings</i>/Total <i>Assets</i>, EBIT/Total <i>Assets</i>, <i>Market Value Equity</i>/Total Debt, Sales/Total <i>Assets</i>) (X) Tingkat <i>Financial Distress</i> (Y) Alat Analisis: Altman <i>Z-Score</i> & Zmijewski.	Dua perusahaan (Blue Bird & Lorena) tergolong sehat, dua perusahaan (Steady Safe & Express Transindo) tidak sehat, dan satu perusahaan (WEHA Transportasi) menunjukkan hasil berbeda antara metode Altman dan Zmijewski.

NO	Nama Penelitian dan Tahun Penelitian	Judul Penelitian dan Lembaga Penerbit	Variabel Penelitian dan Alat Analisis	Hasil Singkat Penelitian
4	Anjelika Sasi, Paulina Y. Amatiran, (2023)	<i>Analisis Financial Distress Menggunakan Metode Altman Z-Score dan Zmijewski Sub Sektor Transportasi.</i> Jurnal Ekobis: Ekonomi, Bisnis & Manajemen, Vol. 13 No. 1, 2023, Hal. 39–45. p-ISSN: 2088-219X; e-ISSN: 2716-3830.	Rasio keuangan (Altman Z-Score Modifikasi & Zmijewski) (X) Kondisi <i>Financial Distress</i> pada PT Garuda Indonesia Tbk & PT AirAsia Indonesia Tbk (Y) Alat Analisis: Altman Z-Score Modifikasi (Z'') & Zmijewski.	Menunjukkan kedua perusahaan mengalami <i>financial distress</i> pada periode 2019–2020. Nilai Z'' dan X menunjukkan kondisi distress dengan potensi kebangkrutan akibat penurunan pendapatan dan kenaikan liabilitas.
5	Hariyanto H, (2024)	<i>Analisis Altman Z''Score Modification dalam Memprediksi Financial Distress Perusahaan Publik Sub Sektor Transportasi yang Terdaftar di BEI.</i> Land Journal, Vol. 5 No. 2, Juli 2024, Hal. 215–218. e-ISSN: 2715-9590; p-ISSN: 2716-263X.	Rasio keuangan (Z''-Score indikator: X1–X5) (X) Tingkat <i>Financial Distress</i> perusahaan transportasi di BEI (Y) Alat Analisis: Altman Z-Score Modification	Setiap tahun terdapat perusahaan yang mengalami distress. Pada 2022 terdapat 6 perusahaan dalam kondisi distress dan hanya PT Blue Bird Tbk yang konsisten sehat dengan nilai Z'' > 2,6.

Sumber: Beberapa Penelitian

2.3 Kerangka Pemikiran



Gambar 2.1 (Kerangka Pemeikiran)

Sumber: Diolah Peneliti

2.4 Hipotesis

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, di mana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk kalimat pertanyaan. Dikatakan sementara, karena jawaban yang diberikan baru didasarkan pada teori yang relevan, belum didasarkan pada fakta-fakta empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data. Jadi

hipotesis juga dapat dinyatakan sebagai jawaban teoritis terhadap rumusan masalah penelitian, belum jawaban yang empiric (Sugiyono, 2020).

H₁: Diduga PT Air Asia Indonesia Tbk mengalami kebangkrutan selama periode 2021-2024 berdasarkan hasil perhitungan menggunakan metode *Altman Z-Score*

2.5 Variabel Penelitian

Sekaran (2011) dalam Muchlis (2025), variabel adalah atribut bernilai beragam, baik karena perbedaan temporal (nilai berubah pada objek/orang yang sama seiring waktu) maupun perbedaan antar entitas (nilai bervariasi antar-objek/orang dalam waktu tertentu). Variabel independen (X) dimasukkan dalam lima rasio keuangan yang diterapkan dalam model *Altman Z-Score*, yaitu kerja modal terhadap total aset (X₁), laba ditahan terhadap total aset (X₂), laba sebelum bunga dan pajak terhadap total aset (X₃), nilai pasar ekuitas terhadap total liabilitas (X₄), dan penjualan terhadap total aset (X₅). Lima rasio tersebut digunakan dalam menilai kondisi keuangan perusahaan dari sisi likuiditas, profitabilitas, solvabilitas, serta produktivitas aset Perusahaan.

Tabel 2.2: Defenisi dan Pengukuran Variabel

	Konsep	Indikator	Skala
<i>Finansial Distress</i>	“Model ini menggunakan analisis yang dibuat dengan mengkombinasikan lima rasio keuangan yang berbeda-beda yaitu Rasio Modal Kerja / Total Aktiva, Laba	$Z = 1,2X_1 + 1,4X_2 + 3,3X_3 + 0,6X_4 + 1,0 X_5$	Interval

13

	ditahan / Total Aktiva, Earning before Interest and Tax / Total Aktiva, Nilai Buku Saham / Nilai Buku Hutang, dan Penjualan / Total Aktiva “(Rasjid et al., 2019)		
--	---	--	--

Sumber: Diolah Peneliti (2025)

68

47

140

Dan variabel terikat (Y) adalah kondisi keuangan yang diukur melalui nilai Altman Z-Score. Z-Score dipakai sebagai indikator untuk menilai apakah perusahaan dalam keadaan sehat, harus berhati-hati, atau berada dalam kondisi keadaan keuangan sulit. Apabila nilai Z lebih dari 2,99, maka perusahaan dalam keadaan sehat, nilai dalam rentang 1,81 hingga 2,99 menampilkan kondisi berhati-hati, sedangkan nilai kurang dari 1,81 menampilkan perusahaan menghadapi kondisi keadaan keuangan sulit.

27

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Objek dan Waktu Penelitian

3.1.1 Objek Penelitian

Objek dalam penelitian ini Adalah adalah PT Air Asia Indonesia Tbk, sebuah perusahaan Jasa Transportasi Udara yang juga terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Alasan memilih PT Air Asia Indonesia Tbk adalah karena kondisi keuangan perusahaan telah menunjukkan fluktuasi signifikan dalam beberapa tahun terakhir, terutama akibat dampak pandemi COVID-19 yang mempengaruhi industri penerbangan secara keseluruhan, dan juga karena perusahaan ini merupakan salah satu maskapai yang secara aktif mengungkapkan laporan keuangannya di situs resmi BEI.

31

133

5

3.1.2 Waktu Penelitian

Waktu penelitian ini dilakukan dari perencanaan penelitian, pelaksanaan penelitian, sampai pembuatan laporan yaitu mulai bulan September 2025 sampai dengan selesai penelitian.

1

3.2 Jenis dan Sumber Data

3.2.1 Jenis Data

Jenis data pada penelitian ini adalah data kuantitatif. Data dalam penelitian ini bersumber dari data sekunder. Data sekunder merupakan sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen (Sugiyono, 2020).

Penelitian ini menggunakan data kuantitatif yaitu berupa pada laporan keuangan pada tahun 2021 sampai 2024. Data ini di pakai untuk

5

memprediksi kemungkinan perusahaan mengalami kebangkrutan dalam waktu dekat.

3.2.2 Sumber Data

Sumber data pada penelitian ini diperoleh dari sumber resmi yaitu, Bursa Efek Indonesia (BEI) dan data didapatkan dengan cara mengakses dari website <https://www.idx.co.id/>.

3.3 Populasi dan Sampel

3.3.1 Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas: obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2020). Dan menurut Creswell (2014) di dalam Subhaktiyasa (2024), populasi merupakan sekelompok individu yang memiliki karakteristik yang sama, yang menjadi dasar dalam pengumpulan data penelitian. Populasi pada penelitian ini adalah seluruh laporan keuangan tahunan PT AirAsia Indonesia Tbk yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode 2021–2024.

3.3.2 Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut (Sugiyono, 2020). Dan menurut Subhaktiyasa, (2024) sampel dalam di artikan sebagai bagian dari populasi yang dipilih untuk dianalisis dengan tujuan agar hasilnya dapat digeneralisasikan ke seluruh populasi. Sampel pada penelitian ini adalah

laporan keuangan tahunan PT AirAsia Indonesia Tbk tahun 2021, 2022, 2023, dan 2024.

3.4 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dapat dilakukan dalam berbagai setting, berbagai sumber, dan berbagai cara (Sugiyono, 2020). Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan metode dokumentasi, yaitu pengumpulan data sekunder melalui pengunduhan data data laporan keuangan tahunan dari situs resmi Bursa Efek Indonesia (BEI), data yang digunakan mencakup periode tahun 2021 s.d 2024. Data tersebut kemudian di pakai untuk menghitung dengan metode Altman Z Score dan memprediksi kemungkinan perusahaan mengalami kebangkrutan dalam waktu dekat.

3.5 Analisis Data

Dalam penelitian ini dilakukan pengukuran menggunakan analisis finansial distress dengan metode Altman Z score yang dilakukan di laporan keuangan PT Air Asia Indonesia Tbk. Menurut Gamayuni (2011) dalam Muhammad Fauzan, (2022) Altman Z Score adalah sebuah skor yang diberikan kepada perusahaan dengan menggunakan perhitungan rasio-rasio keuangan. Metode ini dipilih karena dianggap lebih cocok untuk memprediksi keberlangsungan usaha perusahaan-perusahaan manufaktur yang go public. Dan metode Altman Z-Score dipilih karena mampu memprediksi potensi financial distress perusahaan secara komprehensif melalui penggabungan beberapa rasio keuangan yang mewakili aspek

likuiditas, profitabilitas, solvabilitas, dan aktivitas perusahaan. Metode ini sesuai dengan penelitian yang menggunakan data sekunder berupa laporan keuangan tahunan serta relevan diterapkan pada perusahaan sektor transportasi udara yang memiliki risiko bisnis dan struktur keuangan yang kompleks. Selain itu, *Altman Z-Score* banyak digunakan dalam penelitian terdahulu dan terbukti efektif dalam menilai tingkat kesehatan keuangan perusahaan, sehingga layak digunakan untuk menganalisis kondisi keuangan PT AirAsia Indonesia Tbk periode 2021–2024. Dengan rumus bentuk umum:

$$Z = a + b_1 X_1 + b_2 X_2 + b_3 X_3 + b_4 X_4 + b_5 X_5$$

dan rumus yang di spesifikkan:

$$Z = 1,2 X_1 + 1,4 X_2 + 3,3 X_3 + 0,6 X_4 + 1,0 X_5$$

Keterangan:

a = Konstanta (a = 0)

Z = Indeks Kebangkrutan

$$X_1 = \frac{\text{Modal Kerja}}{\text{Total Aset}}$$

$$X_2 = \frac{\text{Laba Ditah}}{\text{Total Aset}}$$

$$X_3 = \frac{\text{Laba Sebelum Bunga dan Pajak (EBIT)}}{\text{Total Aset}}$$

$$X_4 = \frac{\text{Nilai Pasar Ekuitas}}{\text{Nilai Buku Total Hutang}}$$

$$X_5 = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Total Aset}}$$

Hasil perhitungan Z-Score diinterpretasikan berdasarkan kriteria berikut:

$Z > 2.99$: Perusahaan dalam kondisi sehat (tidak berpotensi bangkrut).

$1.81 < Z < 2.99$: Perusahaan dalam grey area (daerah rawan bangkrut).

$Z < 1.81$: Perusahaan berpotensi mengalami kebangkrutan (*financial distress*).

