

-nini -sari

SKRIPSI Kustari Alfina.pdf

-  Tugas 3 - No Repository
-  Kelas 6-F (No Repository)
-  Universitas Muhammadiyah Sukabumi

Document Details

Submission ID

trn:oid::1:3590352673

Submission Date

Jun 9, 2026, 11:18 AM GMT+7

Download Date

Jun 9, 2026, 11:23 AM GMT+7

File Name

SKRIPSI_Kustari_Alfina.pdf

File Size

1.0 MB

83 Pages

14,235 Words

95,225 Characters

38% Overall Similarity

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

Top Sources

- 33%  Internet sources
 - 27%  Publications
 - 19%  Submitted works (Student Papers)
-

Top Sources

33% Internet sources
 27% Publications
 19% 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	5%
2	Internet	repository.umsu.ac.id	3%
3	Internet	www.ejournal.unisi.ac.id	2%
4	Internet	openjournal.unpam.ac.id	1%
5	Internet	digilibadmin.unismuh.ac.id	<1%
6	Internet	etd.uinsyahada.ac.id	<1%
7	Student papers	Universitas Putera Batam	<1%
8	Student papers	Universitas Nasional	<1%
9	Internet	repo.uwgm.ac.id	<1%
10	Internet	danielstephanus.wordpress.com	<1%
11	Student papers	UPN Veteran Yogyakarta	<1%

12	Student papers	Universidad Internacional de la Rioja	<1%
13	Internet	repository.upstegal.ac.id	<1%
14	Student papers	Universitas Islam Malang	<1%
15	Internet	repository.ub.ac.id	<1%
16	Internet	repository-feb.unpak.ac.id	<1%
17	Student papers	Universitas Semarang	<1%
18	Internet	repo.palcomtech.ac.id	<1%
19	Internet	repositori.buddhidharma.ac.id	<1%
20	Internet	repository.uinsaizu.ac.id	<1%
21	Internet	www.journal.unrika.ac.id	<1%
22	Student papers	Sriwijaya University	<1%
23	Internet	123dok.com	<1%
24	Student papers	LL DIKTI IX Turnitin Consortium Part V	<1%
25	Internet	id.123dok.com	<1%

26	Internet	eprints.pancabudi.ac.id	<1%
27	Internet	library.um.ac.id	<1%
28	Internet	repository.unbari.ac.id	<1%
29	Publication	Sasro Sanjaya Leo Nardo Damanik, Jeudi A.T.P. Sianturi, Tiur Rajagukguk. "Pengar...	<1%
30	Internet	konsultasiskripsi.com	<1%
31	Internet	repository.unhas.ac.id	<1%
32	Publication	Tasya Radena Putri, Alwi Alwi, Aris Munandar. "ANALISIS PENGARUH DEBT TO EQ...	<1%
33	Publication	Hikmatul Hasanah, Eka Nur Afiah, Nasywa Salsabiila, Afiah Afiah, Nadia Sabel...	<1%
34	Internet	ejurnal.untag-smd.ac.id	<1%
35	Internet	jurnalmahasiswa.unesa.ac.id	<1%
36	Publication	Cindi Clawidia Silitonga, Debora Maureen, Olivia Hutabarat, Hamonangan Siallag...	<1%
37	Publication	Desy Desy, Amir Jaya, Claudio Julio Mongan. "Analisis Efektivitas Penggunaan Mo...	<1%
38	Internet	adoc.pub	<1%
39	Publication	Juliana Pakpahan, Arthur Simanjuntak, Tiur Rajagukguk. "Pengaruh Likuiditas, M...	<1%

40	Publication	Superman Superman, Della Utami Putri Ramadany. "Pengaruh E-ticket dan Prom...	<1%
41	Internet	eprints.unpak.ac.id	<1%
42	Publication	León Poblete, Catherine Sutton-Brady, Rico Merkert. "Relationship agility practice...	<1%
43	Student papers	Universitas PGRI Palembang	<1%
44	Internet	etheses.uin-malang.ac.id	<1%
45	Internet	repository.unpas.ac.id	<1%
46	Internet	repository.usni.ac.id	<1%
47	Publication	Siti Nabilla Zahiah Kahyo, Listri Herlina, Ilham Winar Nugroho. "Profit Under Pres...	<1%
48	Student papers	UIN KH. Achmad Siddiq Jember	<1%
49	Student papers	General Sir John Kotelawala Defence University	<1%
50	Internet	docplayer.info	<1%
51	Publication	Babeş-Bolyai University	<1%
52	Publication	Citra Amelia, O. Feriyanto. "Pengaruh Rasio Solvabilitas terhadap Kinerja Keuang...	<1%
53	Publication	Dian Anugrah Gaffar, Azwar Anwar, Masdar Ryketeng. "Analisis Prediksi Kebangk...	<1%

54	Publication	Stefhanie Rahma Wiyadi, Andewi Rokhmawati, Elvi Rahmayanti. "Pengaruh struk...	<1%
55	Internet	eprints.uwp.ac.id	<1%
56	Internet	ejournal.areaai.or.id	<1%
57	Internet	jurnal.unived.ac.id	<1%
58	Internet	www.scribd.com	<1%
59	Internet	repositori.umsu.ac.id	<1%
60	Student papers	Ajou University Graduate School	<1%
61	Internet	repository.iainpurwokerto.ac.id	<1%
62	Publication	Ferry Irawan, Nico Yudha Manurung. "ANALISIS ECONOMIC VALUE ADDED (EVA) ...	<1%
63	Publication	Nas'ah Nas'ah, Rafiuddin Rafiuddin, Kartika Kartika. "Analisis Laporan Keuangan ...	<1%
64	Publication	Riska Juliana Sanu, Selvi Selvi, Yuyu Isyana D. Pongoliu. "Analisis Determinan Fina...	<1%
65	Internet	jurnal.sttkd.ac.id	<1%
66	Internet	journal.arimbi.or.id	<1%
67	Publication	Kadek Duwika. "ANALISIS KEUANGAN KOPERASI MELALUI RASIO KEUANGAN GUN...	<1%

68	Internet	es.scribd.com	<1%
69	Internet	text-id.123dok.com	<1%
70	Internet	ejournals.umn.ac.id	<1%
71	Internet	repo.unperba.ac.id	<1%
72	Internet	repository.unbrah.ac.id	<1%
73	Publication	M Khoirul Aziz, Riskin Hidayat. "Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas dan Struktur M...	<1%
74	Publication	Windy Atmawardani Rachman. "Analisis Laporan Arus Kas Sebagai Alat Evaluasi K...	<1%
75	Publication	Zahratu Tiara, Tartila Devy. "Pengaruh Rasio Keuangan terhadap Prediksi Financi...	<1%
76	Internet	api-repo.unisan.ac.id	<1%
77	Internet	core.ac.uk	<1%
78	Internet	ulilalbabinstitute.id	<1%
79	Publication	Lia Amalia, Bambang Susanto, Nurwathi Nurwathi, Ketut Abimanyu. "THE EFFECT ...	<1%
80	Publication	Paulina Yuritha Amtiran. "ANALISIS FINANCIAL DISTRESS MENGGUNAKAN METO...	<1%
81	Student papers	Universitas Gadjah Mada	<1%

82	Student papers	University of North Carolina, Greensboro	<1%
83	Publication	Wiwik Andriani, Dinda Anelda, Firman Surya, Zahara Zahara. "Menilai Kinerja Keu...	<1%
84	Internet	repository.stiewidyagamalumajang.ac.id	<1%
85	Internet	www.slideshare.net	<1%
86	Publication	Endah Purwanti, Bella Sandra Tiana, Delilla Ilvi, Dwi Cantika, Yanuar Ramadhan. "...	<1%
87	Student papers	Forum Perpustakaan Perguruan Tinggi Indonesia Jawa Timur	<1%
88	Publication	Hera Margareta, Anton Arisman. "Pengaruh Biaya Lingkungan Terhadap Kinerja ...	<1%
89	Publication	Leni Siti Rukmana Deffi, Dwi Cahyono, Rendy Mirwan Aspirand. "Pengaruh Enterp...	<1%
90	Publication	Phenikaa University	<1%
91	Publication	Rahayu Nur Hidayah, Faisal Faisal. "Pengaruh Total Asset Turnover dan Debt to A...	<1%
92	Student papers	Universitas Muria Kudus	<1%
93	Student papers	unigal	<1%
94	Publication	Anthony Holly. "DETERMINAN NILAI PERUSAHAAN DI BURSA EFEK INDONESIA", SI...	<1%
95	Publication	Chiara Andesti, Listri Herlina, Erna Herlinawati. "Kinerja Rasio Keuangan dan Prof...	<1%

96	Publication	Intan Hawila Br Ginting, Jeudi A.T.P Sianturi, Saur Meliana. "Pengaruh Ukuran Per...	<1%
97	Publication	Irena Julia Putri, Andewi Rokhmawati, Fitri. "Analisis Kinerja Keuangan Sebelum ...	<1%
98	Publication	Nurhalisa Fitriani, Siti Aisyah, Ameli Rezki Septiani Amin. "ANALISIS RASIO LIKUID...	<1%
99	Publication	Silvia Rizqi Ardiani. "Financial performance of the aviation sector transportation ...	<1%
100	Publication	Tri Uswatun Khasanah, Tito Aditya Perdana, Sih Darmi Astuti, Diana Aqmala. "Be...	<1%
101	Student papers	Universitas Diponegoro	<1%
102	Student papers	Universitas Muhammadiyah Buton	<1%
103	Student papers	Universitas Riau	<1%
104	Student papers	Universitas Widyatama Bandung	<1%
105	Publication	Widodo Kevin, Jeani Jeani. "Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Struktur Modal (St...	<1%
106	Internet	ejurnalunsam.id	<1%
107	Publication	Bayu Akbar Saputra, Iva Faizah. "INDEX ANALYSIS IN MEASURING THE FINANCIAL...	<1%
108	Publication	Joni Hendra K, Andika M Iqbal, M Pillo Alfarabi, Rosa Dina, Tria Oca Ariska. "Analis...	<1%
109	Publication	Rosalina Suntimala, Duma Megaria Elisabeth, Mislan Sihite. "Pengaruh Rasio Lan...	<1%

110	Internet	digilib.unila.ac.id	<1%
111	Internet	repository.radenintan.ac.id	<1%
112	Internet	repository.unissula.ac.id	<1%
113	Publication	Slamet Priyanto, Akhmad Darmawan. "PENGARUH DEBT TO ASSET RATIO (DAR), D...	<1%
114	Internet	id.scribd.com	<1%
115	Internet	repository.unmuhpnk.ac.id	<1%
116	Student papers	Federal University of Technology	<1%
117	Publication	K. A. Ardiawan, F. Yudiaatmaja. "Pengukuran Kinerja Keuangan Bali United FC Me...	<1%
118	Student papers	LL DIKTI IX Turnitin Consortium Part II	<1%
119	Publication	Liliana Sonya Loppies, Dicky Sagitaputra. "ANALISIS KINERJA KEUANGAN DENG...	<1%
120	Publication	Najwa Puteri Aulia, Muhammad Sugiharto. "Analisis Kinerja Keuangan Pada Peru...	<1%
121	Publication	Onny Purnama Yudhia, Subaderi Subaderi. "ANALISIS RASIO KEUANGAN TERHAD...	<1%
122	Publication	Silvia Sari, Elly Rahmalia Sunandi. "Pengaruh Struktur Modal, Leverage dan Envir...	<1%
123	Publication	Siti Parida, Indra Cahya Kusuma, Andy Lasmana, Farizka Susandra. "ANALISIS KIN...	<1%

124	Internet	etheses.iainkediri.ac.id	<1%
125	Internet	journal-nusantara.com	<1%
126	Internet	journal.unimar-amni.ac.id	<1%
127	Internet	repository.uinjkt.ac.id	<1%
128	Publication	Al Alawiyah, Galih Prasetyo, Siti Fatimah. "Pengaruh Leverage dan Likuiditas Terh...	<1%
129	Publication	Amanda Sri Rezeki Munte, Jeudi A.T.P Sianturi, Mislan Sihite. "Pengaruh Keputusa...	<1%
130	Publication	Anindya Novera Wulandari, Rama Aditya Sardani. "Analisis Likuiditas dan Solvabi...	<1%
131	Publication	Cindy Radinca, Riesanti Edie Wijaya. "Hubungan Kepemilikan dan Kinerja Keuang...	<1%
132	Publication	Erlina Devinta, Sri Laksmi Pardanawati, Indra Lila Kusuma. "Pengaruh Return on ...	<1%
133	Publication	Fera Maulina. "ANALISIS TINGKAT EFISIENSI PENGGUNAAN MODAL MELALUI PEN...	<1%
134	Publication	Herry Zulfan, Heri Ispriyahadi, Herni Ali. "FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUH...	<1%
135	Publication	Lady Diana Warpindyastuti, Mia Dwi Cahyani. "Analisa Rasio Likuiditas dan Rasio ...	<1%
136	Publication	Marissa Tude, Ivonne S Saerang, Joubert B Maramis. "Analisis Perbandingan Kine...	<1%
137	Publication	Ni Luh Eka Ayu Permoni, Ni Kadek Ayu Trisnadewi, Komang Somayasa. "Penilaian...	<1%

138	Publication	Nita Teresia Dien, Stanly W. Alexander, Lady Diana Latjandu. "Analisis kinerja keu...	<1%
139	Publication	Nurhikma Nurhikma, Muhammad Haekal Yunus, Muhammad Syukri. "Analisis Ki...	<1%
140	Publication	Yuni Yuniawati, Istichanah Istichanah, Rizki Muti Agustiani. "Pengaruh Return On...	<1%
141	Internet	jurnaltsm.id	<1%
142	Internet	repositori.uin-alauddin.ac.id	<1%
143	Internet	repository.ipb.ac.id	<1%
144	Internet	repository.uhn.ac.id	<1%
145	Internet	repository.ut.ac.id	<1%
146	Student papers	unars	<1%
147	Publication	Gabriella Nathania Sabatini, Oktia Rizka Putri, Nurhastuty Kesumo Wardhany. "I...	<1%
148	Publication	Josephin Kezia, Erny Luxy D. Purba. "Pengaruh Perputaran Modal Kerja, Pertumb...	<1%
149	Publication	Khairatun Nazah. "PERAN MANAJEMEN KEUANGAN DALAM MENINGKATKAN EFISI...	<1%
150	Publication	Mahfudz Reza Fahlevi, Hilhamsyah Hilhamsyah. "Pendampingan Belajar Sebagai ...	<1%
151	Publication	Putu Yumi Chandra Dewi, Ida Bagus Panji Sedana. "Pengaruh Struktur Modal ter...	<1%

152	Publication	Taufan Alam Saputro, Rawidjo Rawidjo. "PENGARUH PENJUALAN TERHADAP CURR...	<1%
153	Publication	Andi Fairus Nizam, Nurinaya Nurinaya, Andi Nur Achsanuddin. "Pengaruh Latar B...	<1%
154	Publication	I Ketut Sunarwijaya, I Putu Edy Arizona. "OPINI AUDIT GOING CONCERN DAN FAK...	<1%
155	Publication	Khairul Anwar Pulungan, Muhammad Irsan, Salman Farisi. "Faktor Determinan R...	<1%
156	Publication	Khairunnisa Khairunnisa, Akhmad Julian Saputra, Dewi Setiawati. "PENGARUH CU...	<1%
157	Publication	Linda Riani, Nindi Vaulia Puspita, Kartika Yuliari. "ANALISIS STRUKTUR MODAL YA...	<1%
158	Publication	Mahmudin Mahmudin, Elfreda Aponia Lau, Beatrix Tandirerung. "THE EFFECT OF ...	<1%
159	Publication	Nicolas Williem, Gracia S Ugut. "ANALISIS RASIO KEUANGAN TERHADAP FINANCI...	<1%
160	Publication	Nuru Riani, Zulkarnain Zulkarnain. "ANALISIS COMMON SIZE DAN RASIO KEUANG...	<1%
161	Publication	Rizka Khoirotun Nisaa, Cholis Hidayati. "The Impact of Green Accounting, Environ...	<1%
162	Publication	Sarah Mutmainah, Aziz Muhammad. "Pengaruh Ukuran Perusahaan dan Likuidit...	<1%
163	Publication	Vera Melia Suci, Erny Rachmawati. "PEGARUH PROFITABILITAS, UKURAN PERUSA...	<1%
164	Publication	Wastam Wahyu Hidayat, Triana Yuniati, Ery Teguh Prasetyo, Cahyadi Husadha. "P...	<1%
165	Publication	Westerini Lusdani, Chrismesi Pagiu, Saltika Piter, Randi Tangdialla. "PENGARUH P...	<1%