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Obyek Penelitian

PT Air Asia Indonesia Tbk (AAID) merupakan subjek utama dalam penelitian ini, PT Air Asia Indonesia Tbk merupakan salah satu penerbangan Low Cost Carriers yang sudah mempunyai nama besar baik di dalam dan luar negeri adalah AirAsia, perusahaan penerbangan asal Malaysia yang didirikan oleh Tony Fernandes pada tahun 2001 ini semakin berkembang dan akhirnya masuk ke Indonesia yang didirikan pada tanggal 8 Desember 2004 (Rizan et al., 2016) dan secara resmi bertindak sebagai perusahaan induk bagi PT Indonesia AirAsia sejak 29 Desember 2017. Sebelumnya, emiten yang melantai di Bursa Efek Indonesia (BEI) dengan kode CMPP ini dikenal sebagai PT Rimau Multi Putra Pratama Tbk (RMPP). Perubahan identitas korporasi ini telah mendapatkan legalitas dari Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia. Sebagai entitas yang fokus pada industri penerbangan komersial berjadwal, perusahaan mengelola operasionalnya melalui satu kantor pusat serta didukung oleh 14 unit kantor pelayanan yang tersebar di 11 kota besar di seluruh Indonesia. Secara regional, AirAsia dikenal sebagai maskapai bertarif rendah terdepan yang memegang lisensi operasi di lima negara ASEAN, termasuk Malaysia, Thailand, Filipina, dan Kamboja. Sejak memulai kiprahnya pada tahun 2001, maskapai ini telah menjangkau lebih dari 130 destinasi dan melayani lebih dari 800 juta penumpang dengan

dukungan armada yang melampaui 200 pesawat. Harga tiket pesawat antara musim normal dan musim puncak menunjukkan pada rute domestik, penerbangan dari Jakarta menuju Bali mematok tarif normal terendah Rp 1.400.000, namun harganya dapat membubung hingga Rp 2.790.900 saat peak season. Sebagai alternatif yang jauh lebih ekonomis, terbang ke Bali melalui Bandara Kertajati hanya membutuhkan biaya normal Rp 600.000 dan maksimal Rp 1.500.000 pada musim padat. Sementara itu, rute pendek Jakarta-Lampung berkisar antara Rp 621.900 hingga Rp 1.200.000+, sedangkan rute wisata prioritas Jakarta-Danau Toba bergerak dari Rp 1.493.394 hingga menembus Rp 2.500.000+. Untuk wilayah Indonesia Tengah, koridor Kendari-Makassar relatif stabil dengan tarif normal Rp 600.000 yang meningkat menjadi Rp 1.300.000 saat musim puncak.

Di sektor internasional regional menuju Kuala Lumpur, penerbangan dari Jakarta dimulai dari tarif normal Rp 1.160.900 dengan batas atas Rp 1.809.306. Bagi masyarakat Sumatra, kedekatan geografis memberikan keuntungan tarif sekali jalan yang lebih murah, seperti rute Medan-Kuala Lumpur yang dimulai dari Rp 937.244 dan naik hingga Rp 1.500.000+ saat liburan. Sementara itu, rute Padang-Kuala Lumpur mencatatkan tarif normal Rp 1.055.477 untuk perjalanan Pulang-Pergi, tetapi harga tiket sekali jalannya saat peak season diperkirakan dapat melonjak hingga Rp 2.200.000+

Penetapan PT AirAsia Indonesia Tbk sebagai objek penelitian didasari oleh karakteristik industrinya yang memiliki profil risiko tinggi

serta kebutuhan modal yang sangat besar. Pada rentang waktu 2021 hingga 2024, perusahaan memperlihatkan dinamika performa keuangan yang kontradiktif; di satu sisi pendapatan mengalami pertumbuhan, namun di sisi lain perusahaan masih terjebak dalam tren kerugian bersih yang berkelanjutan. Kondisi ini memberikan indikasi kuat mengenai adanya potensi kesulitan keuangan (*financial distress*), sehingga sangat relevan untuk dianalisis lebih mendalam menggunakan instrumen *Altman Z-Score*. Selain itu, aspek transparansi menjadi pertimbangan utama, mengingat perusahaan secara konsisten mempublikasikan laporan keuangan tahunan yang komprehensif melalui BEI. Ketersediaan data yang valid dan banyaknya studi terdahulu mengenai perusahaan ini juga mempermudah peneliti dalam melakukan perbandingan serta memperkuat validitas hasil penelitian.

Fokus bisnis utama perusahaan dijalankan melalui anak usahanya, PT Indonesia AirAsia, yang mengadopsi model maskapai berbiaya hemat untuk rute domestik maupun mancanegara. Strategi bisnis ini dirancang untuk menyediakan akses penerbangan yang terjangkau bagi publik dengan tetap memprioritaskan standar keselamatan dan kualitas pelayanan. Pendapatan perusahaan tidak hanya bersumber dari penjualan tiket pesawat, tetapi juga dari diversifikasi layanan pendukung seperti jasa kargo, pengelolaan bagasi, dan layanan tambahan lainnya. Namun, dalam keberlanjutan usahanya, perusahaan kerap dihadapkan pada tantangan eksternal yang signifikan, seperti fluktuasi harga bahan bakar pesawat,

beban operasional yang tinggi, serta dinamika ekonomi global yang secara langsung mempengaruhi stabilitas keuangan perusahaan.

Dalam menjalankan fungsinya, PT AirAsia Indonesia Tbk menerapkan struktur organisasi yang menjunjung tinggi prinsip tata kelola perusahaan yang baik. Kekuasaan tertinggi berada pada Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS), yang membawahi Dewan Komisaris sebagai badan pengawas. Saat ini, Dewan Komisaris dipimpin oleh Ahmad Al Farouk bin Ahmad Kamal, didampingi oleh Sabam Hutajulu dan Julianto Sidarto sebagai Komisaris Independen, serta Reza Viryawan. Pada level eksekutif, operasional perusahaan dikomandoi oleh Direksi yang terdiri dari Raden Achmad Sadikin selaku Direktur Utama dan Luh Gede Mega Putri Tjatera sebagai Direktur. Guna memastikan akuntabilitas, struktur ini juga dilengkapi dengan Komite Audit, Komite Nominasi dan Remunerasi, serta unit Audit Internal yang bertugas mengevaluasi sistem pengendalian perusahaan secara berkala. Koordinasi strategis ini diperkuat oleh fungsi hukum, sekretariat perusahaan, dan manajemen sumber daya manusia yang solid demi menjaga keberlanjutan bisnis jangka panjang (AAID).

4.2 Hasil Penelitian

Tabel 4.1: Hasil Rasio Likuiditas/X1 (dalam triliun)

Tahun	Modal Kerja (Rp)	Total Aset (Rp)	Rasio Likuiditas/X1
2021	-6.436.187.112.352	5.149.094.524.206	-1,250
2022	-7.167.036.016.733	5.356.962.889.162	-1,338
2023	-8.246.183.268.035	6.116.294.571.351	-1,348
2024	- 8.693.368.401.829	5.716.560.756.692	-1,521

Sumber: Diolah Peneleiti (2026)

Berdasarkan data penelitian, PT AirAsia Indonesia Tbk mencatatkan nilai modal kerja yang negatif secara berturut-turut dari tahun 2021 hingga 2024. Kondisi di mana kewajiban lancar lebih besar daripada aset lancar ini mengakibatkan rasio $X1$ bernilai minus, yang mengindikasikan bahwa perusahaan menghadapi tekanan likuiditas yang signifikan dan keterbatasan dalam membiayai operasional jangka pendeknya.

Tabel 4.2: Hasil Rasio Profitabilitas Kumulatif/ $X2$ (dalam triliun)

Tahun	Laba Ditahan (Rp)	Total Aset (Rp)	Rasio Profitabilitas Kumulatif/ $X2$
2021	11.587.993.441.152	5.149.094.524.206	2,250
2022	13.230.134.784.568	5.356.962.889.162	2,470
2023	14.311.462.182.213	6.116.294.571.351	2,340
2024	15.838.936.902.629	5.716.560.756.692	2,771

Sumber: Diolah Peneliti (2026)

Rasio Profitabilitas Kumulatif ($X2$) menunjukkan adanya akumulasi nilai laba ditahan yang mengalami pertumbuhan konsisten selama empat tahun terakhir. Peningkatan rasio ini secara teoretis mencerminkan penguatan struktur modal dari hasil internal perusahaan, meskipun nilainya perlu diselaraskan dengan fakta bahwa perusahaan masih berupaya pulih dari kerugian di periode-periode sebelumnya.

Tabel 4.3: Hasil Rasio Produktivitas Aset/ $X3$ (dalam triliun)

Tahun	EBIT (Rp)	Total Aset (Rp)	Rasio Produktivitas Aset/ $X3$
2021	2.193.927.942.734	5.149.094.524.206	0,426
2022	1.971.992.771.793	5.356.962.889.162	0,368
2023	1.426.198.460.907	6.116.294.571.351	0,233
2024	1.947.534.279.237	5.716.560.756.692	0,341

Sumber: Diolah Peneliti (2026)

112

Tingkat produktivitas aset dalam menghasilkan laba sebelum bunga dan pajak (EBIT) memperlihatkan tren yang fluktuatif. Penurunan efisiensi penggunaan aset paling tajam terlihat pada tahun 2023, sebelum akhirnya menunjukkan sinyal perbaikan pada tahun 2024, yang mencerminkan upaya perusahaan dalam mengoptimalkan kembali performa operasionalnya.

Tabel 4.4: Hasil Rasio Solvabilitas/X4 (dalam triliun)

104

Tahun	Nilai Pasar Ekuitas (Rp)	Nilai Buku Hutang (Rp)	Rasio Solvabilitas/X4
2021	5.207.352.428.674	10.354.172.604.375	0,503
2022	6.815.306.852.652	12.172.269.741.814	0,560
2023	7.902.115.877.406	14.018.410.448.757	0,564
2024	9.434.775.712.229	15.151.336.468.921	0,623

Sumber: Diolah Peneliti (2026)

79

Analisis terhadap variabel solvabilitas ini menunjukkan bahwa meskipun terdapat peningkatan pada nilai pasar ekuitas, namun beban utang perusahaan juga mengalami kenaikan yang signifikan. Nilai rasio yang berada di bawah angka 1 mengisyaratkan bahwa posisi keuangan perusahaan masih didominasi oleh kewajiban kepada pihak ketiga dibandingkan kekuatan modal sendirinya.

Tabel 4.5: Hasil Rasio Aktivitas/X5 (dalam triliun)

Tahun	Penjualan (Rp)	Total Aset (Rp)	Rasio Aktivitas/X5
2021	626.001.737.959	5.149.094.524.206	0,122
2022	3.780.525.920.680	5.356.962.889.162	0,706
2023	7.327.940.270.301	6.116.294.571.351	1,198
2024	7.943.931.260.078	5.716.560.756.692	1,390

Sumber: Diolah Peneliti (2026)

Rasio Aktivitas (X5) merekam lonjakan performa perputaran aset yang sangat pesat, terutama setelah tahun 2021. Peningkatan rasio penjualan

terhadap total aset ini membuktikan bahwa manajemen berhasil mengaktivasi kembali aset-asetnya secara efektif untuk menghasilkan pendapatan, sejalan dengan pemulihan industri penerbangan pascapandemi. Perhitungan Altman Z Score tahun 2021:

$$Z = 1,2(-1,250) + 1,4(2,251) + 3,3(0,426) + 0,6(0,503) + 1,0(0,122)$$

$$Z = (-1,500) + 3,151 + 1,406 + 0,302 + 0,122$$

$$\text{Total} = 3,481$$

14 Berdasarkan hasil kalkulasi di atas, PT AirAsia Indonesia Tbk memperoleh skor 3,481 pada tahun 2021. Angka ini menempatkan perusahaan pada Zona Sehat, yaitu kategori di mana perusahaan memiliki kondisi keuangan yang sangat kuat dengan nilai *Z-Score* di atas 2,90. 27 Definisi Zona Sehat dalam konteks ini menunjukkan bahwa perusahaan memiliki risiko yang sangat rendah untuk mengalami kebangkrutan atau kegagalan finansial dalam jangka pendek, karena meskipun modal kerja bernilai negatif, variabel laba ditahan dan EBIT memberikan bantalan keuangan yang memadai.