166	Publication	Winston - Pontoh. "Goodwill No. 1 Vol. 4 Juni 2013", JURNAL RISET AKUNTANSI DA...	<1%
167	Internet	repository.uin-suska.ac.id	<1%
168	Internet	vivivionita93.blogspot.com	<1%

54

**ANALISIS KEWAJIBAN JANGKA PANJANG DAN
STRUKTUR MODAL PADA PT AIRASIA INDONESIA TBK
PERIODE TAHUN 2022-2024
SKRIPSI**



OLEH :

KUSTARI ALFINA
NIM:101221010088

1

**PROGRAM STUDI MANAJEMEN
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS ISLAM INDRAGIRI
TEMBILAHAN
2026**

**ANALISIS KEWAJIBAN JANGKA PANJANG DAN
STRUKTUR MODAL PADA PT AIRASIA INDONESIA TBK
PERIODE TAHUN 2022-2024**

SKRIPSI

*Diajukan sebagai salah satu syarat mengikuti ujian oral comprehensive
program studi Manajemen Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Islam Indragiri*



OLEH :

KUSTARI ALFINA
NIM:101221010088

**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 : Kustari Alfina

NIM : 101221010088

Konsentrasi : Manajemen Keuangan

Judul Skripsi : Analisis Kewajiban Jangka Panjang Dan Struktur Modal

Pada PT AirAsia Indonesia Tbk Periode Tahun 2022-2024

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, 16 Februari 2026

Pembimbing I

Pembimbing II

Raju Maulana, S.E., MM

NIDN. 1005118707

Asniati Bindas, S.Ip., MM

NIDN. 1014068401

Mengetahui :

Ketua Program Studi Manajemen

Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Islam Indragiri

Syafrinadina. SE., MM

NIDN. 1015118203

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

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

Nama Mahasiswa : Kustari Alfina

NIM : 101221010088

Konsentrasi : Manajemen Keuangan

Judul Skripsi : Analisis Kewajiban Jangka Panjang Dan Struktur Modal
Pada PT AirAsia Indonesia Tbk Periode Tahun 2022-2024

Telah **LULUS** Ujian Skripsi (*Oral Comprehensive*) yang diselenggarakan oleh Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Islam Indragiri Tembilahan pada hari Kamis, tanggal 7 Mei 2026 dengan hasil sangat memuaskan (A)

TIM PENGUJI

RAJU MAULANA, S.E., M.M
NIDN. 100 511 8707

Ketua

ASNIATI BINDAS, S.Ip., M.M
NIDN. 101 406 8401

Sekretaris

ACHMAD ISYA ALFASSA, S.Stat., M.Sc
NIDN. 100 809 9701

Anggota

SRI HIDAYANTI, Lc., M.A
NIDN. 101 506 8901

Anggota

Mengesahkan

DEKAN

KETUA PROGRAM STUDI

DR. AHMAD RIFA'I, SE, MM
NIDN. 100 706 8503

SYAFRINA DINA, SE, MM
NIDN. 101 511 8203

1

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama Mahasiswa : Kustari Alfina

NIM : 101221010088

Konsentrasi : Manajemen Keuangan

Judul Skripsi : Analisis Kewajiban Jangka Panjang Dan Struktur Modal

Pada PT AirAsia Indonesia Tbk Periode Tahun 2022-2024

1

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 ini adalah hasil plagiat dari karya ilmiah orang lain, maka saya bersedia dicabut gelar keserjanaan saya serta diberi sanksi hukum sesuai peraturan dan undang-undang yang berlaku.

Tembilahan, 22 Maret 2026

Penulis

Kustari Alfina

ABSTRAK**ANALISIS KEWAJIBAN JANGKA PANJANG DAN STRUKTUR MODAL
PADA PT AIRASIA INDONESIA TBK PERIODE TAHUN 2022-2024****Kustari Alfina**

Program Studi Manajemen, Fakultas Ekonomi Dan Bisnis
Universitas Islam Indragiri
Email: kustarialfina@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kondisi solvabilitas pada PT AirAsia Indonesia selama periode 2022-2024 dengan menggunakan rasio *Debt To Asset Ratio* (DAR), *Debt To Equity Ratio* (DER), dan *Long Term Debt To Equity Ratio* (LTDER). Penelitian ini menggunakan deskriptif kuantitatif dengan data sekunder berupa laporan keuangan tahunan perusahaan. Teknik analisis data dilakukan dengan menghitung rasio solvabilitas untuk mengetahui kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka panjangnya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa nilai DAR menunjukkan peningkatan hingga lebih dari 200% yang menunjukkan bahwa total kewajiban perusahaan jauh lebih besar dibandingkan dengan total asetnya. Nilai DER perusahaan berada dalam kondisi negatif akibat ekuitas yang mengalami defisit. Selain itu nilai LTDER juga menunjukkan kondisi negatif akibat ekuitas perusahaan yang berada dalam kondisi minus. Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa kondisi solvabilitas PT AirAsia Indonesia selama periode 2022-2024 menunjukkan tingkan *leverage* yang tinggi sehingga perusahaan masih berada dalam tekanan finansial.

Kata kunci: Kewajiban Jangka Panjang, Struktur Modal, *Debt To Asset Ratio*, *Debt To Equity Ratio*, *Long Term Debt To Equity Ratio*, PT AirAsia Indonesia, Rasio Solvabilitas

***ANALYSIS OF LONG TERM LIABILITIES AND CAPITAL STRUCTURE
AT PT AIRASIA INDONESIA FOR THE PERIOD 2022-2024***

Kustari Alfina

*Management Study Program, Faculty of Economics and Business
Islamic University of Indragiri
Email: kustarialfina@gmail.com*

ABSTRACT

This study aims to analyze the solvency condition of PT AirAsia Indonesia during the 2022-2024 period using the Debt to Asset Ratio (DAR), Debt to Equity Ratio (DER), and Long-Term Debt to Equity Ratio (LTDER). This study employs a quantitative descriptive approach with secondary data in the form of the company's annual financial statements. The data analysis technique was carried out by calculating solvency ratios to determine the company's ability to meet its long-term obligations. The results indicate that the DAR value showed an increase of more than 200%, suggesting that the company's total liabilities far exceed its total assets. The company's DER value was in a negative condition due to a deficit in equity. Furthermore, the LTDER value also reflected a negative condition as the company's equity was in a minus position. Based on the research findings, it can be concluded that the solvency condition of PT AirAsia Indonesia during the 2022-2024 period indicates a high level of leverage, suggesting that the company remains under significant financial pressure.

Keywords: Long-Term Obligations, Capital Structure, Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio, Long-Term Debt to Equity Ratio, PT AirAsia Indonesia, Solvency Ratio

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, segala puji dan syukur penulis atas kehadiran Allah SWT atas segala rahmat dan karunia-Nya yang telah memberikan pengetahuan, pengalaman, rezeki, dan kekuatan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul "Analisis Kewajiban Jangka Panjang dan Struktur Modal pada PT AirAsia Indonesia Tbk Periode Tahun 2022-2024" ini dengan baik. Shalawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW beserta para sahabat dan pengikutnya hingga akhir zaman.

Penulisan skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana pada Program Studi Manajemen. Penulis menyadari bahwa skripsi ini tidak akan terwujud tanpa bantuan, bimbingan, dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Orang tua dan seluruh keluarga tercinta atas segala doa, dukungan, saran dan semangat yang tiada henti diberikan kepada penulis selama menempuh studi.
2. Bapak Dr. H. Najamuddin, Lc., M.A selaku Rektor Universitas Islam Indragiri.
3. Bapak Dr. Ahmad Rifa'i, S.E., M.Si selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Islam Indragiri.
4. Ibu Syafrinadina. S.E., M.M selaku Ketua Program Studi Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Islam Indragiri.
5. Bapak Raju Maulana, S.E., M.M dan Ibu Asniati Bindas, S.Ip., MM selaku Dosen Pembimbing yang telah meluangkan waktu, tenaga, dan pikiran dalam

6

memberikan arahan, bimbingan, serta masukan yang sangat berharga selama proses penyusunan skripsi ini.

6. Seluruh Bapak/Ibu Dosen dan Staf Akademik yang telah memberikan ilmu pengetahuan serta fasilitas selama penulis menempuh studi.

7. Sahabat saya selama berkuliah di Universitas Islam Indragiri, Lala, Putri Fatimah Azzahra, Vina Salsabila, Putri alyaa nabiilah, Jonita Fatmala, Siti Herliza, Aulia Hafidzah dan Puspita Anggarini yang telah memberikan bantuan, dukungan dan informasi selama perkuliahan.

92

8. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah turut berkontribusi dalam penyelesaian skripsi ini.

5

Penulis sangat menyadari bahwa skripsi ini masih sangat jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, kepada semua pihak utamanya kepada para pembaca yang terhormat, penulis senantiasanya mengharapkan saran dan kritiknya demi kesempurnaan skripsi ini. Mudah-mudahan skripsi yang sederhana ini dapat bermanfaat bagi semua pihak terutama kepada kampus tercinta Universitas Islam Indragiri.

Tembilahan 22 Maret 2026

Kustari Alfina

DAFTAR ISI

Halaman

LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI	iii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	iv
ABSTRAK	v
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.A Latar Belakang Masalah	1
1.B Rumusan Masalah	1
1.C Tujuan dan Manfaat Penelitian	9
1.C.1 Tujuan Penelitian.....	9
1.C.2 Manfaat Penelitian.....	9
1.D Sistematis Penelitian	10
BAB II TELAAH PUSTAKA	12
2.A Landasan Teori	12
2.A.1 Manajemen Keuangan.....	12
2.A.2 Kinerja Keuangan	14
2.A.3 Struktur Modal	16
2.A.4 Kewajiban Jangka Panjang	18

2.A.5 Rasio Keuangan	21
2.A.5.1 Rasio Solvabilitas	24
2.A.5.2 <i>Debt To Asset Ratio (DAR)</i>	26
2.A.5.3 <i>Debt To Equity Ratio (DER)</i>	29
2.A.5.4 <i>Long Term Debt To Equity Ratio (LTDR)</i>	30
2.B Penelitian Terdahulu	33
2.C Kerangka Pemikiran	35
2.D Hipotesis	35
2.E Variabel Penelitian	36
BAB III METODE PENELITIAN	38
3.A Obyek dan Waktu Penelitian	38
3.A.1 Objek Penelitian	38
3.A.2 Waktu Penelitian	38
3.B Jenis dan Sumber Data	38
3.B.1 Jenis Data	38
3.B.2 Sumber Data	39
3.C Populasi dan Sampel	39
3.C.1 Populasi	39
3.C.2 Sampel	39
3.D Teknik Pengumpulan Data	40
3.E Analisis Data	40
3.E.1 Analisis Rasio	41
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	43

4.A	Gambaran Umum Obyek Penelitian.....	43
4.B	Hasil Penelitian	45
4.B.1	Analisis <i>Debt To Asset Ratio</i> (DAR).....	45
4.B.2	Analisis <i>Debt To Equity Ratio</i> (DER).....	47
4.B.3	Analisis <i>Long Term Debt to Equity Ratio</i> (LTDER).....	49
4.B.4	Hasil Analisis Ratio Solvabilitas.....	51
4.C	Pembahasan.....	52
4.C.1	Pembahasan <i>Debt To Asset Ratio</i> (DAR).....	52
4.C.2	Pembahasan <i>Debt To Equity Ratio</i> (DER).....	54
4.C.3	Pembahasan <i>Long Trem Debt To Equity Ratio</i> (LTDR)	55
4.C.4	Kondisi Kewajiban Jangka Panjang dan Struktur Modal.....	56
BAB V	KESIMPULAN DAN SARAN	58
5.A	Kesimpulan	58
5.B	Saran.....	60
	DAFTAR PUSTAKA	63
	BIODATA PENULIS.....	65
	LAMPIRAN	66

DAFTAR TABEL

Halaman

Tabel 1	Perkembangan Total Aset, Total Liabilitas, dan Total Ekuitas PT AirAsia Indonesia Periode 2022-2024	3
Tabel 2	Standar Penilaian <i>Debt to Asset Ratio</i> (DAR).....	28
Tabel 3	Standar Penilaian <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER)	30
Tabel 4	Standar Penilaian <i>Long Term Debt to Equity Ratio</i> (LTDER).....	33
Tabel 5	Penelitian Terdahulu	33
Tabel 6	Defenisi Operasional dan Pengukuran Variabel	36
Tabel 7	Standar Penilaian <i>Debt to Asset Ratio</i> (DAR).....	45
Tabel 8	Hasil Perhitungan dan Penilaian <i>Debt to Asset Ratio</i> (DAR) PT AirAsia TBK Periode 2022-2024.....	46
Tabel 9	Standar Penilaian <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER)	47
Tabel 10	Hasil Perhitungan dan Penilaian <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER) PT AirAsia Tbk Periode 2022-2024	48
Tabel 11	Standar Penilaian <i>Long Term Debt to Equity Ratio</i> (LTDER).....	49
Tabel 12	Hasil Perhitungan dan Penilaian <i>Long Term Debt to Equity Ratio</i> (LTDER) PT AirAsia TBK Periode 2022-2024	50
Tabel 13	Hasil Analisis Rasio Solvabilitas PT AirAsia Indonesia Tbk Periode 2022-2024.....	51

DAFTAR GAMBAR**Halaman**

Gambar 1	Kerangka Pemikiran Penelitian.....	35
----------	------------------------------------	----

2

BAB I

PENDAHULUAN

1.A Latar Belakang Masalah

Industri penerbangan global merupakan salah satu sektor ekonomi yang mengalami transformasi signifikan dalam beberapa tahun terakhir, terutama pasca pandemi COVID-19 yang memberikan dampak luar biasa terhadap operasional serta kinerja keuangan perusahaan penerbangan di seluruh dunia. Industri ini dikenal sebagai industri yang padat modal (*capital intensive*) dengan karakteristik biaya operasional tinggi, kompetisi ketat, dan tingkat sensitivitas yang tinggi terhadap perubahan kondisi ekonomi makro (Sarjono *et al.*, 2025).

Secara khusus, maskapai penerbangan memerlukan investasi besar pada aset tetap seperti pesawat terbang, fasilitas *ground handling*, sistem teknologi informasi, dan infrastruktur pendukung lainnya yang mengharuskan perusahaan untuk mengelola struktur modal secara optimal. Di Indonesia, sektor transportasi serta pergudangan mencatat pertumbuhan tertinggi di tahun 2023 dengan angka 13,96% membayangkan pemulihan industri yang signifikan tetapi juga menandakan tantangan dalam mengelola struktur keuangan di tengah dinamika ekonomi yang terus berubah (Badan Pusat Statistik, 2023).

Struktur modal adalah salah satu keputusan finansial paling penting dalam manajemen perusahaan karena berkaitan langsung dengan komposisi pendanaan antara hutang dan ekuitas yang digunakan untuk membiayai operasional serta perluasan perusahaan. Keputusan struktur modal yang tepat bisa mempengaruhi profitabilitas, risiko keuangan, nilai perusahaan, dan keberlanjutan bisnis jangka panjang (Della Widyasari & Hwihanus, 2025). Pada konteks industri

penerbangan, penggunaan kewajiban jangka panjang menjadi instrumen pembiayaan yang umum dipergunakan untuk membiayai pembelian atau *leasing* pesawat, modernisasi armada, serta perluasan rute penerbangan (*International Air Transport Association*, 2022). Namun, tingkat *leverage* yang tinggi dapat meningkatkan risiko kebangkrutan (*financial distress*) terutama ketika perusahaan menghadapi penurunan pendapatan atau tekanan likuiditas seperti yang terjadi selama periode pandemi COVID-19.

PT AirAsia Indonesia sebagai salah satu pemain utama pada segmen *low cost carrier* (LCC) di Indonesia menghadapi tantangan serius dalam mengelola struktur modal serta kewajiban jangka panjangnya pada periode 2022-2024. Data laporan keuangan perusahaan membagikan kondisi yang memprihatinkan dimana total kewajiban perusahaan mengalami peningkatan signifikan dari Rp. 12,17 triliun pada tahun 2022 menjadi Rp. 14,02 triliun di tahun 2023, dan meningkat menjadi Rp. 15,15 triliun pada tahun 2024. Sementara itu, total aset perusahaan justru mengalami fluktuasi dari Rp. 5,36 triliun (2022) menjadi Rp. 6,12 triliun (2023), lalu kemudian menurun menjadi Rp. 5,72 triliun pada tahun 2024. Yang lebih mengkhawatirkan adalah kondisi ekuitas perusahaan yang menunjukkan defisit sebanyak Rp. 6,82 triliun pada tahun 2022, memburuk menjadi Rp. 7,90 triliun pada tahun 2023, hingga mencapai Rp. 9,43 triliun pada tahun 2024.

Rasio kewajiban terhadap aset yang mencapai 265,15% pada tahun 2024 menunjukkan bahwa total kewajiban perusahaan melebihi dua kali lipat total asetnya, mengindikasikan struktur modal yang tidak sehat serta berpotensi mengancam keberlangsungan perusahaan. Selain itu, kewajiban jangka panjang

berkontribusi kurang lebih 39,76% dari total kewajiban pada 2024, membentuk beban finansial tetap yang tinggi. Dengan kondisi ekuitas negatif, kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka panjang menjadi semakin terbatas. Untuk memberikan gambaran lebih jelas mengenai kondisi keuangan PT AirAsia Indonesia, data tersebut dapat dilihat pada Tabel 1 berikut ini.

Tabel 1.1 Perkembangan Total Aset, Total Liabilitas, dan Total Ekuitas PT AirAsia Indonesia Periode 2022-2024

Keterangan	Tahun 2022 (Rp)	Tahun 2023 (Rp)	Tahun 2024 (Rp)
Total aset	5.356.962.889.162	6.116.294.571.351	5.716.560.756.692
Total liabilitas	12.172.269.741.514	14.018.410.448.757	15.151.336.468.921
Total ekuitas	(6.815.306.852.652)	(7.902.115.877.406)	(9.434.775.712.229)

Sumber: Laporan keuangan PT AirAsia Indonesia (2022-2024)

Berdasarkan Tabel 1.1 di atas, terlihat bahwa total kewajiban PT AirAsia Indonesia mengalami peningkatan setiap tahun, dari Rp. 12,17 triliun pada tahun 2022 menjadi Rp. 15,15 triliun pada tahun 2024. Namun, peningkatan tersebut tidak diimbangi dengan pertumbuhan aset yang memadai. Kondisi ini mengakibatkan defisit ekuitas yang semakin membesar hingga mencapai Rp. 9,43 triliun pada tahun 2024. Rasio total kewajiban terhadap total aset yang mencapai 265,15% menandakan struktur modal yang sangat tidak sehat, di mana perusahaan bergantung sepenuhnya pada pembiayaan utang. Fakta ini memperkuat pentingnya penelitian untuk menganalisis struktur modal dan kewajiban jangka panjang secara mendalam.

Komposisi beban operasional PT AirAsia Indonesia didominasi oleh beberapa komponen utama yang bersifat tetap dan sulit dikendalikan. Yaitu biaya

bahan bakar (avtur) yang mencapai Rp. 3,44 triliun atau sekitar 39,4% dari total beban usaha pada tahun 2024, meningkat signifikan akibat kenaikan harga avtur global dan depresiasi nilai tukar rupiah terhadap dolar AS. Kemudian beban pemeliharaan dan perbaikan pesawat yang mencapai Rp. 1,46 triliun atau 16,7% dari total beban usaha, merupakan biaya tetap yang harus ditanggung untuk menjaga kelayakan terbang (*airworthiness*) armada sesuai regulasi penerbangan. Kedua komponen ini saja telah menyumbang 56,1% dari seluruh beban operasional, belum termasuk biaya sewa pesawat (*lease*) dalam denominasi dolar AS yang juga terpengaruh fluktuasi kurs, biaya layanan bandara (*airport charges*), dan biaya *ground handling*.

Fenomena kondisi keuangan yang buruk seperti yang dialami PT AirAsia Indonesia bukanlah kasus unik, melainkan tren umum di industri penerbangan Indonesia dan regional pasca pandemi COVID-19. Sebagai perbandingan, PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, maskapai nasional terbesar Indonesia, juga mengalami kesulitan serupa dengan defisit ekuitas yang signifikan dan peningkatan kewajiban jangka panjang akibat penurunan pendapatan drastis selama pandemi. Sarjono *et al.* (2025) dalam penelitiannya menemukan bahwa Garuda Indonesia mengalami penurunan pendapatan hingga 70% pada tahun 2020-2021, yang menyebabkan struktur modal memburuk dengan rasio hutang terhadap aset mencapai lebih dari 200%, mirip dengan kondisi PT AirAsia. Selain itu, Lion Air Group salah satu kompetitor utama PT AirAsia, juga melaporkan peningkatan kewajiban jangka panjang sebesar 25% pada periode 2021-2023

untuk mendanai ekspansi armada, namun diimbangi dengan ekuitas negatif yang konsisten, seperti tercatat dalam laporan keuangan mereka.

Meskipun fenomena ini umum di industri penerbangan, pemilihan PT AirAsia Indonesia sebagai objek penelitian didasarkan pada alasan spasifik yang menjadikannya kasus yang paling relavan dan mendalam untuk dikaji. Sebagai pemain utama di segmen *low cost carrier* di Indonesia, PT AirAsia menghadapi tantangan yang berbeda dari maskapai *full service* seperti Garuda Indonesia, dengan margin keuntungan yang tipis dan ketergantungan tinggi pada volume penumpang harian, sehingga struktur modalnya lebih rentan terhadap fluktuasi ekonomi. Tingkat keparahan kondisi keuangan PT AirAsia yag ditandai rasio utang terhadap aset mencapai 265% dan defisit ekuitas sebesar Rp. 9,43 triliun pada 2024, menjadikannya contoh ekstrim dari tren umum ini. Selain itu, data laporan keuangan PT AirAsia 2024 belum banyak dikaji dalam penelitian akademis sebelumnya sehingga penelitian ini menawarkan kebaruan dalam fase pemulihan pasca pandemi.

Penelitian oleh Frederick Rafael Tambunan *et al.* (2025) menemukan bahwa struktur modal PT AirAsia Indonesia periode 2019-2023 menunjukkan tren yang tidak stabil dan cenderung memburuk, terutama ditinjau dari rasio DER, DAR, dan LTDER yang meningkat signifikan pascapandemi COVID-19. Hasil penelitian tersebut menegaskan bahwa perusahaan masih menghadapi permasalahan dalam menyeimbangkan sumber pendanaan antara utang dan ekuitas. Namun, penelitian Frederick Rafael Tambunan *et al.* (2025) hanya mencakup periode hingga tahun 2023, sehingga perlu dilakukan kajian lanjutan

untuk mengetahui kondisi terbaru hingga tahun 2024 yang belum dibahas sebelumnya.

Penelitian ini memberikan beberapa nilai tambah dan kebaruan dibandingkan dengan penelitian sebelumnya. Penelitian ini menganalisis data tahun 2024 yang merupakan periode kritis dimana defisit ekuitas mencapai titik tertinggi yaitu Rp. 9,43 triliun, suatu kondisi yang belum pernah dikaji secara akademis dan menunjukkan tingkat keparahan yang memerlukan perhatian serius dari berbagai pemangku kepentingan. Penelitian ini menggunakan standar penilaian rasio keuangan menurut Kasmir (2019) yang memberikan kategorisasi sistematis dari sangat baik hingga kritikal, sehingga menghasilkan kesimpulan yang lebih terstruktur dan mudah dipahami oleh praktisi dan pengambil keputusan. periode penelitian 2022-2024 merupakan fase pemulihan penuh pasca pandemi dimana sektor transportasi dan pergudangan mencatat pertumbuhan tertinggi 13,96% pada tahun 2023, sehingga penelitian ini dapat memberikan perspektif unik tentang fenomena kontradiktif dimana industri mengalami pemulihan namun kondisi struktur modal PT AirAsia Indonesia justru semakin memburuk.

Tingginya porsi kewajiban jangka panjang yang mencapai hampir 40% dari total kewajiban mengindikasikan bahwa PT AirAsia Indonesia memiliki komitmen pembayaran jangka panjang yang besar, yang kemungkinan besar terkait dengan pembiayaan pesawat melalui skema *leasing* atau pinjaman jangka panjang untuk pembelian armada. Kondisi ini menciptakan beban finansial tetap yang harus dipenuhi perusahaan dalam jangka waktu yang panjang, terlepas dari

19 fluktuasi pendapatan operasional. Dengan ekuitas yang negatif dan terus memburuk, kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka panjang tersebut menjadi semakin dipertanyakan, mengingat perusahaan tidak memiliki *buffer* ekuitas yang cukup untuk menyerap kerugian operasional atau guncangan eksternal.

Fenomena defisit ekuitas yang terus membesar pada PT AirAsia Indonesia ini menjadi urgensi penting untuk dilakukan penelitian mendalam karena memiliki implikasi luas terhadap berbagai *stakeholder* termasuk investor, kreditor, regulator, karyawan, dan masyarakat pengguna jasa penerbangan. Kondisi struktur modal yang tidak sehat dapat mengakibatkan kesulitan dalam memperoleh pendanaan baru, meningkatkan biaya modal (*cost of capital*), menurunkan kepercayaan investor dan kreditor, serta pada akhirnya dapat mengancam keberlangsungan operasional perusahaan (Octavio & Miftahuddin, 2025).

Dalam industri penerbangan, kegagalan finansial suatu maskapai tidak hanya berdampak pada pemegang saham dan kreditor, namun juga dapat mengganggu konektivitas nasional, mengurangi pilihan konsumen, dan berdampak negatif pada ekosistem pariwisata dan ekonomi daerah yang dilayani. Oleh karena itu, analisis mendalam terhadap komposisi kewajiban jangka panjang dan struktur modal PT AirAsia Indonesia menjadi sangat penting untuk mengidentifikasi akar permasalahan, mengevaluasi efektivitas kebijakan finansial yang telah dijalankan, dan merumuskan rekomendasi strategis untuk perbaikan

struktur modal menuju kondisi yang lebih sehat dan dapat terus dipertahankan dalam dalam jangka panjang .

Beberapa penelitian terdahulu seperti Wartiningsih dan Candradewi (2024) menemukan bahwa struktur modal berpengaruh negatif signifikan terhadap kinerja keuangan, di mana peningkatan *leverage* cenderung menurunkan profitabilitas perusahaan. Sejalan dengan hasil Octavio dan Miftahuddin (2025) yang menyatakan bahwa perusahaan dengan rasio utang tinggi menghadapi peningkatan risiko keuangan dan penurunan nilai perusahaan. Temuan-temuan tersebut memperkuat indikasi bahwa pengelolaan struktur modal yang tidak optimal dapat berdampak langsung terhadap kesehatan keuangan dan keberlanjutan usaha, khususnya dalam industri padat modal seperti penerbangan.

Berdasarkan uraian permasalahan dan pentingnya kajian mendalam terhadap kondisi kewajiban jangka panjang dan struktur modal PT AirAsia Indonesia tersebut, maka penelitian ini bertujuan untuk menganalisis komposisi dan perkembangan kewajiban jangka panjang PT AirAsia Indonesia periode 2022-2024 serta menganalisis struktur modal perusahaan melalui perhitungan rasio *Debt to Equity Ratio* (DER), *Debt to Asset Ratio* (DAR), dan *Long Term Debt to Equity Ratio* (LTDER). Melalui penelitian ini, diharapkan dapat memberikan kontribusi praktis bagi manajemen PT AirAsia Indonesia dalam pengambilan keputusan finansial strategis, serta memberikan kontribusi akademis berupa pengembangan literatur tentang manajemen struktur modal dalam industri penerbangan Indonesia khususnya pada periode pemulihan pasca pandemi COVID-19. Atas dasar tersebut, penulis memilih judul “ANALISIS

KEWAJIBAN JANGKA PANJANG DAN STRUKTUR MODAL PADA PT AIRASIA INDONESIA TBK PERIODE TAHUN 2022-2024”.

1.B Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan diatas, maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah Bagaimana kewajiban jangka panjang dan struktur modal PT AirAsia Indonesia Tbk selama periode 2022-2024 berdasarkan analisis rasio solvabilitas (*Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Long Term Debt to Equity Ratio*).

1.C Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.C.1 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah di jelaskan sebelumnya maka tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis kewajiban jangka panjang dan struktur modal pada PT AirAsia Indonesia Tbk pada periode 2022-2024.

1.C.2 Manfaat Penelitian

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

1. Manfaat Akademis

Penelitian ini diharapkan dapat memperkaya kajian ilmiah dalam bidang manajemen keuangan, khususnya yang berkaitan dengan analisis struktur modal dan kewajiban jangka panjang. Selain itu, hasil penelitian ini juga dapat menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya yang ingin mengkaji teori struktur modal pada industri penerbangan di Indonesia.

2. Manfaat Praktisi

- 1) Bagi Manajemen Perusahaan, Hasil penelitian ini dapat menjadi evaluasi independen dari pihak ketiga terhadap efektivitas kebijakan pendanaan yang telah diterapkan selama periode 2022-2024, sekaligus memberikan benchmark perbandingan kondisi struktur modal perusahaan dengan standar industri penerbangan sehingga manajemen dapat mengidentifikasi gap yang perlu diperbaiki.
- 2) Bagi Investor dan Kreditor, hasil penelitian ini memberikan informasi penting mengenai tingkat risiko dan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka panjangnya, sehingga dapat digunakan sebagai dasar dalam menilai kelayakan investasi.
- 3) Bagi penulis, penelitian ini dapat menjadi sarana untuk menerapkan ilmu dan metode yang diperoleh selama perkuliahan serta memahami permasalahan nyata terkini kinerja keuangan disebuah perusahaan.
- 4) Bagi penulis selanjutnya, penelitian ini dapat memberikan referensi tambahan dalam kajian mengenai kinerja keuangan perusahaan, terutama dalam hal analisis kewajiban jangka panjang dan struktur modal disebuah perusahaan.

1.D Sistematis Penulisan

Adapun sistematika penulisan rancangan penelitian ini adalah sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini berisi tentang Latar Belakang Masalah, Perumusan Masalah, Tujuan Dan Manfaat Penelitian Serta Sistematika Penulisan.

BAB II : TELAAH PUSTAKA

Bab ini berisi tentang Landasan Teori, Penelitian Terdahulu, Kerangka Pemikiran serta Hipotesis.

BAB III : METODE PENELITIAN

Bab ini berisi tentang Desain Penelitian, Lokasi Dan Waktu Penelitian, Populasi Dan Sampel, Definisi Operasional Dan Pengukuran Variabel, Pengumpulan Data dan Analisis Data.

BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi tentang Gambaran Umum Objek Penelitian, Hasil Penelitian Dan Pembahasan.

BAB V : PENUTUP

Bab ini berisi tentang Kesimpulan Dan Saran.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

BAB II

TELAAH PUSTAKA

2.A Landasan Teori

2.A.1 Manajemen Keuangan

Manajemen keuangan merupakan salah satu bidang krusial dalam manajemen yang berfokus pada bagaimana perusahaan memperoleh, mengelola, serta menggunakan dana secara efektif untuk mencapai tujuan organisasi. Menurut Brigham dan Houston (2019), manajemen keuangan merupakan seni dan ilmu dalam mengelola uang yang melibatkan proses perolehan dana, penggunaan dana secara efisien, dan pengelolaan aset yang bertujuan untuk memaksimalkan nilai perusahaan. Pandangan ini menunjukkan bahwa manajemen keuangan memiliki peran strategis dalam mendukung keputusan-keputusan penting yang berkaitan dengan pembiayaan, investasi, serta kebijakan dividen.

Kasmir (2019) menyatakan bahwa manajemen keuangan merupakan kegiatan yang mencakup tiga fungsi utama, yaitu memperoleh dana, menggunakan dana seefisien mungkin, dan mengelola aset perusahaan secara efektif untuk mencapai tujuan perusahaan. Senada dengan itu, Mandasari dan Rikumahu (2023) menegaskan bahwa manajemen keuangan mencakup seluruh aktivitas perusahaan yang berhubungan dengan usaha memperoleh sumber dana, memanfaatkan dana secara efisien, serta mengalokasikannya pada kegiatan usaha yang mampu memberikan manfaat dan keuntungan bagi perusahaan.

Menurut Ganefi *et al.* (2024) manajemen keuangan adalah gabungan antara ilmu dan seni dalam mengelola fungsi-fungsi keuangan organisasi.