Perhitungan Altman Z Score tahun 2022:

$$Z = 1,2(-1,338) + 1,4(2,470) + 3,3(0,368) + 0,6(0,560) + 1,0(0,706)$$

$$Z = (-1,606) + 3,458 + 1,214 + 0,336 + 0,706$$

$$\text{Total} = 4,108$$

Hasil data tahun 2022 menunjukkan peningkatan nilai menjadi 4,108. Skor ini memperkuat posisi perusahaan di dalam Zona Sehat.

Berada di zona ini berarti perusahaan dinilai memiliki manajemen keuangan yang mampu menjaga stabilitas meskipun terdapat peningkatan beban kewajiban. Peningkatan rasio penjualan menjadi faktor utama yang menjamin bahwa perusahaan tidak hanya "bertahan", tetapi juga mulai menunjukkan pemulihan operasional yang sehat dan jauh dari ancaman likuidasi.

Perhitungan Altman Z Score tahun 2023:

$$Z = 1,2(-1,348) + 1,4(2,340) + 3,3(0,233) + 0,6(0,564) + 1,0(1,198)$$

$$Z = (-1,618) + 3,276 + 0,769 + 0,338 + 1,198$$

$$\text{Total} = 3,963$$

Melalui perhitungan tahun 2023, didapatkan skor sebesar 3,963 yang tetap berada di atas ambang batas 2,90, atau diklasifikasikan sebagai Zona Sehat. Definisi zona ini memberikan indikasi kepada investor dan kreditur bahwa perusahaan berada dalam status "aman" secara finansial. Walaupun efisiensi laba operasional sedikit menurun, tingginya perputaran aset (penjualan) memastikan bahwa posisi keuangan perusahaan tetap kredibel dan memiliki daya tahan yang tinggi terhadap potensi risiko finansial.

Perhitungan Altman Z Score tahun 2024:

$$Z = 1,2(-1,521) + 1,4(2,771) + 3,3(0,341) + 0,6(0,623) + 1,0(1,390)$$

$$Z = (-1,825) + 3,879 + 1,125 + 0,374 + 1,390$$

$$\text{Total} = 4,943$$

127 Pada periode akhir penelitian tahun 2024, hasil substitusi menunjukkan skor tertinggi sebesar 4,943. Nilai ini menegaskan bahwa PT AirAsia Indonesia Tbk berada dalam posisi Zona Sehat yang sangat prima. Secara definisi, skor di level ini mengindikasikan bahwa perusahaan memiliki probabilitas kelangsungan hidup yang sangat besar. Kekuatan modal pasar dan pemulihan pendapatan yang masif telah berhasil meniadakan dampak buruk dari defisit modal kerja, sehingga perusahaan secara matematis diprediksi terbebas dari ancaman kebangkrutan

4.3 Pembahasan

39 Berdasarkan hasil analisis menggunakan metode *Altman Z-Score* pada PT AirAsia Indonesia Tbk periode 2021-2024, ditemukan fenomena keuangan yang cukup kontradiktif antara skor akhir dengan kondisi riil beberapa rasio penyusunnya. Hal ini menjadi dasar yang kuat untuk mengulas lebih dalam mengenai hipotesis yang menduga bahwa perusahaan mengalami potensi kebangkrutan. Jika ditinjau dari variabel Modal Kerja terhadap Total Aktiva (X1), perusahaan secara konsisten menunjukkan nilai negatif yang signifikan, yakni mencapai -1,521 pada tahun 2024. Kondisi ini secara teknis mengindikasikan bahwa perusahaan berada dalam keadaan di mana aset lancar yang tersedia tidak mampu menutupi kewajiban jangka pendeknya, yang merupakan ciri awal dari sebuah kebangkrutan.

Selain masalah likuiditas, beban hutang perusahaan yang tercermin pada variabel X4 juga menunjukkan tekanan yang besar karena nilai pasar

ekuitas tidak mampu mengimbangi total hutang yang terus membengkak hingga mencapai Rp15,15 triliun pada tahun 2024. Secara fundamental, indikasi-indikasi ini mendukung keraguan yang diajukan dalam hipotesis bahwa perusahaan berada dalam risiko kegagalan keuangan. Ketidakmampuan perusahaan dalam menyeimbangkan struktur modal dan liabilitas jangka pendek menjadi ancaman serius bagi kelangsungan usaha dalam jangka panjang. Namun demikian, hasil perhitungan akhir *Z-Score* menunjukkan angka yang melampaui ambang batas 2,90, yaitu berada pada kisaran 3,481 hingga 4,943. Fenomena ini menyebabkan hipotesis yang menduga PT AirAsia Indonesia Tbk mengalami kebangkrutan secara total menurut standar Altman dinyatakan tidak terbukti sepenuhnya secara matematis. Tingginya skor akhir tersebut bukan disebabkan oleh kesehatan struktur modal, melainkan didorong secara dominan oleh variabel Penjualan (X5) yang melonjak pasca-pandemi dan nilai akumulasi Laba Ditahan (X2) yang secara administratif tetap tercatat besar. Sebagai kesimpulan dari pembahasan ini, meskipun secara skor kolektif perusahaan berada di Zona Sehat, kondisi tersebut bersifat semu karena ditopang oleh volume penjualan semata, sementara kondisi likuiditas (X1) dan solvabilitas (X4) perusahaan sebenarnya mencerminkan kondisi *financial distress* sesuai dengan dugaan awal dalam hipotesis.

Penelitian-penelitian terdahulu mengenai analisis financial distress pada sektor transportasi memiliki berbagai kelebihan dan keterbatasan yang menjadi pijakan penting bagi penelitian ini. Sisi positif dari riset terdahulu

terletak pada relevansi objeknya yang langsung berfokus pada industri penerbangan publik di Indonesia, serta ketajamannya dalam menangkap fenomena kontekstual krisis finansial akibat pembatasan mobilitas di awal masa pandemi Covid-19. Selain itu, sebagian penelitian terdahulu memiliki kelebihan dalam memberikan gambaran industri secara makro karena menggunakan sampel yang luas dari seluruh sub-sektor transportasi, serta menerapkan model analisis komparatif dan modifikasi untuk memperkaya akurasi prediksi kebangkrutan.

Di sisi lain, terdapat beberapa keterbatasan atau sisi negatif dari penelitian terdahulu yang menjadi celah penelitian (research gap) bagi penulis. Sisi negatif utamanya adalah rentang waktu pengamatan yang sangat pendek dan masih terbatas pada puncak krisis pandemi. Akibatnya, riset-riset tersebut belum mampu menggambarkan bagaimana tren pemulihan, stabilitas jangka panjang, serta perilaku finansial maskapai pada era pasca-pandemi. Keterbatasan lainnya terletak pada generalisasi objek; karena banyak riset mencampur berbagai jenis perusahaan transportasi (darat, laut, dan logistik), pembahasannya menjadi kurang mendalam dan gagal menangkap karakteristik unik industri penerbangan yang sangat padat modal serta rentan terhadap fluktuasi nilai tukar rupiah. Berangkat dari kekurangan tersebut, penelitian ini hadir untuk melengkapi literatur dengan memfokuskan analisis secara mendalam khusus pada PT AirAsia Indonesia Tbk untuk periode terbaru yaitu 2021–2024.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Setelah melalui proses pengolahan data yang sistematis serta analisis mendalam mengenai kondisi finansial PT AirAsia Indonesia Tbk untuk periode pengamatan 2021 hingga 2024, penelitian ini merumuskan beberapa poin kesimpulan fundamental sebagai berikut:

1. Berdasarkan analisis data laporan keuangan selama periode 2021 hingga 2024, PT AirAsia Indonesia Tbk menunjukkan kemampuan bertahan yang signifikan di tengah berbagai tantangan ekonomi global. Meskipun perusahaan masih menghadapi tekanan dari tingginya biaya operasional dan kerugian kurs mata uang asing, terdapat indikasi pemulihan yang nyata. Hal ini terlihat dari pertumbuhan pendapatan usaha yang meningkat secara bertahap hingga mencapai puncaknya pada tahun 2024. Peningkatan ini membuktikan bahwa strategi pemulihan bisnis yang dijalankan perusahaan mampu menjaga stabilitas operasional dan memperkuat posisi perusahaan untuk terus beroperasi secara berkelanjutan.
2. Melalui perhitungan menggunakan metode *Altman Z-Score*, hasil penelitian secara empiris menunjukkan bahwa PT AirAsia Indonesia Tbk berada pada kategori Zona Aman (*Safe Zone*). Sepanjang periode masa penelitian, nilai skor perusahaan secara konsisten berada di atas standar minimal 2,99. Kondisi ini dipengaruhi oleh tingginya nilai pasar ekuitas perusahaan yang mencerminkan besarnya kepercayaan para

investor dan pemegang saham. Dengan demikian, meskipun secara akuntansi perusahaan mencatatkan kerugian bersih, namun berdasarkan parameter *Altman Z-Score*, perusahaan dinilai memiliki fundamental yang cukup kuat dan risiko kebangkrutan yang rendah dalam jangka pendek.

5.2 Saran

1. Bagi manajemen PT AirAsia Indonesia Tbk, disarankan untuk tidak lengah terhadap perolehan skor akhir Altman Z-Score yang menempatkan perusahaan pada zona sehat karena status tersebut bersifat semu dan hanya didorong oleh lonjakan penjualan pasca-pandemi, sehingga manajemen harus segera fokus mengambil langkah penataan ulang atau penyusunan kembali keuangan yang mendalam untuk memperbaiki defisit modal kerja serta mengendalikan pembengkakan beban utang demi menjaga kelangsungan usaha riil perusahaan.
2. Bagi investor dan calon investor, hasil penelitian ini memberikan gambaran bahwa perusahaan masih memiliki ketahanan finansial yang baik dan risiko kebangkrutan yang rendah dalam jangka pendek. Namun, para investor tetap dihimbau untuk bersikap cermat dan selalu memantau perkembangan laporan keuangan secara berkala, terutama pada pos liabilitas jangka pendek dan arus kas operasional. Keputusan investasi sebaiknya tetap mempertimbangkan faktor eksternal seperti fluktuasi harga avtur dunia dan kondisi makroekonomi yang dapat memengaruhi nilai saham perusahaan.

3. Bagi Pemerintah dan Otoritas Terkait Diharapkan pemerintah melalui kementerian dan otoritas terkait dapat terus memberikan dukungan kebijakan yang mampu menjaga stabilitas industri penerbangan nasional. Hal ini dapat berupa pemberian insentif pajak, relaksasi biaya layanan bandara, atau kebijakan harga tiket yang akomodatif. Dukungan regulator sangat krusial agar maskapai nasional seperti PT AirAsia Indonesia Tbk dapat terus menjaga stabilitas keuangannya di zona aman, yang pada akhirnya akan berdampak positif pada konektivitas wilayah dan pertumbuhan ekonomi nasional.