Kegiatan ini meliputi usaha untuk mencari sumber dana, mengelola dana yang tersedia, dan mengalokasikan dana tersebut supaya dapat memberikan profit dan kemakmuran bagi pemegang saham secara berkelanjutan. Dengan demikian, manajemen keuangan bukan hanya sekadar kegiatan pencatatan, namun juga menyangkut keputusan-keputusan strategis yang berhubungan dengan pembiayaan, investasi, dan pembagian keuntungan.

Sementara itu, Rozi dan Adawiyah (2023) menjelaskan bahwa manajemen keuangan merupakan rangkaian kegiatan perusahaan yang berkaitan dengan perolehan, penggunaan, dan pengalokasian dana secara efisien untuk mendukung tercapainya keseimbangan antara kemampuan memperoleh laba dan menjaga likuiditas perusahaan. Dalam pandangan yang lebih terbaru lagi, Samsurijal Hasan *et al.* (2022) menekankan bahwa manajemen keuangan tidak hanya berhubungan dengan aktivitas administrasi atau pencatatan keuangan, melainkan juga berkaitan dengan proses perencanaan, pengorganisasian, pengendalian, serta pengambilan keputusan strategis pada pengelolaan dana organisasi. Manajemen keuangan dilihat sebagai sistem terpadu yang mengoordinasikan berbagai sumber daya finansial guna mendukung keberlanjutan usaha dan peningkatan nilai perusahaan.

Fungsi utama manajemen keuangan menurut Ross *et al.* (2019) bisa dibagi menjadi tiga keputusan utama. Keputusan investasi (*investment decision*) berkaitan dengan penentuan aset apa yang harus dimiliki perusahaan, baik aset jangka pendek maupun jangka panjang. Keputusan pendanaan (*financing decision*) berkaitan dengan bagaimana perusahaan memperoleh dana untuk membiayai aset-asetnya, termasuk keputusan struktur modal yang sebagai fokus

penelitian ini. Keputusan manajemen aset (*asset management decision*) berkaitan dengan bagaimana mengelola aset yang telah dimiliki secara efisien guna untuk menghasilkan keuntungan maksimal.

Dalam penelitian ini, fokus utama ialah pada aspek keputusan pendanaan, khususnya yang berkaitan dengan struktur modal serta kewajiban jangka panjang perusahaan. Keputusan pendanaan yang tepat akan menentukan kemampuan perusahaan dalam membiayai operasional dan investasinya, serta mempengaruhi risiko finansial dan nilai perusahaan secara menyeluruh.

2.A.2 Kinerja Keuangan

Kinerja keuangan adalah gambaran kondisi keuangan perusahaan pada suatu periode tertentu yang dianalisis dengan alat analisis keuangan guna untuk mengetahui baik buruknya keuangan perusahaan. Menurut Fahmi (2017), kinerja keuangan ialah suatu analisis yang dilakukan untuk melihat sejauh mana perusahaan telah melaksanakan dengan menggunakan aturan-aturan pelaksanaan keuangan secara baik dan benar. Kasmir (2019) menambahkan bahwa kinerja keuangan adalah prestasi yang dicapai perusahaan dalam suatu periode tertentu yang mencerminkan tingkat kesehatan perusahaan.

Konsep mengenai kinerja ini diperluas dalam kerangka evaluasi dan kepatuhan. Hutabarat, F (2020) menegaskan bahwa kinerja keuangan adalah evaluasi yang dilakukan untuk mengukur kepatuhan perusahaan terhadap aturan keuangan serta tingkat efektivitas dan efisiensi implementasi dana. Selain itu, Rahayu (2020) menekankan bahwa analisis kinerja keuangan mempunyai tujuan utama untuk menganalisis dan memprediksi kinerja keuangan perusahaan, yang

merupakan upaya penting bagi pengelola keuangan untuk memperluas wawasan dan mengambil keputusan strategis.

Dalam konteks pencapaian, kinerja keuangan diartikan sebagai hasil yang nyata. Liow (2021) melihatnya sebagai hasil yang dicapai atau nilai lebih diperoleh yang bisa diketahui melalui perbandingan antara pelaksanaan aktual dengan standar yang seharusnya berlaku. Lebih lanjut, Maulana Raju *et al.* (2024) menyimpulkan bahwa kinerja keuangan ialah hasil yang dicapai perusahaan di periode tertentu yang menggambarkan kondisi finansial perusahaan secara keseluruhan dan membutuhkan evaluasi yang terstruktur untuk mengidentifikasi keberhasilan operasionalnya. Penilaian kinerja keuangan dapat dilakukan dengan menganalisis laporan keuangan perusahaan menggunakan berbagai rasio keuangan seperti rasio likuiditas, solvabilitas, profitabilitas, dan aktivitas. Evaluasi kinerja keuangan perlu dilakukan untuk menilai tingkat efektivitas dan efisiensi pemanfaatan sumber daya perusahaan, mengetahui kondisi kekuatan serta kelemahan finansial perusahaan, dan menyediakan informasi yang dapat dijadikan dasar oleh pemegang saham dalam mengambil keputusan (Sindi *et al.*, 2023).

Dalam penelitian ini, fokus penilaian kinerja keuangan adalah pada aspek solvabilitas yang berkaitan dengan kemampuan perusahaan dalam memenuhi seluruh kewajibannya, baik jangka pendek maupun jangka panjang yang tercermin pada struktur modal. Analisis solvabilitas penting untuk menilai risiko finansial perusahaan serta keberlanjutan usaha jangka panjang, terutama bagi perusahaan yang beroperasi di industri padat modal seperti penerbangan.

2.A.3 Struktur Modal

Struktur modal adalah salah satu aspek fundamental dalam manajemen keuangan perusahaan yang berkaitan dengan komposisi pembiayaan jangka panjang perusahaan. Menurut Brigham dan Houston (2019), struktur modal adalah kombinasi antara hutang jangka panjang, saham preferen, dan saham biasa yang digunakan perusahaan untuk membiayai operasinya. Dengan kata lain, struktur modal merupakan rasio atau perbandingan antara penggunaan modal sendiri dan hutang untuk memenuhi kebutuhan pendanaan perusahaan.

Kasmir (2019) menjelaskan bahwa struktur modal adalah perimbangan atau perbandingan antara modal asing (hutang) dengan modal sendiri (ekuitas). Keseimbangan antara kedua sumber pendanaan ini sangat penting karena akan mempengaruhi tingkat risiko dan tingkat pengembalian yang diharapkan oleh investor. Struktur modal yang sempurna akan menciptakan keseimbangan optimal antara risiko dan pengembalian, sehingga dapat memaksimalkan nilai perusahaan.

Maulana, R., dan Ferwandes, A (2021) menekankan bahwa penentuan struktur modal ialah hal yang penting bagi perusahaan karena baik buruknya struktur modal akan berpengaruh langsung terhadap pencapaian tujuan perusahaan terutama pada pendanaan. Struktur modal berkaitan dengan jumlah hutang dan modal sendiri yang dipergunakan untuk membiayai aset perusahaan. Pendanaan yang efisien akan terjadi jika perusahaan mempunyai struktur modal yang optimal. Struktur modal yang optimal merupakan struktur modal yang mengoptimalkan keseimbangan antara risiko serta pengembalian sehingga memaksimalkan harga saham.

Menurut Brigham dan Houston (2001) dalam Maulana, R., & Ferwandes, A., (2021), biasanya pendanaan melalui hutang akan mempertinggi tingkat pengembalian yang diharapkan dari suatu investasi, tetapi hutang juga meningkatkan risiko dari investasi tersebut bagi para pemilik perusahaan. Jika hutang tidak tertutupi maka perusahaan akan terpaksa dinyatakan bangkrut. Masalah-masalah yang berhubungan dengan kebangkrutan kemungkinan besar akan muncul ketika perusahaan memasukkan lebih banyak hutang dalam struktur modalnya.

Selain itu, ancaman kebangkrutan bukan hanya kebangkrutan saja tetapi juga membawa masalah seperti karyawan-karyawan penting pindah, pemasok menolak memberikan kredit, pelanggan mencari pemasok yang lebih stabil, serta pemberi pinjaman menuntut tingkat bunga yang lebih tinggi dan menerapkan persyaratan-persyaratan pinjaman yang lebih membatasi jika terdapat potensi kebangkrutan di depan mata, serta manajer-manajer juga akan kehilangan pekerjaan mereka (Maulana, R., & Ferwandes, A., 2021). Perusahaan wajib bisa mengambil kebijakan apakah melakukan pembiayaan dengan hutang atau dengan modal sendiri agar tercipta struktur modal yang optimal. Keputusan struktur modal yang tepat sangat krusial terutama dalam kondisi ketidakpastian ekonomi atau saat perusahaan menghadapi tekanan finansial yang signifikan.

Pada praktiknya, struktur modal diukur menggunakan berbagai rasio keuangan yang menunjukkan proporsi hutang terhadap modal atau aset perusahaan. Menurut Maulana, R., dan Ferwandes, A (2021), struktur modal bisa diukur dengan menggunakan *Debt to Equity Ratio* (DER) yang digunakan untuk

mengukur besarnya proporsi hutang terhadap modal. Rasio ini dihitung sebagai hasil bagi antara total hutang dengan modal. Rasio ini berguna untuk mengetahui besarnya perbandingan antara jumlah dana yang disediakan oleh kreditor dengan jumlah dana yang berasal dari pemilik perusahaan. Dengan kata lain, rasio ini berfungsi untuk mengetahui berapa bagian dari setiap rupiah modal yang dijadikan sebagai jaminan hutang. Rasio ini memberikan petunjuk umum perihal kelayakan kredit dan risiko keuangan debitor. Selain DER, pengukuran struktur modal juga bisa dilakukan dengan memakai rasio-rasio lain seperti *Debt to Asset Ratio* (DAR) yang mengukur proporsi aset yang dibiayai oleh hutang, serta *Long Term Debt to Equity Ratio* (LTDER) yang secara spesifik mengukur proporsi hutang jangka panjang terhadap ekuitas perusahaan (Kasmir, 2019).

2.A.4 Kewajiban Jangka Panjang

Menurut Prasadhtas dan Huda (2022) kewajiban jangka panjang adalah kewajiban perusahaan yang penyelesaiannya dilakukan dalam periode lebih dari satu tahun atau setelah satu siklus operasional normal perusahaan. Kewajiban ini mencerminkan pengorbanan manfaat ekonomi pada masa mendatang akibat dari kewajiban sekarang suatu entitas untuk menyerahkan aset atau memberikan jasa kepada entitas lain sebagai hasil dari transaksi masa lalu. Kasmir (2019) menyebutkan bahwa kewajiban jangka panjang merupakan kewajiban perusahaan pada pihak lain yang harus dibayar dalam jangka waktu lebih dari satu tahun atau lebih dari satu siklus operasi normal perusahaan. Kewajiban jangka panjang biasanya digunakan untuk membiayai ekspansi perusahaan atau untuk membeli aktiva tetap, dan umumnya pelunasannya berasal dari sumber-sumber non lancar

atau dengan menggunakan aktiva lancar yang diciptakan dari operasi tahun-tahun berikutnya.

Kewajiban jangka panjang adalah kewajiban yang waktu pelunasannya melebihi satu tahun atau satu periode operasi perusahaan. Kewajiban ini biasanya timbul akibat kebutuhan perusahaan untuk memperoleh pendanaan dalam rangka pembelian aset tetap, menambah modal kerja yang bersifat permanen, melakukan ekspansi usaha, atau menyelesaikan kewajiban lainnya (Prasadhitas dan Huda, 2022). Kewajiban jangka panjang pada umumnya muncul karena adanya kebutuhan dana untuk pembelian tambahan aset tetap, meningkatkan jumlah modal kerja permanen, membeli perusahaan lain, atau untuk melunasi kewajiban yang lain. Menurut Inrawan (2024) kewajiban jangka panjang merupakan hutang yang pelunasannya dilakukan pada jangka waktu lebih dari satu tahun sejak tanggal neraca, yang biasanya dipergunakan untuk membiayai kebutuhan investasi jangka panjang perusahaan seperti pembelian mesin, gedung, kendaraan, serta aset tetap lainnya yang mempunyai manfaat ekonomis lebih dari satu periode akuntansi.

Kewajiban jangka panjang adalah utang yang masa pelunasannya melebihi satu tahun dan umumnya dimanfaatkan perusahaan untuk mendanai kegiatan investasi serta pengembangan atau perluasan usaha (Ningtyas dan Kusumawati, 2025). Hutang jangka panjang ini sangat penting bagi perusahaan yang memerlukan dana besar untuk pengembangan usaha tapi tidak memiliki sumber dana internal yang cukup. Dengan demikian, hutang jangka panjang menjadi cara

lain untuk pembiayaan yang strategis bagi perusahaan dalam mencapai tujuan pertumbuhan serta ekspansinya.

Kewajiban jangka panjang meliputi berbagai bentuk pembiayaan seperti hutang bank jangka panjang, obligasi, kewajiban sewa guna usaha (*lease obligations*), serta kewajiban jangka panjang lainnya. Hutang bank jangka panjang adalah pinjaman yang diperoleh dari lembaga keuangan dengan masa jatuh tempo lebih dari satu tahun, yang pada umumnya disertai jaminan aset tertentu serta ketentuan khusus yang wajib dipatuhi oleh perusahaan sebagai debitur (Prasadhitas dan Huda, 2022). Menurut Inrawan (2024), hutang bank jangka panjang mempunyai keunggulan berupa prosedur yang relatif lebih sederhana dibandingkan penerbitan obligasi, tetapi umumnya memerlukan jaminan aset yang memadai dan mempunyai batasan penggunaan dana yang lebih ketat dari pihak pemberi pinjaman.

Kewajiban jangka panjang memiliki beberapa karakteristik khusus yang membedakannya dari kewajiban jangka pendek. Menurut Prasadhitas dan Huda (2022) karakteristik utama utang jangka panjang ditandai dengan masa pelunasan yang melebihi satu tahun, adanya persyaratan atau pembatasan tertentu bagi peminjam, penggunaan aset sebagai jaminan, serta kewajiban pembayaran bunga secara periodik sesuai perjanjian yang telah ditetapkan. Menurut Brigham dan Houston (2019), beban bunga yang bersifat tetap ini membentuk *financial leverage* yang bisa meningkatkan risiko finansial perusahaan, terutama saat pendapatan operasional mengalami penurunan. Namun demikian, bunga yang dibayarkan atas kewajiban jangka panjang bisa dikurangkan dari penghasilan kena

pajak, sehingga dapat memberikan manfaat penghematan pajak (*tax shield*) untuk perusahaan (Ross *et al.*, 2019).

Tingkat kewajiban jangka panjang yang tinggi dapat menimbulkan beberapa risiko bagi perusahaan. Menurut Damodaran (2020), risiko utama mencakup risiko likuiditas dimana perusahaan harus memastikan tersedianya arus kas yang cukup untuk memenuhi kewajiban pembayaran, risiko kebangkrutan dimana tingkat *leverage* yang terlalu tinggi meningkatkan risiko kebangkrutan terutama ketika penurunan pendapatan, risiko tingkat bunga dimana perubahan suku bunga bisa mempengaruhi beban bunga perusahaan, dan risiko *refinancing* dimana perusahaan mungkin menghadapi kesulitan memperoleh pembiayaan baru ketika kewajiban lama jatuh tempo. Menurut Brigham dan Houston (2019), perusahaan dengan rasio hutang yang tinggi lebih rentan terhadap guncangan ekonomi serta memerlukan pengelolaan yang lebih ketat.

Kewajiban jangka panjang juga umumnya mempunyai perjanjian khusus yang harus dipenuhi oleh peminjam, seperti mempertahankan rasio keuangan tertentu atau pembatasan dalam pembagian dividen. Pelanggaran terhadap perjanjian ini bisa menyebabkan kreditor menuntut percepatan pelunasan hutang atau pinalti finansial lainnya (Damodaran, 2020). Dalam konteks analisis keuangan, beberapa rasio yang biasa digunakan untuk mengevaluasi tingkat kewajiban jangka panjang perusahaan diantaranya *Debt to Equity Ratio* (DER), *Debt to Asset Ratio* (DAR), serta *Long Term Debt to Equity Ratio* (LTDER). Ketiga rasio ini memberikan gambaran komprehensif perihal struktur modal perusahaan dan kemampuannya dalam mengelola kewajiban jangka panjang.