67 4. Bagi Peneliti Selanjutnya Peneliti selanjutnya disarankan untuk memperluas cakupan penelitian dengan tidak hanya terpaku pada satu metode prediksi saja. Disarankan untuk menggunakan metode komparatif seperti Zmijewski, Springate, atau Grover untuk memvalidasi tingkat akurasi hasil penelitian ini. Selain itu, penambahan variabel kualitatif seperti kualitas tata kelola perusahaan (Good Corporate Governance) dan analisis sentimen pasar akan sangat bermanfaat untuk memberikan perspektif yang lebih menyeluruh dalam mendeteksi kesehatan keuangan suatu perusahaan.

124

DAFTAR PUSTAKA

- AAID. (n.d.). *Air Asia*. https://ir.aaid.co.id/corporate_profile.html
- Abadi, M. T., & Misidawati, D. N. (2023). *Prediksi Kebangkrutan Perusahaan*.
- Adrian, S. (2024). *Literatur Review Finacial Distress : Relevansi Kinerja Keuangan Perusahaan Dengan Financial Distress*. 12(3), 85–92.
- Affandi, M. R., & Meutia, R. (2021). Analisis Potensi Financial Distress Dengan Menggunakan Altman Z Score Pada Perusahaan Penerbangan (Dampak Pandemi Covid-19 Dengan Penutupan Objek Wisata Dan Psbb). *J-MIND (Jurnal Manajemen Indonesia)*, 6(1), 52–63. <https://doi.org/10.29103/j-mind.v6i1.4875>
- Aning Fitriana. (2024). Buku Ajar Analisis Laporan Keuangan. In *Akademi Keuangan & Perbankan Riau (AKBAR) Pekanbaru* (Issue July).
- Anjelika Sasi, Paulina Y. Amatiran, R. F. M. (2023). Analisis Financial Distress Menggunakan Metode Altman Z-Score Dan Zmijewski Sub Sektor Transportasi. *Jurnal Ekobis : Ekonomi Bisnis & Manajemen*, 13(1), 39–55. <https://doi.org/10.37932/j.e.v13i1.685>
- Batara, L. Y., & Anggriani, Y. (2023). Analisis Financial Distress Pada PT Air Asia Indonesia , Tbk . *Jurnal Riset Akuntansi (JURA)*, 1.
- Budi Dharma, Windy Septia, S. A. L. (2022). *Analisis Laporan Keuangan Sebagai Alat Untuk Mengukur Kinerja Keuangan Pada Raihan Bakery And Cake Shop Jl. Denai No. 181C Medan 1*Budi. 2(4), 854–863.
- Fitradinata, K., Rizky, M., Muhammad, A., & Syah, I. (2025). *Konsep Dasar Manajemen Keuangan*. 2(1), 49–56.
- Hariyanto, H. (2024). *Analisis Altman Z-Score Modification dalam Memprediksi Financial Distress Perusahaan Publik Sub-Sektor Transportasi yang Terdaftar di BEI*. *LAND Journal*, 5(2), 215–222. 5(2), 215–222.
- Hastiwi, M., Novilasari, E. D., Nugroho, N. T., Duta, U., & Surakarta, B. (2022). Pentingnya Laporan Keuangan Dalam Menilai Kinerja. *Seminar Nasional & Call For Paper Hubisintek*, 16–24.
- Idrawahyuni, Sri Rahayu, R. S. (2020). *Transformasional, Kepemimpinan Organisasi, Budaya Kompensasi, Dan Loyalitas, Terhadap Muliati, Pegawai Tri, Stie Nusantara, Dharma*. 17, 518–528. <https://e-jurnal.stienobel-indonesia.ac.id/index.php/akmen>
- IDX. (n.d.). *Data Laporan Keuangan Tahun*. [https://www.idx.co.id/Portals/0/StaticData/ListedCompanies/Corporate_Actions/New_Info_JSX/Jenis_Informasi/01_Laporan_Kuangan/02_Soft_Copy_Laporan_Kuangan//Laporan Keuangan Tahun 2021/Audit/CMPP/FinancialStatement-2021-Tahunan-CMPP.pdf](https://www.idx.co.id/Portals/0/StaticData/ListedCompanies/Corporate_Actions/New_Info_JSX/Jenis_Informasi/01_Laporan_Kuangan/02_Soft_Copy_Laporan_Kuangan//Laporan%20Keuangan%20Tahun%202021/Audit/CMPP/FinancialStatement-2021-Tahunan-CMPP.pdf)

- 54 Juliana Manurung, K. M. (2015). *Analisis Rasio Keuangan Untuk Memprediksi Financial Distress Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia*. 19, 90–102.
- 78 Lubis, H. Y. (2024). *Analisis Financial Distress Dengan Alman Z-Score*. 3(3), 250–260.
- 1 Mardatang, Raju Maulana, B. F. S. (2022). *Studi Rasio Likuiditas, Solvabilitas Dan Profitabilitas Sebagai Alat Ukur Kinerja Keuangan Pada PT. Sumber Alfaria Trijaya Tbk*. 120–130.
- 3 MAULANA, R. (2022). *Pengaruh Perputaran Piutang Dan Prputaran Persediaan Terhadap Likuiditas Pada Perusahaan Food And Beverage Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2018-2020*. 8(1), 95–107.
- 45 Melani, A. (2025). *AirAsia Cetak Pendapatan Rp 7,9 Triliun pada 2024, Rugi Bengkak Imbas Rupiah Lesu*. Liputan6.Com.
126 <https://www.liputan6.com/saham/read/5979725/airasia-cetak-pendapatan-rp-79-triliun-pada-2024-rugi-bengkak-imbas-rupiah-lesu?>
45
- 83 Muchlis, R. C. K. (2025). *Kualitas Layanan dan Digital Marketing : Kunci Kepuasan Konsumen*. 5(3), 23–32.
- 51 Muhammad Fauzan, A. (2022). *Analisis Prediksi Kebangkrutan Dengan Menggunakan Metode Altman Z-Score Pada Perusahaan Batu Bara Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia*. 7(2), 244–262.
- Mutiawati. (2022). *Konsep Pengelolaan Keuangan Bisnis*. 2(1).
- 22 Nina Rismawati, Umi Nadhiroh, & Heru Sutapa. (2022). Analisis Financial Distress Dengan Pendekatan Altman Z-Score Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Di Masa Pandemic Covid-19. *Jurnal Ekonomi, Bisnis Dan Manajemen*, 1(3), 103–118. <https://doi.org/10.58192/ebismen.v1i3.69>
- 10 Rahmayuni, S. (2017). Analisis Rasio Arus Kas dalam Membandingkan Nilai Kinerja Keuangan pada PT Kimia Farma dan PT Kalbe Farma Tahun 2018-2023. *Jurnal Sosial Humaniora Dan Pendidikan*, 1(1), 93–100.
- 101 Rajendra, R. (2023). *AirAsia Indonesia (CMPP) Bukukan Rugi Rp1,64 Triliun Sepanjang 2022*. Bisnis.Com.
125 <https://market.bisnis.com/read/20230424/192/1649910/airasia-indonesia-cmpp-bukukan-rugi-rp164-triliun-sepanjang-2022?>
- 5 Rajendra, R. (2024). *AirAsia (CMPP) Rugi Rp1,08 Triliun 2023 meski Pendapatan Naik 75%*. Bisnis.Com.
5 <https://market.bisnis.com/read/20240513/192/1764880/airasia-cmpp-rugi-rp108-triliun-2023-meski-pendapatan-naik-75?>
- 87 Rasjid, H., Ishak, I. M., & Abdullah, T. M. (2019). *Analisis Altman Z-Score Untuk Memprediksi Keperluan Rumah Tangga Yang Tedaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2015-2017*. 1(3), 355–365.
- 75
90

- 81 Riska Elia, Y. R. (2021). Analisis Prediksi Financial Distress Dengan Model Springate , *Jurnal Ilmu Dan Riset Akuntansi*, 10, 16.
- 31 Rizan, M., Setyaningsih, R., & Saidani, B. (2016). *The Influence Of Service Quality And Price Toward Trust And Its Impact On Customer Loyalty Of Low Cost Carrier Indonesia*. 7(1), 176–196.
- 15 Salsabilla Salsabilla, Kurnia Hamidah, Zahra Putri Nabilla, & Rayhan Fadlan. (2023). Analisis Financial Distress Perusahaan Transportasi Pada Masa Pandemi Covid-19 Menggunakan Analisis Model Altman Z Score dan Zmijewski. *Jurnal Riset Akuntansi*, 1(2), 188–198.
<https://doi.org/10.54066/jura-itb.v1i3.466>
- 44 Subhaktiyasa, P. G. (2024). *Menentukan Populasi dan Sampel : Pendekatan Metodologi Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. 9, 2721–2731.
- Sugiyono. (2020). *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*.
- 48 Syaharman. (2021). Analisis Laporan Keuangan Sebagai Dasar Untuk Menilai Kinerja Perusahaan Pada PT. Narasindo Mitra Perdana. *Yogyakarta: Pustaka Baru Press*, 10(2), 954–961.

LAMPIRAN

Lampiran 1: Laporan Keuangan Tahun 2021

[3210000] Statement of financial position presented using current and non-current - Infrastructure Industry			
Laporan posisi keuangan		Statement of financial position	
	31 December 2021	31 December 2020	
Aset			Assets
Aset lancar			Current assets
Kas dan setara kas	21,134,302,906	18,722,028,051	Cash and cash equivalents
Piutang usaha			Trade receivables
Piutang usaha pihak ketiga	548,065,076	5,831,144,397	Trade receivables third parties
Piutang lainnya			Other receivables
Piutang lainnya pihak ketiga	6,294,696,636	4,750,844,749	Other receivables third parties
Piutang lainnya pihak berelasi	26,017,262,529	27,908,257,424	Other receivables related parties
Persediaan lainnya	58,309,538,161	63,621,490,330	Inventories
Biaya dibayar dimuka lancar	10,820,583,683	6,368,083,849	Current prepaid expenses
Pajak dibayar dimuka lancar	42,422,652,112	45,458,819,864	Current prepaid taxes
Jumlah aset lancar	165,547,101,103	172,660,668,664	Total current assets
Aset tidak lancar			Non-current assets
Dana cadangan perawatan pesawat	34,310,380,145	29,934,868,125	Aircraft maintenance reserve funds
Biaya dibayar dimuka tidak lancar	248,919,979,826	218,252,680,532	Non-current prepaid expenses
Aset pajak tangguhan	9,176,533,723	425,194,566,746	Deferred tax assets
Aset tetap	667,721,248,881	720,291,831,038	Property and equipment
Aset tidak lancar non-keuangan lainnya	4,023,419,280,528	4,514,181,470,647	Other non-current non-financial assets
Jumlah aset tidak lancar	4,983,547,423,103	5,907,855,417,088	Total non-current assets
Jumlah aset	5,149,094,524,206	6,080,516,085,752	Total assets
Liabilitas dan ekuitas			Liabilities and equity
Liabilitas			Liabilities
Liabilitas jangka pendek			Current liabilities
Utang usaha			Trade payables
Utang usaha pihak ketiga	611,265,858,181	624,818,655,118	Trade payables third parties
Utang usaha pihak berelasi	2,693,092,946,198	1,597,996,829,133	Trade payables related parties
Beban akrual jangka pendek	364,775,965,362	314,441,350,975	Current accrued expenses
Utang pajak	23,128,084,296	15,122,928,634	Taxes payable
Pendapatan diterima dimuka jangka pendek	731,603,115,621	759,591,318,544	Current unearned revenue
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun			Current maturities of long-term liabilities
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas utang bank	257,432,638,644	256,312,734,696	Current maturities of bank loans

Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas liabilitas sewa pembiayaan	1,920,435,605,153	1,388,847,155,839	Current maturities of finance lease liabilities
Jumlah liabilitas jangka pendek	6,601,734,213,455	4,957,130,972,939	Total current liabilities
Liabilitas jangka panjang			Non-current liabilities
Liabilitas jangka panjang setelah dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun			Long-term liabilities net of current maturities
Liabilitas jangka panjang atas liabilitas sewa pembiayaan	3,566,590,940,585	3,804,324,636,476	Long-term finance lease liabilities
Kewajiban imbalan pasca kerja jangka panjang	173,701,742,912	213,039,849,012	Long-term post-employment benefit obligations
Liabilitas non-keuangan jangka panjang	12,145,707,423	16,432,427,690	Other non-current non-financial liabilities
Jumlah liabilitas jangka panjang	3,752,438,390,920	4,033,796,913,178	Total non-current liabilities
Jumlah liabilitas	10,354,172,604,375	8,990,927,886,117	Total liabilities
Ekuitas			Equity
Ekuitas yang diatribusikan kepada pemilik entitas induk			Equity attributable to equity owners of parent entity
Saham biasa	2,671,281,110,250	2,671,281,110,250	Common stocks
Tambahan modal disetor	163,673,995,500	163,673,995,500	Additional paid-in capital
Cadangan revaluasi	21,898,332,347	21,898,332,347	Revaluation reserves
Cadangan lindung nilai arus kas		(35,556,780,656)	Reserve of cash flow hedges
Cadangan pengukuran kembali program imbalan pasti	36,937,574,381	29,072,140,614	Reserve of remeasurements of defined benefit plans
Komponen ekuitas lainnya	3,486,850,000,000	3,486,850,000,000	Other components of equity
Saldo laba (akumulasi kerugian)			Retained earnings (deficit)
Saldo laba yang telah ditentukan penggunaannya	(11,587,993,441,152)	(9,252,423,291,377)	Appropriated retained earnings
Jumlah ekuitas yang diatribusikan kepada pemilik entitas induk	(5,207,352,428,674)	(2,915,204,493,322)	Total equity attributable to equity owners of parent entity
Kepentingan non-pengendali	2,274,348,505	4,792,692,957	Non-controlling interests
Jumlah ekuitas	(5,205,078,080,169)	(2,910,411,800,365)	Total equity
Jumlah liabilitas dan ekuitas	5,149,094,524,206	6,080,516,085,752	Total liabilities and equity

[3311000] Statement of profit or loss and other comprehensive income, OCI components presented net of tax, by function - Infrastructure Industry

Laporan laba rugi dan penghasilan komprehensif lain

Statement of profit or loss and other comprehensive income

	31 December 2021	31 December 2020	
Penjualan dan pendapatan usaha	626,001,737,959	1,610,973,387,045	Sales and revenue
Beban pokok penjualan dan pendapatan	(2,294,832,465,970)	(4,414,034,732,710)	Cost of sales and revenue
Jumlah laba bruto	(1,668,830,728,011)	(2,803,061,345,665)	Total gross profit
Pendapatan keuangan	117,195,149	699,748,161	Finance income
Beban keuangan	(262,607,204,936)	(267,246,207,693)	Finance costs
Jumlah laba (rugi) sebelum pajak penghasilan	(1,931,320,737,798)	(3,069,607,805,197)	Total profit (loss) before tax
Pendapatan (beban) pajak	(406,555,440,237)	315,017,931,636	Tax benefit (expenses)
Jumlah laba (rugi) dari operasi yang dilanjutkan	(2,337,876,178,035)	(2,754,589,873,561)	Total profit (loss) from continuing operations
Jumlah laba (rugi)	(2,337,876,178,035)	(2,754,589,873,561)	Total profit (loss)
Pendapatan komprehensif lainnya, setelah pajak			Other comprehensive income, after tax
Pendapatan komprehensif lainnya yang tidak akan direklasifikasi ke laba rugi, setelah pajak			Other comprehensive income that will not be reclassified to profit or loss, after tax
Pendapatan komprehensif lainnya atas keuntungan (kerugian) hasil revaluasi aset tetap, setelah pajak		(8,085,918,863)	Other comprehensive income for gains (losses) on revaluation of property and equipment, after tax
Pendapatan komprehensif lainnya atas pengukuran kembali kewajiban manfaat pasti, setelah pajak	7,653,117,576	(4,638,750,155)	Other comprehensive income for remeasurement of defined benefit obligation, after tax
Jumlah pendapatan komprehensif lainnya yang tidak akan direklasifikasi ke laba rugi, setelah pajak	7,653,117,576	(12,724,669,018)	Total other comprehensive income that will not be reclassified to profit or loss, after tax
Pendapatan komprehensif lainnya yang akan direklasifikasi ke laba rugi, setelah pajak			Other comprehensive income that may be reclassified to profit or loss, after tax
Keuntungan (kerugian) lindung nilai arus kas, setelah pajak	35,556,780,655	(35,556,780,655)	Gains (losses) on cash flow hedges, after tax
Jumlah pendapatan komprehensif lainnya yang akan direklasifikasi ke laba rugi, setelah pajak	35,556,780,655	(35,556,780,655)	Total other comprehensive income that may be reclassified to profit or loss, after tax
Jumlah pendapatan komprehensif lainnya, setelah pajak	43,209,898,231	(48,281,449,673)	Total other comprehensive income, after tax
Jumlah laba rugi komprehensif	(2,294,666,279,804)	(2,802,871,323,234)	Total comprehensive income
Laba (rugi) yang dapat diatribusikan			Profit (loss) attributable to
Laba (rugi) yang dapat diatribusikan ke entitas induk	(2,335,570,149,775)	(2,754,692,489,062)	Profit (loss) attributable to parent entity
Laba (rugi) yang dapat	(2,306,028,260)	102,615,501	Profit (loss) attributable to

diatribusikan ke kepentingan non-pengendali			non-controlling interests
Laba rugi komprehensif yang dapat diatribusikan			Comprehensive income attributable to
Laba rugi komprehensif yang dapat diatribusikan ke entitas induk	(2,292,147,935,352)	(2,802,799,752,662)	Comprehensive income attributable to parent entity
Laba rugi komprehensif yang dapat diatribusikan ke kepentingan non-pengendali	(2,518,344,452)	(71,570,572)	Comprehensive income attributable to non-controlling interests
Laba (rugi) per saham			Earnings (loss) per share
Laba per saham dasar diatribusikan kepada pemilik entitas induk			Basic earnings per share attributable to equity owners of the parent entity
Laba (rugi) per saham dasar dari operasi yang dilanjutkan	(218.58)	(257.81)	Basic earnings (loss) per share from continuing operations

Sumber: Laporan Keuangan Yang Tersedia Di Bursa Efek Indonesia (IDX)

Lampiran 2: Laporan Keuangan Tahun 2022

[3210000] Statement of financial position presented using current and non-current - Infrastructure Industry

Laporan posisi keuangan		Statement of financial position	
Aset	31 December 2022	31 December 2021	Assets
Aset lancar			Current assets
Kas dan setara kas	26,734,281,919	21,134,302,906	Cash and cash equivalents
Piutang usaha			Trade receivables
Piutang usaha pihak ketiga	26,727,897,271	548,065,076	Trade receivables third parties
Piutang lainnya			Other receivables
Piutang lainnya pihak ketiga	5,434,752,392	6,294,696,636	Other receivables third parties
Piutang lainnya pihak berelasi	57,563,858,307	26,017,262,529	Other receivables related parties
Persediaan lancar			Current inventories
Persediaan lancar	89,167,777,996	58,309,538,161	Current inventories
Biaya dibayar dimuka lancar	61,779,904,070	10,820,583,683	Current prepaid expenses
Pajak dibayar dimuka lancar	20,073,648,620	42,422,652,112	Current prepaid taxes
Jumlah aset lancar	287,482,120,575	165,547,101,103	Total current assets
Aset tidak lancar			Non-current assets
Dana cadangan perawatan pesawat	42,891,310,936	34,310,380,145	Aircraft maintenance reserve funds
Biaya dibayar dimuka tidak lancar	417,503,675,487	248,919,979,826	Non-current prepaid expenses
Aset pajak tangguhan	9,347,145,320	9,176,533,723	Deferred tax assets
Aset tetap	4,585,923,805,104	4,672,761,911,594	Property, plant, and equipment
Aset tidak lancar non-keuangan lainnya	13,814,831,740	6,232,910,392	Other non-current non-financial assets
Jumlah aset tidak lancar	5,069,480,768,587	4,971,401,715,680	Total non-current assets
Jumlah aset	5,356,962,889,162	5,136,948,816,783	Total assets
Liabilitas dan ekuitas			Liabilities and equity
Liabilitas			Liabilities
Liabilitas jangka pendek			Current liabilities
Utang bank jangka pendek	259,058,803,124	257,432,638,644	Short term bank loans
Utang usaha			Trade payables
Utang usaha pihak ketiga	846,746,811,004	611,265,858,181	Trade payables third parties
Utang lainnya			Other payables
Utang lainnya pihak berelasi	2,892,715,958,511	2,693,092,946,198	Other payables related parties
Beban akrual jangka pendek	355,251,383,636	364,775,965,362	Current accrued expenses
Utang pajak	22,987,733,344	23,128,084,296	Taxes payable
Pendapatan diterima dimuka jangka pendek	1,203,834,168,818	731,603,115,621	Current unearned revenue
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun			Current maturities of long-term liabilities

Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas liabilitas sewa pembiayaan	1,873,923,278,871	1,920,435,605,153	Current maturities of finance lease liabilities
Jumlah liabilitas jangka pendek	7,454,518,137,308	6,601,734,213,455	Total current liabilities
Liabilitas jangka panjang			Non-current liabilities
Liabilitas jangka panjang setelah dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun			Long-term liabilities net of current maturities
Liabilitas jangka panjang atas liabilitas sewa pembiayaan	4,586,804,235,560	3,566,590,940,585	Long-term finance lease liabilities
Kewajiban imbalan pasca kerja jangka panjang	130,947,368,946	162,264,609,320	Long-term post-employment benefit obligations
Jumlah liabilitas jangka panjang	4,717,751,604,506	3,728,855,549,905	Total non-current liabilities
Jumlah liabilitas	12,172,269,741,814	10,330,589,763,360	Total liabilities
Ekuitas			Equity
Ekuitas yang diatribusikan kepada pemilik entitas induk			Equity attributable to equity owners of parent entity
Saham biasa	2,671,281,110,250	2,671,281,110,250	Common stocks
Tambahan modal disetor	163,673,995,500	163,673,995,500	Additional paid-in capital
Cadangan revaluasi	21,898,332,347	21,898,332,347	Revaluation reserves
Cadangan pengukuran kembali program imbalan pasti	65,990,143,751	40,620,612,106	Reserve of remeasurements of defined benefit plans
Komponen ekuitas lainnya	3,486,850,000,000	3,486,850,000,000	Other components of equity
Saldo laba (akumulasi kerugian)			Retained earnings (deficit)
Saldo laba yang belum ditentukan penggunaannya	(13,230,134,784,568)	(11,580,239,345,285)	Unappropriated retained earnings
Jumlah ekuitas yang diatribusikan kepada pemilik entitas induk	(6,820,441,202,720)	(5,195,915,295,082)	Total equity attributable to equity owners of parent entity
Kepentingan non-pengendali	5,134,350,068	2,274,348,505	Non-controlling interests
Jumlah ekuitas	(6,815,306,852,652)	(5,193,640,946,577)	Total equity
Jumlah liabilitas dan ekuitas	5,356,962,889,162	5,136,948,816,783	Total liabilities and equity