2.A.5 Rasio Keuangan

7 Menurut Kasmir (2019), rasio keuangan merupakan kegiatan membandingkan angka-angka yang ada pada laporan keuangan dengan cara membagi satu angka dengan angka lainnya. Perbandingan bisa dilakukan antara satu komponen dengan komponen dalam satu laporan keuangan atau antar komponen yang ada di antara laporan keuangan. Lalu angka yang diperbandingkan dapat berupa angka-angka dalam satu periode maupun beberapa periode. Hasil rasio keuangan ini digunakan untuk menilai kinerja manajemen dalam suatu periode apakah mencapai target seperti yang telah ditetapkan, kemudian dapat juga dinilai kemampuan manajemen dalam memberdayakan sumber daya perusahaan secara efektif.

24 Menurut Fitriana, A (2024) analisis rasio merupakan teknik analisis laporan keuangan yang digunakan untuk mengetahui hubungan pos-pos yang terdapat dalam satu laporan keuangan maupun antara laporan keuangan neraca dan laporan laba rugi. Rasio keuangan digunakan untuk mengevaluasi keadaan keuangan serta kinerja perusahaan, sehingga dapat memberikan gambaran mengenai kesehatan keuangan perusahaan. Febriana *et al* (2021) menjelaskan bahwa analisis rasio merupakan salah satu cara dalam menganalisis laporan keuangan dengan mengaitkan keterkaitan antara berbagai pos pada laporan keuangan sebagai dasar menafsirkan kondisi keuangan dan hasil operasional perusahaan. Melalui analisis rasio, dapat diketahui baik buruknya posisi keuangan perusahaan dari waktu ke waktu.

160

10

121

167

Selain itu, Yulianti (2025) menjelaskan bahwa rasio keuangan merupakan angka yang diperoleh dari hasil perbandingan antara satu pos laporan keuangan dengan pos lainnya yang mempunyai hubungan relevan dan signifikan. Rasio keuangan digunakan sebagai alat untuk menilai kondisi keuangan dan kinerja perusahaan pada periode tertentu. Melalui analisis rasio, hubungan dengan berbagai pos dalam laporan keuangan dapat diinterpretasikan sehingga memberikan gambaran mengenai baik buruknya posisi keuangan suatu perusahaan. Sejalan dengan itu, Fahmi (2017) menyatakan bahwa rasio keuangan merupakan hasil yang diperoleh antara satu jumlah dengan jumlah yang lainnya. Rasio keuangan ini dijadikan sebagai tolak ukur dalam menilai kondisi keuangan perusahaan. Dengan menggunakan alat analisis berupa rasio, bisa dijelaskan serta digambarkan kondisi keuangan perusahaan, terutama jika angka rasio tersebut dibandingkan menggunakan rasio pembanding yang digunakan sebagai standar.

Selanjutnya, Astuti *et al.* (2021) menjelaskan bahwa rasio keuangan adalah perhitungan yang menggunakan laporan keuangan sebagai alat ukur untuk menilai kondisi keuangan dan kinerja perusahaan. Rasio ini menggambarkan korelasi atau perimbangan antara satu jumlah dengan jumlah lainnya, sehingga melalui analisis rasio dapat dijelaskan atau digambarkan kondisi keuangan perusahaan, terutama ketika angka rasio tersebut dibandingkan dengan rasio pembanding yang digunakan sebagai standar.

Menurut Kasmir (2019), terdapat beberapa jenis rasio keuangan yang dapat dipergunakan untuk menganalisis kondisi keuangan perusahaan, yaitu rasio likuiditas, rasio solvabilitas, rasio aktivitas, serta rasio profitabilitas. Rasio

likuiditas mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek yang segera jatuh tempo. Rasio solvabilitas atau *leverage* mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi seluruh kewajibannya, baik jangka pendek maupun jangka panjang. Rasio aktivitas mengukur efektivitas perusahaan dalam menggunakan aset yang dimilikinya. Rasio profitabilitas mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba pada periode tertentu. Pada penelitian ini, fokus analisis adalah pada rasio solvabilitas yang berkaitan dengan struktur modal dan kemampuan perusahaan dalam mengelola kewajiban jangka panjangnya.

2.A.5.1 Rasio Solvabilitas

Rasio solvabilitas merupakan salah satu kategori rasio keuangan yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi seluruh kewajibannya, baik jangka pendek maupun jangka panjang. Menurut Kasmir (2019), rasio solvabilitas adalah rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai dengan utang. Rasio ini menunjukkan besarnya penggunaan hutang sebagai sumber pembiayaan perusahaan dan kemampuan perusahaan untuk membayar hutang-hutangnya. Brigham dan Houston (2019) menyatakan bahwa rasio solvabilitas mengukur seberapa besar perusahaan menggunakan pendanaan melalui hutang (*leverage*). Rasio ini sangat penting bagi kreditor dan investor dalam menilai risiko finansial perusahaan. Semakin tinggi rasio solvabilitas, semakin besar risiko yang ditanggung oleh kreditor dan investor karena perusahaan memiliki kewajiban finansial yang lebih besar.

Fitriana, A (2024) menyebutkan bahwa rasio solvabilitas mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek maupun jangka panjang apabila perusahaan dilikuidasi. Rasio ini juga menunjukkan sejauh mana perusahaan dibiayai oleh utang. Semakin meningkat nilai rasio ini menunjukkan bahwa semakin besar jumlah pendanaan dari kreditor yang digunakan perusahaan. Penggunaan utang yang terlalu tinggi bisa membahayakan perusahaan karena berpotensi menimbulkan kondisi *extreme leverage*, yaitu situasi saat perusahaan memiliki beban utang yang sangat tinggi dan sulit melepaskan diri dari beban tersebut. Menurut Febriana *et al* (2021), rasio solvabilitas merupakan indikator kemampuan perusahaan untuk memenuhi semua kewajibannya, baik jangka pendek maupun jangka panjang. Rasio ini menunjukkan kemampuan perusahaan untuk melunasi utang dengan seluruh aset yang dimilikinya. Rasio solvabilitas sangat penting bagi kreditor jangka panjang dan pemegang saham karena memberikan gambaran mengenai tingkat risiko modal yang ditanamkan serta prospek pembayaran bunga dan dividen di masa mendatang.

Menurut Fahmi (2017), rasio solvabilitas atau rasio *leverage* merupakan rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya, baik jangka pendek maupun jangka panjang. Rasio ini juga menunjukkan sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai oleh utang. Rasio solvabilitas disebut juga rasio *leverage* karena digunakan untuk mengukur perbandingan antara dana yang disediakan oleh pemilik dengan dana yang diperoleh dari kreditor perusahaan.

Rasio solvabilitas memiliki beberapa manfaat dalam analisis keuangan perusahaan. Rasio ini dapat digunakan untuk mengetahui posisi perusahaan terhadap kewajiban kepada pihak lainnya, menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban yang bersifat tetap seperti angsuran pinjaman termasuk bunga, mengetahui keseimbangan antara nilai aktiva khususnya aktiva tetap dengan modal, dan menilai seberapa besar pengaruh utang perusahaan terhadap pengelolaan aktiva (Ross *et al.*, 2019). Dalam penelitian ini, rasio solvabilitas digunakan untuk menganalisis struktur modal PT AirAsia Indonesia, khususnya melalui tiga rasio utama yaitu *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Long Term Debt to Equity Ratio* (LTDER). Ketiga rasio ini memberikan gambaran komprehensif tentang tingkat leverage perusahaan dan kemampuannya dalam mengelola kewajiban jangka panjang.

Menurut Kasmir (2019), manfaat rasio solvabilitas diantaranya untuk mengetahui posisi perusahaan terhadap kewajiban kepada kreditor, menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban tetap seperti angsuran dan bunga, serta mengetahui keseimbangan antara aktiva dan modal. Selain itu, rasio ini juga dapat digunakan untuk menilai seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh utang dan sejauh mana utang tersebut mempengaruhi pengelolaan aktiva. Bagi kreditor, rasio solvabilitas menyampaikan informasi tentang tingkat risiko kredit yang diberikan kepada perusahaan semakin tinggi rasio solvabilitas, semakin besar pula risiko yang ditanggung kreditor.

2.A.5.2 *Debt To Asset Ratio* (DAR)

Debt to Asset Ratio (DAR) adalah rasio solvabilitas yang mengukur proporsi aset perusahaan yang dibiayai oleh hutang. Menurut Kasmir (2019) *Debt to Asset Ratio* merupakan rasio utang yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan terkait dengan seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai dengan utang. Rasio ini menunjukkan seberapa besar aset perusahaan dijamin atau dikuasai oleh kreditor.

Fitriana, A (2024) menjelaskan bahwa *Debt to Asset Ratio* merupakan rasio utang yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total utang dengan total aktiva. Dengan kata lain, rasio ini menunjukkan seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh utang atau seberapa besar utang perusahaan berpengaruh terhadap pengelolaan aktiva. Rasio ini juga menggambarkan sejauh mana utang dapat ditutupi oleh aktiva. Semakin tinggi nilai rasio ini maka semakin besar jumlah modal pinjaman yang digunakan untuk menghasilkan keuntungan bagi perusahaan, namun semakin tinggi pula risiko finansial yang harus ditanggung.

Menurut Fahmi (2017) *Debt to Asset Ratio* merupakan rasio utang yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total utang dengan total aktiva. Dengan kata lain, rasio ini menunjukkan seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh utang. Apabila nilai rasio ini tinggi, maka pendanaan dengan utang semakin besar, sehingga perusahaan akan semakin sulit memperoleh tambahan pinjaman karena dikhawatirkan tidak mampu menutupi kewajibannya dengan aktiva yang dimiliki.

91
34
Semakin tinggi nilai *Debt to Asset Ratio* (DAR), semakin besar proporsi aset yang dibiayai dengan utang, yang berarti semakin tinggi pula risiko finansial perusahaan. Sebaliknya, nilai DAR yang rendah menunjukkan bahwa sebagian besar aset perusahaan dibiayai oleh ekuitas, sehingga perusahaan memiliki *financial cushion* yang lebih besar untuk menghadapi kondisi bisnis yang sulit. Apabila nilai DAR melebihi 100%, kondisi tersebut menunjukkan bahwa total utang perusahaan telah melampaui total asetnya, yang mengindikasikan ekuitas negatif dan potensi kondisi *financial distress* yang parah (Ross *et al.*, 2019). Dalam industri yang *capital intensive* seperti penerbangan, manufaktur, dan konstruksi, nilai DAR yang relatif lebih tinggi mungkin masih dapat diterima karena karakteristik bisnis yang memerlukan banyak aset untuk operasionalnya dan kemampuan menghasilkan *cash flow* yang relatif stabil dari aset-aset tersebut. Namun demikian, peningkatan DAR yang berkelanjutan mengindikasikan peningkatan ketergantungan terhadap hutang yang dapat meningkatkan risiko likuiditas perusahaan. Rumus DAR adakah sebagai berikut:

$$\text{DAR} = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Total Aset}} \times 100\%$$

66
DAR mencerminkan tingkat jaminan aset terhadap seluruh kewajiban perusahaan. Penggunaan hutang yang optimal dapat memungkinkan perusahaan memperbesar aset produktif, dan ketika aset-aset ini menghasilkan imbal hasil yang lebih tinggi dibandingkan biaya bunga hutang, maka laba bersih perusahaan akan meningkat. Dalam kondisi ekstrem dimana DAR melebihi 100%, hal ini mengindikasikan bahwa perusahaan telah mengalami ekuitas negatif dan berada

dalam kondisi *technical insolvency* yang memerlukan restrukturisasi segera untuk menghindari kebangkrutan (Damodaran, 2020). Berikut adalah tabel standar penilaian kesehatan DAR:

Tabel 2.1 Standar Penilaian *Debt to Asset Ratio* (DAR)

Nilai DAR	Kategori
< 0,3 atau <30%	Sangat baik
0,3 - 0,5 atau 30% - 50%	Baik
0,5 - 0,7 atau 50% - 70%	Cukup
0,7 - 0,9 atau 70% - 90%	Kurang baik
0,9 - 1,0 atau 90% - 100%	Tidak sehat
> 1,0 atau > 100%	Kritikal

Sumber: Kasmir (2019)

2.A.5.3 *Debt To Equity Ratio* (DER)

Debt to Equity Ratio (DER) merupakan rasio *leverage* yang mengukur proporsi penggunaan hutang dibandingkan dengan ekuitas dalam struktur modal perusahaan. Menurut Kasmir (2019) DER adalah rasio yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas, yang dicari dengan cara membandingkan antara seluruh utang termasuk utang lancar dengan seluruh ekuitas. Rasio ini menunjukkan seberapa besar perusahaan dibiayai oleh kreditor dibandingkan dengan pemilik atau pemegang saham perusahaan. DER memberikan gambaran tentang kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya dengan menggunakan modal sendiri serta tingkat risiko finansial yang ditanggung oleh pemegang saham.

Menurut Yulianti (2025), *Debt to Equity Ratio* adalah rasio yang digunakan untuk menilai hutang dengan ekuitas. Rasio ini dicari dengan cara

membandingkan antara seluruh hutang, termasuk hutang lancar dengan seluruh ekuitas. Rasio ini berguna untuk mengetahui jumlah dana yang disediakan peminjam (kreditor) dengan pemilik perusahaan. Dengan kata lain, rasio ini berfungsi untuk mengetahui setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan untuk jaminan hutang. Bagi kreditor, semakin besar rasio ini akan semakin tidak menguntungkan karena akan semakin besar risiko yang ditanggung atas kegagalan yang mungkin terjadi di perusahaan. Namun bagi perusahaan, semakin besar rasio ini akan semakin baik karena dengan modal yang kecil dapat menghasilkan keuntungan yang besar.

29 Semakin tinggi nilai DER, semakin besar proporsi hutang dalam struktur modal perusahaan yang mengindikasikan risiko finansial yang lebih tinggi.

43 Sebaliknya, nilai DER yang rendah menunjukkan bahwa perusahaan lebih banyak mengandalkan ekuitas dalam pembiayaannya sehingga memiliki risiko finansial yang lebih rendah. Nilai DER yang sangat tinggi atau bahkan negatif menunjukkan kondisi keuangan yang sangat buruk dimana perusahaan mengalami akumulasi kerugian yang melebihi jumlah ekuitasnya, mengindikasikan kondisi *technical insolvency* yang mengancam kelangsungan usaha (Brigham & Houston 2019). Rumus DER adalah sebagai berikut:

$$\text{DER} = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Total Ekuitas}} \times 100\%$$

28 Menurut Kasmir (2019), standar penilain kesahatan DER dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 2.2 Standar Penilaian *Debt to Equity Ratio* (DER)

Nilai DER	Kategori
<0,5 atau < 50 %	Sangat baik
0,5 - 1,0 atau 50% - 100%	Baik
1,0 - 1,5 atau 100% - 150%	Cukup baik
>2,0 atau >200%	Tidak sehat
Negatif	Kritikal

Sumber: Kasmir (2019)

2.A.5.4 *Long Term Debt to Equity Ratio* (LTDER)

Long Term Debt to Equity Ratio (LTDER) adalah rasio solvabilitas yang secara spesifik mengukur proporsi hutang jangka panjang terhadap ekuitas perusahaan. Menurut Kasmir (2019) *Long Term Debt to Equity Ratio* (LTDER) adalah rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa besar bagian modal sendiri yang dijadikan jaminan terhadap hutang jangka panjang perusahaan. Rasio ini menunjukkan proporsi kewajiban jangka panjang dibandingkan dengan total ekuitas yang dimiliki perusahaan. LTDER memberikan gambaran tentang seberapa besar perusahaan mengandalkan pembiayaan hutang jangka panjang relatif terhadap modal sendiri. Rasio ini sangat relevan untuk menganalisis kebijakan pendanaan jangka panjang perusahaan, terutama dalam industri yang memerlukan investasi besar dalam aset tetap dengan umur ekonomis panjang seperti industri penerbangan.

Menurut Fitriana, A (2024), *Long Term Debt to Equity Ratio* merupakan rasio antara hutang jangka panjang dengan modal sendiri. Tujuannya adalah untuk mengukur berapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan hutang jangka panjang dengan cara membandingkan antara hutang jangka panjang

dengan modal sendiri yang disediakan oleh perusahaan. Rasio ini menunjukkan hubungan antara jumlah pinjaman jangka panjang yang diberikan kreditor dengan jumlah modal sendiri yang diberikan oleh pemilik perusahaan. Menurut Febriana *et al.* (2021), *Long Term Debt to Equity Ratio* adalah rasio yang mengukur besar kecilnya penggunaan hutang jangka panjang dibandingkan dengan modal sendiri perusahaan. Rasio ini memberikan petunjuk umum tentang kelayakan finansial dan risiko finansial perusahaan. Untuk menjaga keseimbangan antara risiko dan keuntungan, manajemen harus mempertimbangkan dengan hati-hati penggunaan hutang jangka panjang dalam struktur modal perusahaan. Semakin tinggi LTDER menunjukkan bahwa struktur permodalan usaha lebih banyak menggunakan hutang jangka panjang dibandingkan dengan modal sendiri.