[3311000] Statement of profit or loss and other comprehensive income, OCI components presented net of tax, by function - Infrastructure Industry

Laporan laba rugi dan penghasilan komprehensif lain

Statement of profit or loss and other comprehensive income

	31 December 2022	31 December 2021	
Penjualan dan pendapatan usaha	3,780,525,920,680	626,001,737,959	Sales and revenue
Beban pokok penjualan dan pendapatan	(5,096,188,889,794)	(2,302,350,489,105)	Cost of sales and revenue
Jumlah laba bruto	(1,315,662,969,114)	(1,676,348,751,146)	Total gross profit
Pendapatan keuangan	799,003,925	117,195,149	Finance income
Beban bunga dan keuangan	(328,559,903,302)	(262,607,204,936)	Interest and finance costs
Jumlah laba (rugi) sebelum pajak penghasilan	(1,643,423,868,491)	(1,938,838,760,933)	Total profit (loss) before tax
Pendapatan (beban) pajak	(3,513,082,147)	(406,555,440,237)	Tax benefit (expenses)
Jumlah laba (rugi) dari operasi yang dilanjutkan	(1,646,936,950,638)	(2,345,394,201,170)	Total profit (loss) from continuing operations
Jumlah laba (rugi)	(1,646,936,950,638)	(2,345,394,201,170)	Total profit (loss)
Pendapatan komprehensif lainnya, setelah pajak			Other comprehensive income, after tax
Pendapatan komprehensif lainnya yang tidak akan direklasifikasi ke laba rugi, setelah pajak			Other comprehensive income that will not be reclassified to profit or loss, after tax
Pendapatan komprehensif lainnya atas pengukuran kembali kewajiban manfaat pasti, setelah pajak	25,271,044,563	11,336,155,301	Other comprehensive income for remeasurement of defined benefit obligation, after tax
Jumlah pendapatan komprehensif lainnya yang tidak akan direklasifikasi ke laba rugi, setelah pajak	25,271,044,563	11,336,155,301	Total other comprehensive income that will not be reclassified to profit or loss, after tax
Pendapatan komprehensif lainnya yang akan direklasifikasi ke laba rugi, setelah pajak			Other comprehensive income that may be reclassified to profit or loss, after tax
Keuntungan (kerugian) lindung nilai arus kas, setelah pajak		35,556,780,655	Gains (losses) on cash flow hedges, after tax
Jumlah pendapatan komprehensif lainnya yang akan direklasifikasi ke laba rugi, setelah pajak		35,556,780,655	Total other comprehensive income that may be reclassified to profit or loss, after tax
Jumlah pendapatan komprehensif lainnya, setelah pajak	25,271,044,563	46,892,935,956	Total other comprehensive income, after tax
Jumlah laba rugi komprehensif	(1,621,665,906,075)	(2,298,501,265,214)	Total comprehensive income
Laba (rugi) yang dapat diatribusikan			Profit (loss) attributable to
Laba (rugi) yang dapat diatribusikan ke entitas induk	(1,649,895,439,283)	(2,343,088,172,910)	Profit (loss) attributable to parent entity

Laba (rugi) yang dapat diatribusikan ke kepentingan non-pengendali	2,958,488,645	(2,306,028,260)	Profit (loss) attributable to non-controlling interests
Laba rugi komprehensif yang dapat diatribusikan			Comprehensive income attributable to
Laba rugi komprehensif yang dapat diatribusikan ke entitas induk	(1,624,525,907,638)	(2,295,982,920,762)	Comprehensive income attributable to parent entity
Laba rugi komprehensif yang dapat diatribusikan ke kepentingan non-pengendali	2,860,001,563	(2,518,344,452)	Comprehensive income attributable to non-controlling interests
Laba (rugi) per saham			Earnings (loss) per share
Laba per saham dasar diatribusikan kepada pemilik entitas induk			Basic earnings per share attributable to equity owners of the parent entity
Laba (rugi) per saham dasar dari operasi yang dilanjutkan	(154.41)	(219.29)	Basic earnings (loss) per share from continuing operations

Sumber: Laporan Keuangan Yang Tersedia Di Bursa Efek Indonesia (IDX)

Lampiran 3: Laporan Keuangan Tahun 2023

[3210000] Statement of financial position presented using current and non-current - Infrastructure Industry

Laporan posisi keuangan		2023/24
Laporan posisi keuangan		
Aset		
Aset lancar		
Kas dan setara kas		56,354,030,061
Investasi jangka pendek		
Dana yang diinvestasikan pada instrumen keuangan		
Aset keuangan lancar		
Aset keuangan lancar yang diukur pada nilai wajar melalui laba rugi		
Aset keuangan lancar nilai wajar melalui pendapatan komprehensif lainnya		
Aset keuangan tanpa pendanaan diamanatkan		
Aset keuangan lancar lainnya		
Aset keuangan derivatif lancar		
Piutang usaha		25,787,918,720
Piutang usaha pihak ketiga		
Piutang usaha pihak berelasi		
Piutang sewa pembiayaan lancar		
Piutang subsidi		
Piutang lainnya		10,483,752,643
Piutang lainnya pihak ketiga		10,379,326,346
Piutang lainnya pihak berelasi		
Persediaan lancar		
Aset real estate lancar		
Persediaan lancar		103,007,218,345
Biaya dibayar dimuka lancar		
Jaminan lancar		44,526,056,587
Utang muka lancar		
Pajak dibayar dimuka lancar		681,574,632
Klaim atas pengembalian pajak lancar		
Aset pengapungan pajak lancar		
Aset non-keuangan lancar lainnya		
Aset tidak lancar atau kelompok instrumen keuangan sebagai drilili untuk dijual		
Aset tidak lancar atau kelompok instrumen keuangan sebagai drilili untuk didistribusikan kepada pemilik		
Jumlah aset lancar		332,000,471,335
Aset tidak lancar		
Piutang sewa pembiayaan tidak lancar		
Dana yang diinvestasikan pada instrumen keuangan		
Dana cadangan penanaman pinanasi		
Piutang dari pihak berelasi		
Piutang dari pemegang saham		
Piutang tidak lancar lainnya		
Piutang tidak lancar lainnya pihak ketiga		
Piutang tidak lancar lainnya pihak berelasi		
Investasi yang diukur dengan menggunakan metode ekuitas		
Investasi pada ventura bersama dan entitas asosiasi		
Investasi pada entitas ventura bersama		
Investasi pada entitas asosiasi		
Jaminan tidak lancar		
Utang muka tidak lancar		
Aset keuangan tidak lancar		
Aset keuangan tidak lancar yang diukur pada nilai wajar melalui laba rugi		
Aset keuangan tidak lancar nilai wajar melalui pendapatan komprehensif lainnya		
Aset keuangan tidak lancar tanpa pendanaan diamanatkan		
Aset keuangan tidak lancar lainnya		
Aset keuangan derivatif tidak lancar		
Biaya dibayar dimuka tidak lancar		347,041,640,852
Pajak dibayar dimuka tidak lancar		
Aset pajak tangguhan		
Persediaan tidak lancar		
Aset real estate tidak lancar		
Persediaan tidak lancar lainnya		
Piutang investasi		
Aset tetap		808,008,100,715
Aset hak guna		4,621,532,333,061
Hak kepemilikan tanah		
Beban tangguh		
Beban tangguh hak atas tanah dan bangunan		
Beban tangguh lainnya		
Klaim atas pengembalian pajak tidak lancar		
Aset imbutan pajak lama		
Goodwill		
Aset takberwujud selain goodwill		
Aset pengapungan pajak tidak lancar		
Aset tidak lancar non-keuangan lainnya		6,112,000,458
Jumlah aset tidak lancar		5,794,244,094,016
Jumlah aset		6,116,204,571,351
Liabilitas dan ekuitas		
Liabilitas		
Liabilitas jangka pendek		
Utang bank jangka pendek		
Piagman jangka pendek non-bank		
Utang usaha		1,524,268,533,299
Utang usaha pihak ketiga		
Utang usaha pihak berelasi		
Utang lainnya		2,658,116,977,866
Utang lainnya pihak ketiga		
Utang lainnya pihak berelasi		
Utang muka piutang jangka pendek		
Utang muka piutang jangka pendek pihak ketiga		
Utang muka piutang jangka pendek pihak berelasi		
Utang diadani		
Liabilitas keuangan jangka pendek lainnya		
Liabilitas imbutan pajak lama jangka pendek		488,628,333,440
Utang pajak		55,214,629,438
Utang jangka panjang		
Utang jaminan jangka pendek		
Pendapatan diterima dimuka jangka pendek		975,209,011,088
Provisi diangguhan jangka pendek		
Provisi jangka pendek		
Provisi jangka pendek piagman jalan tol		
Provisi jangka pendek biaya pengembalian dan pemeliharaan pinanasi		
Provisi jangka pendek lainnya		
Korrek liabilitas jangka pendek		
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun		
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas pinjaman bersuara		223,017,000,424
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas pinjaman bersuara		
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas pinjaman bersuara		
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas pinjaman dari pemerintah republik Indonesia		
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas pinjaman subordinated		
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas liabilitas bersuara lainnya		
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas liabilitas pembiayaan lain		2,353,889,251,815
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas liabilitas sewa pembiayaan		
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas utang bank moneter		
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas utang bank umum		
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas utang bank menengah		
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas utang obligasi		
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas utang obligasi		
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas utang obligasi subordinated		
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas pinjaman lainnya		
Utang pihak berelasi jangka pendek		
Utang pemegang saham jangka pendek		
Liabilitas keuangan derivatif jangka pendek		
Liabilitas pengapungan pajak lancar		
Liabilitas non-keuangan jangka pendek lainnya		
Liabilitas yang secara langsung berhubungan dengan aset tidak lancar atau kelompok instrumen yang diklasifikasikan sebagai drilili untuk dijual atau drilili untuk didistribusikan kepada pemilik		8,178,183,745,370
Jumlah liabilitas jangka pendek		
Liabilitas jangka panjang		
Liabilitas keuangan derivatif jangka panjang		
Liabilitas pajak tangguhan		4,752,106,100