Fahmi (2017) menjelaskan bahwa *Long Term Debt to Equity Ratio* merupakan rasio antara utang jangka panjang dengan modal sendiri. Tujuannya adalah untuk mengukur berapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan utang jangka panjang dengan cara membandingkan antara utang jangka panjang dengan modal sendiri yang disediakan oleh perusahaan. Rasio ini sangat relevan untuk menganalisis kebijakan pendanaan jangka panjang perusahaan, terutama dalam industri yang memerlukan investasi besar dalam aset tetap dengan umur ekonomis panjang seperti industri penerbangan.

Ross *et al.* (2019) menyatakan bahwa LTDER memberikan perspektif yang lebih baik tentang risiko finansial jangka panjang perusahaan karena hutang jangka panjang memiliki karakteristik yang berbeda dengan hutang jangka pendek. Hutang jangka panjang biasanya memiliki *covenant* yang lebih ketat,

beban bunga yang harus dibayar secara periodik dalam jangka waktu lama, dan sering kali dijamin dengan aset tetap perusahaan. Semakin tinggi nilai LTDER, semakin besar ketergantungan perusahaan terhadap pembiayaan hutang jangka panjang untuk mendanai aset jangka panjangnya. Nilai LTDER yang tinggi mengindikasikan bahwa perusahaan memiliki komitmen pembayaran bunga dan pokok hutang dalam jangka panjang yang dapat memberatkan arus kas operasional. Rumus LTDER adalah sebagai berikut:

$$LTDER = \frac{\text{Kewajiban Jangka Panjang}}{\text{Total Ekuitas}} \times 100\%$$

Menurut Kasmir (2019), standar penilaian kesehatan LTDER dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 2.3 Standar Penilaian *Long Term Debt to Equity Ratio* (LTDER)

Nilai LTDER	Kategori
< 0,3 atau <30%	Sangat baik
0,3 - 0,6 atau 30% - 60%	Baik
0,6 - 1,0 atau 60% - 100%	Cukup
1,0 - 1,5 atau 100% - 150%	Kurang baik
>1,5 atau >150%	Tidak sehat
Negatif	Kritikal

Sumber: Kasmir (2019)

2.B Penelitian Terdahulu

Tabel 2.4 Penelitian Terdahulu

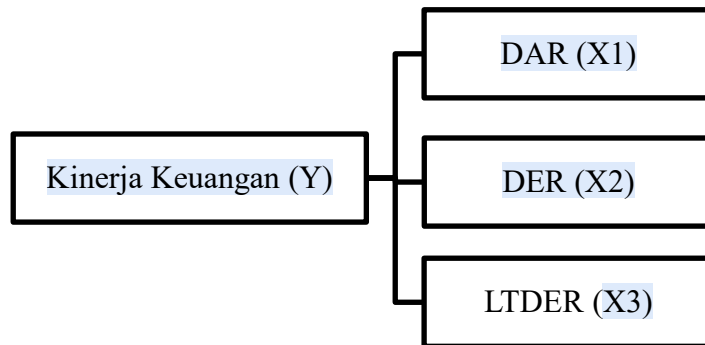
No	Nama Dan Tahun	Judul	Hasil Singkat
1.	Tambunan, F. R., Nurfauziah, T., & Rusliyawati (2025)	Analisis Tren Perubahan Struktur Modal PT Airasia Indonesia Pasca Pandemi COVID-19 Periode 2019-2023.	Struktur modal PT AirAsia Indonesia menunjukkan tren tidak sehat dengan ekuitas negatif konsisten sejak 2020. Perusahaan tidak konsisten dengan Pecking Order Theory karena lebih mengandalkan pendanaan utang daripada pendanaan internal. DER dan DAR menunjukkan peningkatan signifikan yang mengindikasikan memburuknya kondisi struktur modal.
2.	Octavio & Miftahuddin (2025)	<i>Comprehensive Evidence of Capital Structure and Firm Performance in Indonesia.</i>	Perusahaan di Indonesia mengalami mismanagement dalam pengelolaan hutang. Terdapat hubungan negatif signifikan antara semua kategori hutang dengan kinerja perusahaan. Hal ini mengindikasikan penggunaan hutang yang tidak efisien dan merugikan kinerja perusahaan.
3.	Wartiningsih, N. L. P., & Candradewi, M. R. (2024)	Pengaruh Struktur Modal, Struktur Aktiva dan Manajemen Modal Kerja Terhadap Kinerja Keuangan.	Struktur modal yang diukur dengan DER memiliki pengaruh signifikan negatif terhadap kinerja keuangan (ROA). Tingkat leverage yang tinggi cenderung menurunkan profitabilitas perusahaan karena meningkatkan beban bunga dan risiko finansial.
4.	Widyasari, D., & Hwihanus (2024)	Analisis Pengaruh Struktur Modal, Struktur Kepemilikan, dan Karakteristik Perusahaan pada Nilai Perusahaan.	Struktur modal memiliki pengaruh signifikan terhadap nilai perusahaan dengan hubungan yang kompleks. DER yang optimal dapat meningkatkan nilai perusahaan melalui <i>tax shield</i> , namun leverage yang berlebihan justru menurunkan nilai perusahaan karena meningkatkan risiko <i>financial distress</i> .
5.	Sarjono, H.,	<i>The Effects of COVID-19</i>	Pandemi COVID-19 memberikan

No	Nama Dan Tahun	Judul	Hasil Singkat
	Alvin, C., & Marcelino, K. (2025)	on Garuda Indonesia Airlines.	dampak signifikan terhadap kinerja keuangan maskapai penerbangan, menyebabkan penurunan pendapatan drastis dan kesulitan likuiditas yang memperburuk struktur modal.
6.	Raju Maulana & Andrian Ferwandes (2021)	Pengaruh Risiko Bisnis, Profitabilitas, dan Solvabilitas terhadap Struktur Modal pada Perusahaan Pertambangan Subsektor Batu Bara yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2019	Hasil penelitian menunjukkan bahwa risiko bisnis berpengaruh negatif dan signifikan terhadap struktur modal, sedangkan profitabilitas dan solvabilitas berpengaruh positif dan signifikan terhadap struktur modal.

Sumber: Literatur penelitian terdahulu, diolah peneliti (2026)

2.C Kerangka Pemikiran

Berdasarkan landasan teori dan hasil penelitian terdahulu, dapat disusun kerangka pemikiran penelitian yang menggambarkan hubungan antara struktur modal dan kinerja keuangan. Struktur modal dalam penelitian ini diukur melalui rasio *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Long Term Debt to Equity Ratio* (LTDER), sedangkan kinerja keuangan diukur menggunakan rasio solvabilitas yang mencerminkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya. Hubungan ketiga rasio struktur modal tersebut dengan kinerja keuangan digambarkan pada kerangka pemikiran berikut ini:



Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran Penelitian

Sumber: Diolah Peneliti, 2026

2.D Hipotesis

Berdasarkan landasan teori, penelitian terdahulu, dan kerangka pemikiran yang telah diuraikan, maka hipotesis penelitian ini adalah kewajiban jangka panjang dan struktur modal PT AirAsia Indonesia Tbk selama periode 2022-2024 berada dalam kondisi tidak sehat berdasarkan analisis rasio solvabilitas dan standar penilaian rasio keuangan.

2.E Variabel Penelitian

Variabel penelitian merupakan segala sesuatu yang berbentuk apa saja yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi tentang hal tersebut, kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2017). Dalam penelitian ini, variabel yang digunakan adalah:

1. Independen Variabel (X)

Variabel independen adalah variabel yang mempengaruhi atau menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel dependen (Sugiyono, 2017). Dalam penelitian ini, variabel independent meliputi *Debt to Asset Ratio* (X1), *Debt to Equity Ratio* (X2), dan *Long Term Debt to Equity Ratio* (X3).

2. Variabel Dependen (Y)

Variabel dependen adalah variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat karena adanya variabel independen (Sugiyono, 2017). Dalam penelitian ini, variabel dependen adalah kinerja keuangan (Y), yang dianalisis melalui laporan keuangan perusahaan.

Tabel 2.5 Definisi Operasional dan Pengukuran Variabel

Variabel	Definisi	Indikator	Skala
<i>Debt to Asset Ratio (DAR)</i>	Untuk mengukur proporsi total aset yang dibiayai oleh hutang (Kasmir, 2019)	$\frac{\text{Total Hutang}}{\text{Total Aset}} \times 100\%$	Rasio
<i>Debt to Equity Ratio (DER)</i>	Untuk mengukur sejauh mana perusahaan dibiayai oleh hutang dibandingkan dengan ekuitas (Kasmir, 2019)	$\frac{\text{Total Hutang}}{\text{Total Ekuitas}} \times 100\%$	Rasio
<i>Long Term Debt to Equity Ratio</i>	Untuk mengukur besarnya proporsi utang jangka panjang terhadap ekuitas (Kasmir, 2019)	$\frac{\text{Kewajiban Jangka Panjang}}{\text{Total Ekuitas}} \times 100\%$	Rasio
Kinerja Keuangan	Gambaran prestasi pencapaian keuangan perusahaan dalam periode waktu tertentu yang mencerminkan tingkat kesehatan keuangan (Fahmi, 2017; Kasmir, 2019)	Rasio Solvabilitas (DAR, DER, LTDER)	Rasio

Sumber: Data diolah peneliti (2026)

BAB III

METODE PENELITIAN

3.A Obyek dan Waktu Penelitian

3.A.1 Obyek Penelitian

Objek penelitian merupakan sasaran ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu tentang sesuatu hal objektif, valid, dan reliabel (Sugiyono, 2017). Objek dalam penelitian ini adalah PT AirAsia Indonesia Tbk, sebuah perusahaan penerbangan yang beroperasi dalam segmen *low cost carrier* (LCC) di Indonesia. Fokus penelitian ini adalah pada kewajiban jangka panjang dan struktur modal perusahaan yang tercermin dalam laporan keuangan periode 2022-2024.

3.A.2 Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan dalam periode waktu yang mencakup tahapan persiapan, pengumpulan data, pengolahan dan analisis data, hingga penyusunan laporan penelitian. Adapun waktu pelaksanaan penelitian dijadwalkan pada bulan September 2025 hingga 16 Februari 2026, dengan menggunakan data laporan keuangan PT AirAsia Indonesia Tbk periode 2022-2024.

3.B Jenis dan Sumber Data

3.B.1 Jenis Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kuantitatif dengan metode deskriptif, yaitu data yang berbentuk angka atau data kualitatif yang diangkakan (Sugiyono, 2017). Data kuantitatif dalam penelitian ini berupa data keuangan PT AirAsia Indonesia Tbk yang meliputi total aset, total

10 kewajiban, total ekuitas, dan kewajiban jangka panjang yang tercantum dalam laporan posisi keuangan (neraca) perusahaan untuk periode 2022-2024. Data-data tersebut kemudian diolah dan dianalisis menggunakan rasio-rasio keuangan untuk mengukur struktur modal perusahaan.

18 3.B.2 Sumber Data

Sumber data dalam penelitian ini adalah data sekunder. Menurut Sugiyono (2017), data sekunder adalah data yang tidak langsung diberikan kepada pengumpul data, misalnya melalui orang lain atau dokumen. Data sekunder dalam penelitian ini diperoleh dari laporan keuangan PT AirAsia Indonesia Tbk periode 2022-2024 yang dipublikasi secara resmi dan dapat diakses melalui website perusahaan <https://ir.airasia.com> atau dari situs resmi Bursa Efek Indonesia www.idx.co.id.

32 3.C Populasi dan Sampel

3.C.1 Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2017). Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh laporan keuangan PT AirAsia Indonesia Tbk yang telah dipublikasikan selama periode 2022-2024.

3.C.2 Sampel

31 Teknik penentuan sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik *sampling jenuh* (*saturated sampling*). Menurut Sugiyono (2017) *sampling jenuh* adalah teknik penentuan sampel apabila semua anggota populasi digunakan

sebagai sampel penelitian. Teknik ini digunakan karena jumlah populasi yang relatif kecil sehingga seluruh elemen populasi dijadikan sampel agar hasil penelitian lebih akurat dan representatif. Dengan demikian, sampel dalam penelitian ini mencakup seluruh laporan posisi keuangan (neraca) PT AirAsia Indonesia Tbk selama periode 2022-2024, yaitu tiga tahun laporan keuangan yang dipublikasikan secara resmi oleh perusahaan.

3.D Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data (Sugiyono, 2017). Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi dokumentasi, yaitu teknik pengumpulan data dengan cara mempelajari dokumen-dokumen yang berkaitan dengan objek penelitian.

3.E Analisis Data

Analisis data merupakan proses mengorganisasikan, mengolah, dan menafsirkan data sehingga menghasilkan informasi yang bermakna untuk menjawab rumusan masalah penelitian. Menurut (Sugiyono, 2017) analisis data dilakukan dengan cara menyusun data secara sistematis, mengkategorikan, melakukan sintesis, serta menarik kesimpulan berdasarkan pola hubungan yang ditemukan. Dalam penelitian ini, teknik analisis data yang digunakan adalah analisis rasio keuangan yang secara bersama-sama digunakan untuk menggambarkan kondisi struktur modal dan kewajiban jangka panjang PT AirAsia Indonesia Tbk periode 2022-2024.

3.E.1 Analisis Rasio

Analisis rasio keuangan digunakan untuk menilai kondisi keuangan perusahaan melalui hubungan matematis antarpos laporan keuangan. Menurut Kasmir (2019) analisis rasio keuangan dapat digunakan untuk mengukur tingkat kesehatan dan kinerja keuangan perusahaan secara komprehensif. Dalam penelitian ini, analisis rasio keuangan difokuskan pada rasio solvabilitas, yang mencerminkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi seluruh kewajiban jangka panjangnya. Rasio-rasio yang digunakan meliputi:

1. *Debt to Asset Ratio (DAR)*

Rasio ini digunakan untuk mengukur sejauh mana total aset perusahaan yang dibiayai oleh hutang. Nilai DAR yang tinggi menunjukkan proposi pendanaann melalui hutang yang besar sehingga meningkatkan resiko keuangan perusahaan.

$$DAR = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Total Aset}} \times 100\%$$

2. *Debt to Equity Ratio (DER)*

Rasio ini digunakan untuk mengukur sejauh mana perusahaan dibiayai oleh hutang dibandingkan dengan modal sendiri. Semakin tinggi nilai DER, semakin tinggi proposi utang terhadap ekuitas yang menunjukkan tingkat *leverage* yang tinggi dan resiko finansial yang meningkat.

$$DER = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Total Ekuitas}} \times 100\%$$

3. Long Term Debt to Asset Ratio (LTDER)

Rasio ini mengukur proporsi kewajiban jangka panjang terhadap total ekuitas perusahaan. Nilai LTDER yang tinggi menunjukkan ketergantungan besar terhadap pembiayaan jangka panjang yang dapat membebani keuangan perusahaan dimasa depan.

$$\text{LTDER} = \frac{\text{Kewajiban Jangka Panjang}}{\text{Total Ekuitas}} \times 100\%$$

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.A. Gambaran Umum Obyek Penelitian

PT AirAsia Indonesia Tbk merupakan perusahaan publik yang tercatat di Bursa Efek Indonesia dengan kode saham CMPP. Perusahaan ini merupakan perusahaan induk dari PT Indonesia AirAsia, maskapai penerbangan bertarif rendah (*low cost carrier/LCC*) yang beroperasi dalam layanan penerbangan domestik dan internasional. Secara resmi, PT AirAsia Indonesia Tbk menjadi perusahaan induk PT Indonesia AirAsia pada tanggal 29 Desember 2017, setelah sebelumnya bernama PT Rimau Multi Putra Pratama Tbk yang didirikan pada 25 Juli 1989. Perubahan nama menjadi PT AirAsia Indonesia Tbk telah disetujui oleh Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia pada Desember 2017.

PT Indonesia AirAsia sendiri didirikan pada September 1999 dengan nama PT AWAIR *International* (*Air Wagon International*). Maskapai ini memulai penerbangan berjadwal pada tahun 2000 ke beberapa kota di Indonesia dan kemudian membuka penerbangan internasional. Operasi sempat dihentikan pada Maret 2002 akibat persaingan yang ketat, namun dimulai kembali pada Januari 2005 sebagai mitra AirAsia. Pada 1 Desember 2005, nama resmi berubah menjadi PT Indonesia AirAsia sejalan dengan strategi *branding* maskapai-maskapai AirAsia di kawasan Asia Tenggara. Struktur kepemilikan Indonesia AirAsia diatur sesuai regulasi Indonesia yang tidak mengizinkan kepemilikan asing mayoritas pada operator penerbangan domestik, sehingga PT Fersindo Nusaperkasa memiliki 51% saham dan AirAsia Berhad memiliki 49% saham.

Sebagai perusahaan dalam industri penerbangan, PT AirAsia Indonesia menjalankan kegiatan usaha yang memiliki karakteristik *capital intensive*, yaitu memerlukan investasi besar pada aset tetap seperti armada pesawat, fasilitas perawatan, sistem teknologi informasi, dan kebutuhan operasional lainnya. Model bisnis LCC yang diterapkan perusahaan berfokus pada efisiensi biaya, optimalisasi penggunaan pesawat, dan penetapan harga yang kompetitif untuk mencapai tingkat keterisian (*load factor*) yang optimal.

Kinerja industri penerbangan nasional pada periode 2020-2022 sempat mengalami tekanan akibat pandemi COVID-19 yang menghambat aktivitas penerbangan secara global. Memasuki periode pemulihan pascapandemi, sektor transportasi dan pergudangan mengalami pertumbuhan yang positif, termasuk pada tahun 2023 yang mencatat pertumbuhan sebesar 13,96% (Badan Pusat Statistik. 2023) Namun, pemulihan industri secara keseluruhan tidak serta-merta mencerminkan kondisi keuangan setiap perusahaan, termasuk PT AirAsia Indonesia yang masih menghadapi tantangan dalam pengelolaan struktur modal dan pemenuhan kewajiban operasional.

Dalam hal operasional, PT AirAsia Indonesia menunjukkan perkembangan yang positif selama periode 2022-2024. Pada tahun 2023, perusahaan melayani sekitar 6,18 juta penumpang dan meningkat menjadi 6,61 juta penumpang pada tahun 2024, dengan tingkat keterisian kursi (*load factor*) yang naik dari sekitar 85% menjadi 87%. Armada operasional juga bertambah dari 24 pesawat pada tahun 2023 menjadi sekitar 29-31 pesawat pada tahun 2024, yang didominasi jenis Airbus A320. Selain itu, perusahaan mengoperasikan sekitar 32-33 rute aktif,

mencakup rute domestik dan internasional (AirAsia Newsroom, 2025). Dari sisi kepemilikan, *AirAsia Aviation Group Limited* memegang sekitar 46,25% saham, PT Fersindo Nusaperkasa 46,16%, dan sisanya 7,59% merupakan saham publik (PT AirAsia Indonesia Tbk, 2025).

4.B Hasil Penelitian

4.B.1 Analisis *Debt to Asset Ratio* (DAR)

Debt to Asset Ratio (DAR) merupakan rasio yang mengukur proporsi total aset perusahaan yang dibiayai oleh hutang. Rasio ini memberikan gambaran tentang tingkat jaminan aset terhadap seluruh kewajiban perusahaan dan tingkat risiko finansial yang ditanggung oleh kreditor. Semakin tinggi nilai DAR, semakin besar proporsi aset yang dibiayai dengan hutang, yang mengindikasikan risiko finansial yang lebih tinggi. Menurut Kasmir (2019), standar penilaian kesehatan DAR dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.1 Standar Penilaian *Debt to Asset Ratio* (DAR)

Nilai DAR	Kategori
<30%	Sangat baik
30% - 50%	Baik
50% - 70%	Cukup
70% - 90%	Kurang baik
90% - 100%	Tidak sehat
100%	Kritikal

Sumber: Kasmir (2019)

Berikut hasil perhitungan DAR:

Tahun 2022:

$$\text{DAR} = \frac{12.172.269.741.514}{5.356.962.889.162} \times 100\% = 227,21\%$$

Tahun 2023:

$$\text{DAR} = \frac{14.018.410.448.757}{6.116.294.571.351} \times 100\% = 229,21\%$$

Tahun 2024:

$$\text{DAR} = \frac{15.151.336.468.921}{5.716.560.756.692} \times 100\% = 265,15\%$$

Tabel 4.2 Hasil Perhitungan dan Penilaian *Debt to Asset Ratio* (DAR) PT

AirAsia Tbk Periode 2022-2024

Tahun	DAR (%)	Kriteria Kesehatan	Kategori
2022	227,21	>100%	kritikal
2023	229,21	>100%	kritikal
2024	265,15	>100%	kritikal

Sumber: diolah peneliti, 2026

Hasil perhitungan menunjukkan bahwa DAR PT AirAsia Indonesia berada pada kategori kritikal selama seluruh periode 2022-2024. Pada tahun 2022, DAR sebesar 227,21% berarti setiap Rp. 100 aset perusahaan dibiayai oleh hutang sebesar Rp. 227,21. Dengan kata lain, hutang perusahaan mencapai 227,21% dari total aset yang dimiliki. Nilai ini meningkat menjadi 229,21% pada tahun 2023 dan memburuk drastis menjadi 265,15% pada tahun 2024.

Tren peningkatan DAR selama 3 tahun disebabkan oleh kenaikan liabilitas sebesar 24,47% dari 12,17 triliun menjadi 15,15 triliun. Selanjutnya terjadi penurunan total aset sebesar 6,71% dari 5,36 triliun menjadi 5,72 triliun. Liabilitas yang terus meningkat tanpa dukungan pertumbuhan aset menyebabkan perusahaan mengalami ekuitas negatif, sehingga secara teknis berada dalam kondisi *technical insolvency*. Artinya jika seluruh aset dijual pada nilai bukunya, perusahaan tetap tidak mampu melunasi seluruh kewajibannya. Meskipun nilai DAR berada pada kategori kritikal berdasarkan standae umum Kasmir (2019), dalam industri penerbangan tingkat *leverage* yang tinggi merupakan karakteristik yang umum terjadi karena besarnya kebutuhan investasi pada aset tetap dan pembiayaan armada pesawat.

4.B.2 Analisis *Debt to Equity Ratio* (DER)

Debt to Equity Ratio (DER) merupakan rasio yang mengukur proporsi penggunaan hutang dibandingkan dengan ekuitas dalam struktur modal perusahaan. Rasio ini memberikan gambaran tentang tingkat *leverage* perusahaan dan risiko finansial yang ditanggung oleh pemegang saham. DER yang tinggi mengindikasikan bahwa perusahaan lebih banyak menggunakan pembiayaan hutang dibandingkan modal sendiri, yang meningkatkan risiko finansial tetapi juga dapat meningkatkan potensi pengembalian bagi pemegang saham jika perusahaan beroperasi dengan menguntungkan. Menurut Kasmir (2019), standar penilai kesehatan DER dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.3 Standar Penilaian *Debt to Equity Ratio* (DER)

Nilai DER	Kategori
< 50 %	Sangat baik

Nilai DER	Kategori
50% - 100%	Baik
100% - 150%	Cukup baik
>200%	Tidak sehat
Negatif	Kritikal

Sumber: Kasmir (2019)

Berikut hasil perhitungan DER:

Tahun 2022:

$$DER = \frac{12.172.269.741.514}{(6.815.306.852.652)} \times 100\% = -178,60\%$$

Tahun 2023:

$$DER = \frac{14.018.410.448.757}{(7.902.115.877.406)} \times 100\% = -177,41\%$$

Tahun 2024:

$$DER = \frac{15.151.336.468.921}{(9.434.775.712.229)} \times 100\% = -160,58\%$$

Tabel 4.4 Hasil Perhitungan dan Penilaian *Debt to Equity Ratio* (DER) PT AirAsia Tbk Periode 2022-2024

Tahun	DER (%)	Kriteria Kesehatan	Kategori
2022	-178,60	Negatif	Kritikal
2023	-177,41	Negatif	Kritikal
2024	-160,58	Negatif	Kritikal

Sumber: diolah peneliti, 2026

Hasil menunjukkan bahwa DER PT AirAsia Indonesia berada pada kategori kritikal dengan nilai negatif secara konsisten selama periode penelitian.

Nilai negatif ini terjadi karena ekuitas perusahaan yang terus memburuk dari -Rp. 6,82 triliun (2022) menjadi -Rp. 9,43 triliun (2024). Akumulasi kerugian yang melebihi total modal menyebabkan ekuitas defisit dan tidak mampu menanggung peningkatan hutang.

Perubahan dari -178,60% menjadi -160,58% bukan merupakan perbaikan yang sehat. Nilai ini membaik secara matematis hanya karena liabilitas meningkat lebih cepat daripada kerugian yang menambah defisit ekuitas. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan semakin bergantung pada hutang untuk membiayai operasionalnya, yang memperburuk struktur modal secara keseluruhan.

4.B.3 Analisis *Long Term Debt to Equity Ratio* (LTDER)

Long Term Debt to Equity Ratio (LTDER) merupakan rasio yang mengukur proporsi kewajiban jangka panjang terhadap ekuitas perusahaan. Rasio ini memberikan gambaran spesifik tentang tingkat *leverage* jangka panjang dan kemampuan perusahaan dalam memenuhi komitmen pembiayaan jangka panjangnya. LTDER sangat relevan untuk industri yang memerlukan investasi besar dalam aset jangka panjang seperti industri penerbangan, dimana pembiayaan armada pesawat umumnya menggunakan skema pembiayaan jangka panjang. Menurut Kasmir (2019), standar penilaian kesehatan LTDER dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.5 Standar Penilaian *Long Term Debt to Equity Ratio* (LTDER)

Nilai LTDER	Kategori
<30%	Sangat baik
30% - 60%	Baik

Nilai LTDER	Kategori
60% - 100%	Cukup
100% - 150%	Kurang baik
>150%	Tidak sehat
Negatif	Kritikal

Sumber: Kasmir (2019)

Berikut hasil perhitungan LTDER:

Tahun 2022:

$$LTDER = \frac{4.717.751.604.506}{(6.815.306.852.652)} \times 100\% = -61,21\%$$

Tahun 2023:

$$LTDER = \frac{5.440.226.703.387}{(7.902.115.877.406)} \times 100\% = -68,85\%$$

Tahun 2024:

$$LTDER = \frac{6.024.525.763.187}{(9.434.775.712.229)} \times 100\% = -63,86\%$$

Tabel 4.6 Hasil Perhitungan dan Penilaian *Long Term Debt to Equity Ratio* (LTDER) PT AirAsia Tbk Periode 2022-2024

Tahun	LTDER (%)	Kriteria Kesehatan	Kategori
2022	-61,21	Negatif	Kritikal
2023	-68,85	Negatif	Kritikal
2024	-63,86	Negatif	Kritikal

Sumber: diolah peneliti, 2026

Berdasarkan hasil perhitungan, LTDER PT AirAsia Indonesia selama periode 2022-2024 menunjukkan nilai negatif secara konsisten, yaitu sebesar -61,21% pada tahun 2022, -68,85% pada tahun 2023, dan -63,86% pada tahun

2024. Nilai LTDER yang negatif terjadi karena total ekuitas perusahaan berada dalam kondisi defisit selama periode penelitian. LTDER negatif mengindikasikan bahwa kewajiban jangka panjang perusahaan tidak didukung oleh modal sendiri yang memadai. Kondisi ini menunjukkan bahwa pembiayaan jangka panjang perusahaan lebih didominasi oleh kewajiban dibandingkan modal sendiri, sehingga perusahaan memiliki tingkat ketergantungan yang tinggi terhadap pendanaan berbasis hutang. Meskipun terjadi fluktuasi nilai LTDER, rasio ini tetap berada pada kategori kritis dan mencerminkan tingginya risiko keuangan jangka panjang.

4.B.4 Hasil Analisis Rasio Solvabilitas

Tabel 4.5 Hasil Analisis Rasio Solvabilitas PT AirAsia Indonesia Tbk Periode 2022-2024

Rasio	2022 (%)	2023 (%)	2024 (%)	Kriteria Kesehatan	Kategori
DAR	227,21	229,21	265,15	>100%	Kritis
DER	-178,60	-177,41	-160,58	Negatif	Kritis
LTDER	-61,21	-68,85	-63,86	Negatif	Kritis

Data diolah peneliti: 2026

Berdasarkan Tabel 4.5 seluruh rasio solvabilitas PT AirAsia Indonesia berada dalam kategori kritis selama periode 2022-2024. Struktur permodalan perusahaan menunjukkan tingkat *leverage* yang tinggi serta kondisi ekuitas yang negatif. Hal ini mengindikasikan bahwa adanya tekanan finansial yang signifikan selama periode penelitian. Kondisi ini menegaskan perlunya restrukturisasi *fundamental*, baik melalui penurunan beban kewajiban, penguatan modal, maupun strategi operasional yang meningkatkan profitabilitas secara berkelanjutan.

4.C Pembahasan

4.C.1 Pembahasan *Debt to Asset Ratio* (DAR)

Hasil analisis menunjukkan bahwa *Debt to Asset Ratio* PT AirAsia Indonesia berada pada kategori kritikal dengan nilai yang sangat tinggi selama periode 2022-2024, yaitu meningkat dari 227,21% menjadi 265,15%. Nilai DAR yang melebihi 200% mengindikasikan kondisi *technical insolvency*, dimana total liabilitas telah melampaui total aset secara signifikan. Dalam teori solvabilitas, kondisi ini menunjukkan bahwa perusahaan tidak mampu memenuhi seluruh kewajibannya meskipun seluruh aset dilikuidasi pada nilai bukunya.

Menurut Kasmir (2019) DAR yang sehat berada dibawah 100%, yang berarti total aset harus mampu menutupi seluruh kewajiban. Namun kondisi AirAsia Indonesia menunjukkan bahwa setiap Rp. 100 aset perusahaan dibiayai oleh hutang sebesar Rp. 265,15 pada tahun 2024, meninggalkan defisit jaminan sebesar Rp. 165,15. Hal ini menempatkan kreditor pada resiko yang sangat tinggi, dengan potensi kerugian mencapai 62,27% dari nilai klaim mereka apabila terjadi likuiditas.

Peningkatan DAR sebesar 37,94% poin persentase dalam 3 tahun kemungkinan disebabkan oleh kombinasi dua faktor struktural. Pertama, total liabilitas mengalami peningkatan sebesar 24,47% dari Rp. 12,17 triliun menjadi Rp. 15,15 triliun. Peningkatan ini mencerminkan akumulasi beban oprasional, kewajiban pembiayaan armada, dan rugi selisih kurs yang signifikan akibat pelemahan rupiah terhadap Dolar AS. Kedua, total aset mengalami penurunan sebesar 6,71% dari Rp. 5,36 triliun menjadi Rp. 5,72 triliun. Penurunan aset dapat

terkait dengan penyesuaian nilai aset, restrukturisasi aset untuk memenuhi kebutuhan likuiditas.

Dari perspektif industri penerbangan, nilai DAR yang tinggi relatif umum terjadi karena karakteristik *capital intensive* yang memerlukan pembiayaan besar untuk armada pesawat. Namun, DAR PT AirAsia Indonesia Tbk mencapai lebih dari 200% berada jauh diatas kisaran sehat maskapai pada umumnya, yang berkisaran antara 70-150%. Sebagai perbandingan, maskapai LCC lain seperti Citilink memiliki DAR yang lebih terkendali meskipun juga menghadapi tantangan pasca pandemi. Kondisi DAR yang sangat tinggi ini sejalan dengan penelitian Wartiningsih dan Candradewi (2024) yang menemukan bahwa leverage yang tinggi berdampak negatif signifikan terhadap kinerja keuangan. Beban bunga yang besar dan tingginya risiko finansial menciptakan siklus kerugian yang semakin memperburuk struktur ekuitas perusahaan. Selain itu, penelitian Tambunan *et al.* (2025) menunjukkan bahwa struktur pendanaan PT AirAsia Indonesia sejak tahun 2020 telah didominasi oleh pembiayaan utang. Kondisi ini menggambarkan keterbatasan perusahaan dalam mengandalkan pendanaan dari laba ditahan atau penambahan modal ekuitas, sehingga oprasional dan pertumbuhan bergantung sepenuhnya pada kewajiban baru yang justru memperburuk posisi DAR.