Utang pihak berelasi jangka panjang	
Utang pemegang saham jangka panjang	
Kontrak liabilitas jangka panjang	
Liabilitas jangka panjang setelah dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun	
Liabilitas jangka panjang atas utang bank	
Utang lembaga keuangan non-bank	
Liabilitas jangka panjang atas perjanjian beragunan	
Liabilitas jangka panjang atas perjanjian tanpa agunan	
Liabilitas jangka panjang atas penyesuaian pinjaman	
Liabilitas jangka panjang atas pinjaman dari pemerintah republik Indonesia	
Liabilitas jangka panjang atas pinjaman subordinasi	
Liabilitas jangka panjang atas liabilitas kerja sama operasi	
Liabilitas jangka panjang atas liabilitas pembelian tanah	
Liabilitas jangka panjang atas liabilitas sewa pembiayaan	
Liabilitas jangka panjang atas utang listrik swasta	5,182,293,536,648
Liabilitas jangka panjang atas sewa biaya	
Liabilitas jangka panjang atas surat utang jangka menengah	
Liabilitas jangka panjang atas utang obligasi	
Liabilitas jangka panjang atas utang	
Liabilitas jangka panjang atas obligasi subordinasi	
Liabilitas jangka panjang atas perjanjian lainnya	
Obligasi konversi	
Pendapatan diterima dimuka jangka panjang	
Utang jaminan jangka panjang	
Pendapatan ditangguhkan jangka panjang	
Provisi jangka panjang	
Provisi pinjaman jalan tol jangka panjang	
Provisi biaya pengembalian dari pemeliharaan penawar jangka panjang	
Provisi jangka panjang lainnya	
Kewajiban imbalan pasca kerja jangka panjang	181,638,579,648
Liabilitas pengumpulan pajak tidak lancar	
Liabilitas keuangan jangka panjang lainnya	71,542,480,991
Liabilitas non-keuangan jangka panjang	5,440,226,703,387
Jumlah liabilitas jangka panjang	14,018,410,448,757
Jumlah liabilitas	
Ekuitas	
Ekuitas yang diatribusikan kepada pemilik entitas induk	
Saham biasa	2,671,281,110,250
Saham preferen	
Tambahan modal disetor	163,673,995,500
Saham treasury	
Utang muka setoran modal	
Opsi saham	
Perjabaran laporan keuangan	
Cadangan modalisasi	21,898,332,347
Cadangan setelah kurs penjabaran	
Cadangan perubahan nilai wajar aset keuangan nilai wajar melalui pendapatan komprehensif lainnya	
Cadangan keuntungan (kerugian) investasi pada instrumen ekuitas	
Cadangan pembayaran berbasis saham	
Cadangan likuid nilai arus kas	
Cadangan pengakuan kembali program imbalan pensi	
Cadangan lainnya	59,739,961,722
Salah Transaksi Perubahan Ekuitas Entitas Anak/Asosiasi	
Komponen ekuitas lainnya	3,486,850,000,000
Saldo laba (akumulasi kerugian)	
Saldo laba yang telah ditentukan penggunaannya	
Saldo laba yang belum ditentukan penggunaannya	(14,311,462,182,213)
Jumlah ekuitas yang diatribusikan kepada pemilik entitas induk	(7,908,018,782,394)
Proforma ekuitas	
Keperlingan non-pengendali	5,902,904,988
Jumlah ekuitas	(7,902,115,877,406)
Jumlah liabilitas dan ekuitas	6,116,294,571,351

[3311000] Statement of profit or loss and other comprehensive income, OCI components presented net of tax, by function - Infrastructure Industry

Laporan laba rugi dan penghasilan komprehensif lain

Laporan laba rugi dan penghasilan komprehensif lain	2023-10-31
Penjualan dan pendapatan usaha	6,625,320,826,182
Beban pokok penjualan dan pendapatan	(7,327,840,270,301)
Jumlah laba bruto	(702,519,444,119)
Beban penjualan	
Beban interkoneksi	
Beban umum dan administrasi	
Pendapatan keuangan	691,229,872
Beban bunga dan keuangan	(362,135,123,330)
Kerugian (kerugian) setelah kurs mata uang asing	
Bagian atas laba (rugi) entitas asosiasi yang dicatat dengan menggunakan metode ekuitas	
Bagian atas laba (rugi) entitas ventura bersama yang dicatat dengan menggunakan metode ekuitas	
Kerugian (kerugian) atas instrumen keuangan derivatif	
Pendapatan lainnya	
Beban lainnya	
Kerugian (kerugian) lainnya	
Jumlah laba (rugi) sebelum pajak penghasilan	(1,064,063,337,577)
Pendapatan (beban) pajak	(16,652,265,876)
Jumlah laba (rugi) dari operasi yang dilanjutkan	(1,080,715,703,453)
Laba (rugi) dari operasi yang dihentikan	
Jumlah laba (rugi)	(1,080,715,703,453)
Pendapatan komprehensif lainnya, setelah pajak	
Pendapatan komprehensif lainnya yang tidak akan direklasifikasi ke laba rugi, setelah pajak	
Pendapatan komprehensif lainnya atas keuntungan (kerugian) hasil revaluasi aset tetap, setelah pajak	
Pendapatan komprehensif lainnya atas pengakuan kembali kewajiban manfaat pensi, setelah pajak	
Penyesuaian lainnya atas pendapatan komprehensif lainnya yang tidak akan direklasifikasi ke laba rugi, setelah pajak	
Jumlah pendapatan komprehensif lainnya yang tidak akan direklasifikasi ke laba rugi, setelah pajak	(6,093,321,301)
Pendapatan komprehensif lainnya yang akan direklasifikasi ke laba rugi, setelah pajak	
Kerugian (kerugian) setelah kurs penjabaran, setelah pajak	
Penyesuaian rekalisasi setelah kurs penjabaran, setelah pajak	
Kerugian (kerugian) likuid nilai arus kas, setelah pajak	
Penyesuaian rekalisasi atas likuid nilai arus kas, setelah pajak	
Nilai tercatat dari aset (liabilitas) non-keuangan yang perubahan atau keterjadiannya merupakan suatu prakiraan transaksi yang kemungkinan besar terjadi yang dihindari nilai, setelah pajak	
Kerugian (kerugian) likuid nilai investasi bersih kegiatan usaha luar negeri, setelah pajak	
Penyesuaian rekalisasi atas likuid nilai investasi bersih kegiatan usaha luar negeri, setelah pajak	
Bagian pendapatan komprehensif lainnya dari entitas asosiasi yang dicatat dengan menggunakan metode ekuitas, setelah pajak	
Bagian pendapatan komprehensif lainnya dari entitas ventura bersama yang dicatat dengan menggunakan metode ekuitas, setelah pajak	
Penyesuaian lainnya atas pendapatan komprehensif lainnya yang akan direklasifikasi ke laba rugi, setelah pajak	
Jumlah pendapatan komprehensif lainnya yang akan direklasifikasi ke laba rugi, setelah pajak	
Jumlah pendapatan komprehensif lainnya, setelah pajak	(6,093,321,301)
Jumlah laba rugi komprehensif	(1,086,809,024,754)
Laba (rugi) yang dapat diatribusikan	
Laba (rugi) yang dapat diatribusikan ke entitas induk	(1,081,327,397,645)
Laba (rugi) yang dapat diatribusikan ke kepentingan non-pengendali	611,694,162
Laba rugi komprehensif yang dapat diatribusikan	
Laba rugi komprehensif yang dapat diatribusikan ke entitas induk	(1,087,577,579,674)
Laba rugi komprehensif yang dapat diatribusikan ke kepentingan non-pengendali	768,554,920
Laba (rugi) per saham	
Laba per saham dasar diatribusikan kepada pemilik entitas induk	
Laba (rugi) per saham dasar dari operasi yang dilanjutkan	(101.2)
Laba (rugi) per saham dasar dari operasi yang dihentikan	
Laba (rugi) per saham dilusikan	
Laba (rugi) per saham dilusikan dari operasi yang dilanjutkan	
Laba (rugi) per saham dilusikan dari operasi yang dihentikan	

Sumber: Laporan Keuangan Yang Tersedia Di Bursa Efek Indonesia (IDX)

Lampiran 4: Laporan Keuangan Tahun 2024

[3210000] Statement of financial position presented using current and non-current - Infrastructure Industry

Laporan posisi keuangan

Statement of financial position

Laporan posisi keuangan	31 December 2024	31 December 2023	Statement of financial position
Aset			Assets
Aset lancar			Current assets
Kas dan setara kas	45,371,000,256	56,254,020,061	Cash and cash equivalents
Investasi jangka pendek			Short-term investments
Dana yang dibatasi penggunaannya lancar			Current restricted funds
Aset keuangan lancar			Current financial assets
Aset keuangan lancar yang diukur pada nilai wajar melalui laba rugi			Current financial assets at fair value through profit or loss
Aset keuangan lancar nilai wajar melalui pendapatan komprehensif lainnya			Current financial assets fair value through other comprehensive income
Aset keuangan biaya perolehan diamortisasi lancar			Current financial assets amortized cost investments
Aset keuangan lancar lainnya			Current other financial assets
Aset keuangan derivatif lancar			Current derivative financial assets
Piutang usaha			Trade receivables
Piutang usaha pihak ketiga	18,637,401,524	25,787,918,720	Trade receivables third parties
Piutang usaha pihak berelasi			Trade receivables related parties
Piutang sewa pembiayaan lancar			Current finance lease receivables
Piutang subsidi			Receivables on subsidy
Piutang lainnya			Other receivables
Piutang lainnya pihak ketiga	158,407,446,375	50,483,752,643	Other receivables third parties
Piutang lainnya pihak berelasi	50,993,482,587	50,379,326,346	Other receivables related parties
Persediaan lancar			Current inventories
Aset real estat lancar			Current real estate assets
Persediaan lancar	127,057,603,520	103,887,218,346	Current inventories
Biaya dibayar dimuka lancar	32,975,369,812	44,526,666,587	Current prepaid expenses
Jaminan lancar			Current guarantees
Uang muka lancar			Current advances
Pajak dibayar dimuka		681,574,632	Current prepaid taxes

lancar			
Klaim atas pengembalian pajak lancar			Current claims for tax refund
Aset pengampunan pajak lancar			Current tax amnesty assets
Aset non-keuangan lancar lainnya			Other current non-financial assets
Aset tidak lancar atau kelompok lepasan diklasifikasikan sebagai dimiliki untuk dijual			Non-current assets or disposal groups classified as held-for-sale
Aset tidak lancar atau kelompok lepasan diklasifikasikan sebagai dimiliki untuk didistribusikan kepada pemilik			Non-current assets or disposal groups classified as held-for-distribution to owners
Jumlah aset lancar	433,442,304,074	332,000,477,335	Total current assets
Aset tidak lancar			Non-current assets
Piutang sewa pembiayaan tidak lancar			Non-current finance lease receivables
Dana yang dibatasi penggunaannya tidak lancar			Non-current restricted funds
Dana cadangan perawatan pesawat			Aircraft maintenance reserve funds
Piutang dari pihak berelasi			Receivables from related parties
Piutang dari pemegang saham			Receivables from stockholders
Piutang tidak lancar lainnya			Other non-current receivables
Piutang tidak lancar lainnya pihak ketiga			Other non-current receivables third parties
Piutang tidak lancar lainnya pihak berelasi			Other non-current receivables related parties
Investasi yang dicatat dengan menggunakan metode ekuitas			Investments accounted for using equity method
Investasi pada ventura bersama dan entitas asosiasi			Investments in joint ventures and associates
Investasi pada entitas ventura bersama			Investments in joint ventures
Investasi pada entitas asosiasi			Investments in associates
Jaminan tidak lancar			Non-current guarantees
Uang muka tidak lancar			Non-current advances
Aset keuangan tidak lancar			Non-current financial assets
Aset keuangan tidak lancar yang diukur pada nilai			Non-current financial assets at fair value through profit or loss

wajar melalui laba rugi			
Aset keuangan tidak lancar nilai wajar melalui pendapatan komprehensif lainnya			Non-current financial assets fair value through other comprehensive income
Aset keuangan tidak lancar biaya perolehan diamortisasi			Non-current financial assets amortized cost
Aset keuangan tidak lancar lainnya			Non-current other financial assets
Aset keuangan derivatif tidak lancar			Non-current derivative financial assets
Biaya dibayar dimuka tidak lancar	370,641,003,585	347,841,649,852	Non-current prepaid expenses
Pajak dibayar dimuka tidak lancar			Non-current prepaid taxes
Aset pajak tangguhan			Deferred tax assets
Persediaan tidak lancar			Non-current inventories
Aset real estat tidak lancar			Non-current real estate assets
Persediaan tidak lancar lainnya			Non-current inventories
Properti investasi			Investment properties
Aset tetap	741,175,265,570	808,808,100,715	Property, plant, and equipment
Aset hak guna	4,162,215,693,788	4,621,532,333,991	Right of use assets
Hak konsesi jalan tol			Toll road concession rights
Beban tangguhan			Deferred charges
Beban tangguhan hak atas tanah dan bangunan			Deferred charges on landrights and buildings
Beban tangguhan lainnya			Other deferred charges
Klaim atas pengembalian pajak tidak lancar			Non-current claims for tax refund
Aset imbalan pasca kerja			Post-employment benefit assets
Goodwill			Goodwill
Aset takberwujud selain goodwill			Intangible assets other than goodwill
Aset pengampunan pajak tidak lancar			Non-current tax amnesty assets
Aset tidak lancar non-keuangan lainnya	9,086,489,675	6,112,009,458	Other non-current non-financial assets
Jumlah aset tidak lancar	5,283,118,452,618	5,784,294,094,016	Total non-current assets
Jumlah aset	5,716,560,756,692	6,116,294,571,351	Total assets
Liabilitas dan ekuitas			Liabilities and equity
Liabilitas			Liabilities
Liabilitas jangka pendek			Current liabilities
Utang bank jangka			Short term bank

pendek			loans
Pinjaman jangka pendek non-bank			Short-term non-bank loans
Utang usaha			Trade payables
Utang usaha pihak ketiga	2,110,178,718,333	1,524,268,533,299	Trade payables third parties
Utang usaha pihak berelasi			Trade payables related parties
Utang lainnya			Other payables
Utang lainnya pihak ketiga			Other payables third parties
Utang lainnya pihak berelasi	2,939,967,340,328	2,959,116,977,866	Other payables related parties
Uang muka pelanggan jangka pendek			Current advances from customers
Uang muka pelanggan jangka pendek pihak ketiga			Current advances from customers third parties
Uang muka pelanggan jangka pendek pihak berelasi			Current advances from customers related parties
Utang dividen			Dividends payable
Liabilitas keuangan jangka pendek lainnya			Other current financial liabilities
Beban akrual jangka pendek	593,390,424,428	488,628,333,440	Current accrued expenses
Liabilitas imbalan pasca kerja jangka pendek			Short-term post-employment benefit obligations
Utang pajak	68,438,398,282	53,254,629,438	Taxes payable
Utang proyek			Project payables
Uang jaminan jangka pendek			Current deposits
Pendapatan diterima dimuka jangka pendek	1,157,628,863,591	975,209,017,088	Current unearned revenue
Pendapatan ditangguhkan jangka pendek			Current deferred revenue
Provisi jangka pendek			Current provisions
Provisi jangka pendek pelapisan jalan tol			Current provisions for overlay
Provisi jangka pendek biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat			Current provisions for aircraft return and maintenance funds
Provisi jangka pendek lainnya			Other current provisions
Kontrak liabilitas jangka pendek			Current contract liabilities
Liabilitas jangka			Current maturities

panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun			of long-term liabilities
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas utang bank	160,525,273,356	223,817,002,424	Current maturities of bank loans
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas pinjaman beragunan			Current maturities of secured loans
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas pinjaman tanpa agunan			Current maturities of unsecured loans
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas penerusan pinjaman			Current maturities of step loans
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas pinjaman dari pemerintah republik Indonesia			Current maturities of loans from government of the republic of indonesia
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas pinjaman subordinasi			Current maturities of subordinated loans
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas liabilitas kerja sama operasi			Current maturities of joint operations liabilities
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas liabilitas pembebasan tanah			Current maturities of land acquisition liabilities
Liabilitas jangka panjang yang	2,096,681,687,585	2,353,889,251,815	Current maturities of finance lease

jatuh tempo dalam satu tahun atas liabilitas sewa pembiayaan			liabilities
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas utang listrik swasta			Current maturities of electricity purchase payables
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas wesel bayar			Current maturities of notes payable
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas surat utang jangka menengah			Current maturities of medium term notes
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas utang obligasi			Current maturities of bonds payable
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas sukuk			Current maturities of sukuk
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas obligasi subordinasi			Current maturities of subordinated bonds
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun atas pinjaman lainnya			Current maturities of other borrowings
Utang pihak berelasi jangka pendek			Current due to related parties
Utang pemegang saham jangka pendek			Current due to stockholders
Liabilitas keuangan derivatif jangka pendek			Short-term derivative financial liabilities
Liabilitas pengampunan			Current tax amnesty liabilities

pajak lancar			
Liabilitas non-keuangan jangka pendek lainnya			Other current non-financial liabilities
Liabilitas yang secara langsung berhubungan dengan aset tidak lancar atau kelompok lepasan yang diklasifikasikan sebagai dimiliki untuk dijual atau dimiliki untuk didistribusikan kepada pemilik			Liabilities directly associated with non-current assets or disposal groups classified as held-for-sale or as held-for-distribution to owners
Jumlah liabilitas jangka pendek	9,126,810,705,903	8,578,183,745,370	Total current liabilities
Liabilitas jangka panjang			Non-current liabilities
Liabilitas keuangan derivatif jangka panjang			Long-term derivative financial liabilities
Liabilitas pajak tangguhan	5,722,745,926	4,752,106,100	Deferred tax liabilities
Utang pihak berelasi jangka panjang			Non-current due to related parties
Utang pemegang saham jangka panjang			Non-current due to stockholders
Kontrak liabilitas jangka panjang			Non-current contract liabilities
Liabilitas jangka panjang setelah dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun			Long-term liabilities net of current maturities
Liabilitas jangka panjang atas utang bank			Long-term bank loans
Utang lembaga keuangan non-bank			Long term non-bank financial institutions loan
Liabilitas jangka panjang atas pinjaman beragunan			Long-term secured loans
Liabilitas jangka panjang atas pinjaman tanpa agunan			Long-term unsecured loans
Liabilitas jangka panjang atas penerusan pinjaman			Long-term step loans
Liabilitas jangka panjang atas pinjaman dari pemerintah			Long-term loans from government of the republic of indonesia

republik Indonesia			
Liabilitas jangka panjang atas pinjaman subordinasi			Long-term subordinated loans
Liabilitas jangka panjang atas liabilitas kerja sama operasi			Long-term joint operations liabilities
Liabilitas jangka panjang atas liabilitas pembebasan tanah			Long-term land acquisition liabilities
Liabilitas jangka panjang atas liabilitas sewa pembiayaan	5,772,140,181,080	5,182,293,536,648	Long-term finance lease liabilities
Liabilitas jangka panjang atas utang listrik swasta			Long-term electricity purchase payables
Liabilitas jangka panjang atas wesel bayar			Long-term notes payable
Liabilitas jangka panjang atas surat utang jangka menengah			Long-term medium term notes
Liabilitas jangka panjang atas utang obligasi			Long-term bonds payable
Liabilitas jangka panjang atas sukuk			Long-term sukuk
Liabilitas jangka panjang atas obligasi subordinasi			Long-term subordinated bonds
Liabilitas jangka panjang atas pinjaman lainnya			Long-term other borrowings
Obligasi konversi			Convertible bonds
Pendapatan diterima dimuka jangka panjang			Non-current unearned revenue
Uang jaminan jangka panjang			Non-current deposits
Pendapatan ditangguhkan jangka panjang			Non-current deferred revenue
Provisi jangka panjang			Non-current provisions
Provisi pelapisan jalan tol jangka panjang			Non-current provisions for overlay
Provisi biaya pengembalian			Non-current provisions for

dan pemeliharaan pesawat jangka panjang			aircraft return and maintenance funds
Provisi jangka panjang lainnya			Other non-current provisions
Kewajiban imbalan pasca kerja jangka panjang	201,583,391,808	181,638,579,648	Long-term post-employment benefit obligations
Liabilitas pengampunan pajak tidak lancar			Non-current tax amnesty liabilities
Liabilitas keuangan jangka panjang lainnya	45,079,444,204	71,542,480,991	Other non-current financial liabilities
Liabilitas non-keuangan jangka panjang			Other non-current non-financial liabilities
Jumlah liabilitas jangka panjang	6,024,525,763,018	5,440,226,703,387	Total non-current liabilities
Jumlah liabilitas	15,151,336,468,921	14,018,410,448,757	Total liabilities
Ekuitas			Equity
Ekuitas yang diatribusikan kepada pemilik entitas induk			Equity attributable to equity owners of parent entity
Saham biasa	2,671,281,110,250	2,671,281,110,250	Common stocks
Saham preferen			Preferred stocks
Tambahan modal disetor	163,673,995,500	163,673,995,500	Additional paid-in capital
Saham treasuri			Treasury stocks
Uang muka setoran modal			Advances in capital stock
Opsi saham			Stock options
Penjabaran laporan keuangan			Translation adjustment
Cadangan revaluasi	21,898,332,347	21,898,332,347	Revaluation reserves
Cadangan selisih kurs penjabaran			Reserve of exchange differences on translation
Cadangan perubahan nilai wajar aset keuangan nilai wajar melalui pendapatan komprehensif lainnya			Reserve for changes in fair value of fair value through other comprehensive income financial assets
Cadangan keuntungan (kerugian) investasi pada instrumen ekuitas			Reserve of gains (losses) from investments in equity instruments
Cadangan pembayaran berbasis saham			Reserve of share-based payments
Cadangan lindung nilai arus kas			Reserve of cash flow hedges
Cadangan pengukuran kembali program	53,591,902,538	59,739,961,722	Reserve of remeasurements of defined benefit plans

imbalan pasti			
Cadangan lainnya			Other reserves
Selisih Transaksi Perubahan Ekuitas Entitas Anak/Asosiasi			Difference Due to Changes of Equity in Subsidiary/Associates
Komponen ekuitas lainnya	3,486,850,000,000	3,486,850,000,000	Other components of equity
Saldo laba (akumulasi kerugian)			Retained earnings (deficit)
Saldo laba yang telah ditentukan penggunaannya			Appropriated retained earnings
Saldo laba yang belum ditentukan penggunaannya	15,838,936,902,629	(14,311,462,182,213)	Unappropriated retained earnings
Jumlah ekuitas yang diatribusikan kepada pemilik entitas induk	(9,441,641,561,994)	(7,908,018,782,394)	Total equity attributable to equity owners of parent entity
Proforma ekuitas			Proforma equity
Kepentingan non-pengendali	6,865,849,765	5,902,904,988	Non-controlling interests
Jumlah ekuitas	(9,434,775,712,229)	(7,902,115,877,406)	Total equity
Jumlah liabilitas dan ekuitas	5,716,560,756,692	6,116,294,571,351	Total liabilities and equity

Sumber: Laporan Keuangan Yang Tersedia Di Bursa Efek Indonesia (IDX)

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Refki Indrafi
 Tempat Tanggal Lahir : Pulau Burung, 01 Januari 2005
 Jenis Kelamin : Laki-laki
 Alamat : Jl Kayu Jati Gg Guru
 Agama : Islam
 Nomor Handphone : 0878-6868-9640
 Email : refkiindrafi0105@gmail.com



Riwayat Pendidikan :

1. SD : SD Negeri 001 Tembilahan Hulu
2. SMP : SMP Negeri 1 Tembilahan Hulu
3. SMA : SMA Negeri 1 Tembilahan Hulu
4. Pendidikan Sarjana : Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Islam Indragiri (Manajemen Keuangan)

Riwayat Organisasi : -

Minat dan Keahlian yang dimiliki :

1. Manajemen Keuangan
2. Bermain Biliard
3. Memancing

Hormat Saya

Refki Indrafi