4.C.2 Pembahasan *Debt to Equity Ratio* (DER)

Debt to Equity Ratio yang bernilai negatif secara konsisten selama periode 2022-2024 merupakan indikator paling kritis dari kondisi keuangan PT AirAsia Indonesia Tbk. DER sebesar -178,60% (2022), -177,41% (2023), dan -160,58%

(2024) mencerminkan akumulasi kerugian. Dalam teori struktur modal, kondisi ekuitas negatif menunjukkan bahwa perusahaan telah melampaui batas optimal *leverage* dan berada dalam zona *financial distress* berupa risiko kebangkrutan, kehilangan kepercayaan *stakeholder*, dan keterbatasan akses pembiayaan jauh melebihi manfaat penggunaan hutang.

Defisit ekuitas yang meningkat dari Rp. 6,28 triliun menjadi Rp. 9,43 triliun dalam 3 tahun menunjukkan akumulasi kerugian bersih yang berkelanjutan. Kerugian ini kemungkinan disebabkan oleh beberapa faktor yang mempengaruhi kinerja perusahaan, yaitu seperti dampak pandemi COVID-19 yang menyebabkan penurunan pendapatan drastis pada periode 2020-2021. Selain itu, model bisnis *low-cost carrier* yang memiliki laba tipis sehingga membutuhkan *load factor* sangat tinggi untuk mencapai profitabilitas. Kemudian rugi selisih kurs akibat pelemahan rupiah terhadap Dolar AS juga menjadi salah satu penyebabnya. Pada tahun 2024, rugi selisih kurs mencapai Rp580 miliar atau sekitar 38% dari total kerugian.

50 Temuan ini konsisten dengan penelitian Tambunan *et al.* (2025), yang menunjukkan bahwa struktur pendanaan PT AirAsia Indonesia sejak tahun 2020 didominasi oleh pembiayaan utang. Kondisi ini menggambarkan bahwa perusahaan tidak mampu mengandalkan pendanaan dari laba ditahan, sehingga operasional dan pertumbuhannya bergantung pada kewajiban baru. Dari sudut pandang pemegang saham, ekuitas negatif menunjukkan bahwa nilai investasi telah terdepresiasi seluruhnya, sehingga tidak tersisa nilai residual apabila perusahaan dilikuidasi. Hal ini menurunkan insentif bagi pemegang saham untuk

menambah modal baru karena tidak ada jaminan atas pengembalian nilai investasi.

4.C.3 Pembahasan *Long Term Debt to Equity Ratio (LTDER)*

Long Term Debt to Equity Ratio yang bernilai negatif selama periode 2022-2024 yaitu -69,21%, -68,86%, dan -63,86%, mencerminkan ketidakseimbangan struktural antara kewajiban jangka panjang dan modal sendiri. Dalam industri penerbangan yang bersifat *capital intensive*, pembiayaan jangka panjang umumnya digunakan untuk mendukung pengadaan armada, pembiayaan *lease pesawat*, dan pendanaan operasional jangka panjang. Namun, dalam kondisi ekuitas negatif, seluruh kewajiban jangka panjang tidak memiliki bantalan modal sendiri dan sepenuhnya ditopang oleh aset perusahaan serta arus kas operasional.

Menurut Kasmir (2019), LTDER yang sehat berada dibawah 100%, yang berarti kewajiban jangka panjang tidak melebihi ekuitas. kondisi PT AirAsia Indonesia Tbk yang memiliki, LTDER negatif menunjukkan bahwa perusahaan tidak memenuhi standar kesehatan keuangan dan menghadapi risiko finansial jangka panjang yang tinggi. Kewajiban jangka panjang yang meningkat dari Rp. 4,27 triliun pada tahun 2022 menjadi Rp. 6,02 triliun pada tahun 2024 (naik 27,68%) tanpa dukungan ekuitas menciptakan tekanan keuangan yang berkelanjutan.

LTDER negatif juga mencerminkan keterbatasan perusahaan dalam memperkuat struktur modal melalui sumber pendanaan internal. Seluruh kewajiban jangka panjang secara efektif ditopang oleh aset perusahaan dan arus kas operasional, sehingga apabila terjadi penurunan pendapatan atau peningkatan

biaya, risiko *financial distress* akan semakin meningkat. Kondisi ini mempersempit ruang gerak perusahaan dalam memperoleh pendanaan baru dan memperbesar ketergantungan pada restrukturisasi kewajiban yang sudah ada.

53 Temuan ini sejalan dengan penelitian Octavio dan Miftahuddin, (2025) yang menunjukkan bahwa penggunaan hutang jangka panjang yang tinggi tanpa dukungan ekuitas yang memadai berdampak negatif terhadap kinerja perusahaan dan meningkatkan risiko kesulitan keuangan. Oleh karena itu, kondisi LTDER PT AirAsia Indonesia selama periode penelitian menunjukkan perlunya penguatan struktur permodalan sebagai bagian dari upaya menjaga keberlangsungan usaha jangka panjang.

37 4.C.4 Kondisi Kewajiban Jangka Panjang dan Struktur Modal

37 Berdasarkan ketiga rasio solvabilitas, dapat disimpulkan bahwa kondisi kewajiban jangka panjang dan struktur modal PT AirAsia Indonesia berada dalam situasi sangat kritis. Kewajiban jangka panjang meningkat 44,41% menjadi Rp. 6,02 triliun, sementara ekuitas memburuk menjadi -Rp. 9,43 triliun pada tahun 2024. Ketidakseimbangan ini membuat struktur modal perusahaan sangat tidak sehat dan sepenuhnya bergantung pada pembiayaan hutang. Total liabilitas mencapai 265,15% dari total aset, menunjukkan bahwa perusahaan beroperasi sepenuhnya dengan pembiayaan kreditor tanpa kontribusi ekuitas positif. Kondisi ini menempatkan perusahaan pada posisi *technical insolvency* yang mengindikasikan ketidak mampuan aset untuk menutupi total kewajiban apabila terjadi likuidasi.

Ketergantungan perusahaan terhadap pembiayaan hutang menunjukkan lemahnya kemampuan pendanaan internal. Kenaikan liabilitas yang tidak diiringi dengan perbaikan ekuitas mengindikasikan bahwa perusahaan belum mampu menciptakan arus kas positif yang cukup untuk membiayai kegiatan operasional secara mandiri. Penelitian Tambunan *et al.* (2025) menunjukkan bahwa sejak tahun 2020 struktur permodalan perusahaan semakin didominasi oleh hutang. Kondisi ini menunjukkan bahwa perusahaan menghadapi keterbatasan dalam menyediakan pendanaan internal, sementara kebutuhan operasional dan pembiayaan aset tetap tinggi.

Implikasi kondisi kritis ini dirasakan oleh seluruh pemangku kepentingan. Kreditor menghadapi risiko gagal bayar yang tinggi, pemegang saham kehilangan nilai investasinya, manajemen harus beroperasi dengan tekanan besar, dan regulator perlu memastikan keselamatan penerbangan tetap terjaga. Kondisi struktur modal yang tidak sehat ini memerlukan restrukturisasi *fundamental*, seperti konversi hutang menjadi ekuitas, penambahan modal, atau restrukturisasi kewajiban melalui *haircut*, perpanjangan jatuh tempo, atau penurunan bunga. Tanpa intervensi strategis, kondisi keuangan perusahaan berpotensi terus memburuk dan mengancam keberlangsungan operasional PT AirAsia Indonesia.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.A Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis kewajiban jangka panjang dan struktur modal PT AirAsia Indonesia Tbk periode 2022-2024 menggunakan rasio solvabilitas (*Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Long Term Debt to Equity Ratio*), maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Kondisi Struktur Modal yang Sangat Kritis

Struktur modal PT AirAsia Indonesia Tbk berada dalam kondisi sangat tidak sehat (kritis) selama periode penelitian 2022-2024. Hal ini tercermin dari seluruh rasio solvabilitas yang berada jauh di bawah standar kesehatan keuangan menurut Kasmir (2019). *Debt to Asset Ratio* (DAR) meningkat dari 227,21% pada tahun 2022 menjadi 265,15% pada tahun 2024, yang menunjukkan bahwa total kewajiban perusahaan melebihi 2,6 kali lipat dari total aset yang dimiliki. Kondisi ini mengindikasikan terjadinya *technical insolvency*, dimana perusahaan tidak akan mampu melunasi seluruh kewajibannya meskipun seluruh aset dilikuidasi pada nilai bukunya.

2. Ekuitas Negatif yang Terus Memburuk

Perusahaan mengalami defisit ekuitas yang semakin membesar dari Rp. 6,82 triliun pada tahun 2022 menjadi Rp. 9,43 triliun pada tahun 2024, atau meningkat sebesar 38,27% dalam tiga tahun. Kondisi ini menyebabkan *Debt to Equity Ratio* (DER) bernilai negatif secara konsisten yaitu -178,60% (2022), -177,41% (2023), dan -160,58% (2024). Ekuitas negatif mengindikasikan bahwa akumulasi kerugian perusahaan telah melebihi total modal yang disetor, sehingga

perusahaan kehilangan seluruh nilai buku ekuitasnya. Kondisi ini sangat berisiko bagi pemegang saham karena tidak tersisa nilai residual apabila perusahaan dilikuidasi.

3. Ketergantungan Tinggi terhadap Kewajiban Jangka Panjang

Kewajiban jangka panjang perusahaan mengalami peningkatan signifikan sebesar 44,41% dari Rp4,17 triliun pada tahun 2022 menjadi Rp. 6,02 triliun pada tahun 2024. *Long Term Debt to Equity Ratio* (LTDER) menunjukkan nilai negatif yaitu -69,21% (2022), -68,86% (2023), dan -63,86% (2024). Nilai LTDER yang negatif menunjukkan bahwa kewajiban jangka panjang tidak didukung oleh ekuitas yang memadai, sehingga seluruh pembiayaan jangka panjang sepenuhnya bergantung pada hutang tanpa adanya bantalan modal sendiri. Kondisi ini menciptakan beban finansial tetap yang tinggi dalam jangka panjang dan meningkatkan risiko gagal bayar.

4. Konfirmasi Hipotesis Penelitian

Hasil penelitian ini mengkonfirmasi hipotesis bahwa kewajiban jangka panjang dan struktur modal PT AirAsia Indonesia Tbk selama periode 2022-2024 berada dalam kondisi tidak sehat berdasarkan analisis rasio solvabilitas dan standar penilaian rasio keuangan. Seluruh rasio yang dianalisis (DAR, DER, dan LTDER) berada dalam kategori kritis menurut standar Kasmir (2019), yang menunjukkan tingkat kesehatan keuangan yang sangat buruk dan memerlukan tindakan perbaikan segera untuk menghindari kebangkrutan.

5.B Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah dikemukakan di atas, peneliti memberikan beberapa saran yang diharapkan dapat bermanfaat bagi berbagai pihak, yaitu:

1. Bagi Manajemen PT AirAsia Indonesia Tbk

Perusahaan harus memperkuat struktur permodalan melalui penambahan modal dari pemegang saham atau investor strategis baru, serta meningkatkan efisiensi operasional dengan fokus pada optimalisasi *route* penerbangan, implementasi *hedging* untuk melindungi dari fluktuasi harga avtur dan nilai tukar, dan diversifikasi sumber pendapatan melalui layanan tambahan seperti kargo dan *ancillary revenue*.

2. Bagi Investor dan Kreditor

Investor dan kreditor perlu melakukan evaluasi mendalam terhadap risiko investasi dengan mempertimbangkan kondisi struktur modal yang sangat lemah dan ekuitas negatif yang berkelanjutan. Partisipasi aktif dalam proses restrukturisasi perusahaan dapat dipertimbangkan melalui mekanisme *debt restructuring*, dengan opsi penukaran kewajiban dengan ekuitas atau pemberian konsesi sementara, serta melakukan monitoring berkelanjutan terhadap kinerja keuangan dan pencapaian target restrukturisasi.

3. Bagi Regulator

Regulator perlu melakukan pengawasan ketat untuk memastikan bahwa kondisi *financial distress* tidak berdampak pada keselamatan penerbangan dan perlindungan konsumen. Regulator juga dapat memfasilitasi proses restrukturisasi

yang adil dan transparan dengan melibatkan seluruh *stakeholder* untuk mencari solusi terbaik yang menjaga keberlangsungan operasional sambil melindungi kepentingan publik.

4. Bagi Peneliti Selanjutnya

Peneliti selanjutnya dapat melakukan penelitian lanjutan dengan menambahkan rasio keuangan lainnya seperti rasio profitabilitas dan likuiditas untuk memberikan gambaran yang lebih komprehensif. Studi komparatif dengan maskapai penerbangan lain, analisis kualitatif terhadap faktor-faktor penyebab kerugian, serta penggunaan metode analisis yang lebih *advanced* seperti *Altman Z-Score* untuk memprediksi probabilitas kebangkrutan dapat memberikan kontribusi akademis yang lebih mendalam.

5. Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini memiliki beberapa keterbatasan yang perlu diperhatikan. Pertama, penelitian ini hanya menganalisis aspek kuantitatif melalui rasio keuangan solvabilitas tanpa melakukan analisis kualitatif mendalam. Kedua, periode penelitian yang terbatas pada tiga tahun (2022-2024) mungkin belum cukup untuk menangkap tren jangka panjang industri penerbangan. Ketiga, penelitian ini tidak melakukan perbandingan langsung dengan maskapai penerbangan lain. Meskipun demikian, penelitian ini memberikan kontribusi penting dalam menganalisis kondisi keuangan PT AirAsia Indonesia Tbk dengan menggunakan data terkini hingga tahun 2024 serta memberikan rekomendasi praktis bagi *stakeholder*.

DAFTAR PUSTAKA

- Airasia. (N.D.). *Annual Report 2023-2024.Pdf*.
- Astuti, Sembiring, L. D., Supitriyani, Azwar, K., & Susanti, E. (2021). Analisis Laporan Keuangan. In H. F. Ningrum (Ed.), *Sains Indonesia. Media Sains Indonesia*.
- Badan Pusat Statistik. (2023). *Indonesia Economicgrowthquarter I-2023*. <https://www.bps.go.id/en/pressrelease/2023/05/05/1998/ekonomi-indonesia-triwulan-i-2023-tumbuh-5-03-persen--y-on-y-.html>
- Brigham, E. F., & Houston, J. F. (2019). *Dasar-Dasar Manajemen Keuangan* (14th Ed.). Salemba Empat.
- Damodaran, A. (2020). *Applied Corporate Finance* (5th Ed). John Wiley & Sons.
- Della Widyasari, & Hwihanus. (2025). Analisis Pengaruh Struktur Modal, Struktur Kepemilikan, Dan Karakteristik Perusahaan Berpengaruh Pada Nilai Perusahaan Dengan Kinerja Keuangan Dan Manajemen Laba Sebagai Variabel Intervening Pada Perusahaan Manufaktur Sub Sektor Semen Periode 2019-2023. *EKSAP*, 2(1), 128–148. <https://doi.org/10.61132/Eksap.V2i1.770>
- Ekonomi, J., & Akuntansi, M. (2023). *Penilaian Kinerja Keuangan Menggunakan Economic Value Added (EVA) Dan Market Value Added (MVA) Dengan Time Series Approach Pada Perusahaan Properti Di Indonesia*. 1192, 359–365.
- Fahmi, I. (2017). *Analisis Kinerja Keuangan* (Revisi). Alfabeta.
- Febriana, H., Rismanty, V. A., Bertuah, E., Permata, S. U., Anismadiyah, V., Sembiring, L. D., Dewi, N. S., Jamaludin, Novi, S., & Dewi, I. K. (2021). Dasar-Dasar Analisis Laporan Keuangan. In M. M. Jeni Irnawati, S.E. (Ed.), *Jurnal Bisnis Dan Keuangan* (Vol. 4, Issue 1). Media Sains Indonesia.
- Fitriana, A. (2024). Buku Ajar Analisis Laporan Keuangan. In R. R. Hasibuan (Ed.), *Akademi Keuangan & Perbankan Riau (AKBAR) Pekanbaru* (Issue July). CV. Malik Rizki Amanah.
- Frederick Rafael Tambunan, Tiya Nurfauziah, & Rusliyawati, R. (2025). Analisis Tren Perubahan Struktur Modal PT Airasia Indonesia Pasca Pandemi COVID – 19 Periode 2019 - 2023. *AKUA: Jurnal Akuntansi Dan Keuangan*, 4(3), 374–383. <https://doi.org/10.54259/Akua.V4i3.4646>

9 Ganefi, H. S., Lesmana, A. S., & Muttaqien, D. D. (2024). Manajemen Keuangan, Teori Dan Aplikasi. *Insan Cendekia Mandiri*, 127(1), 25–26.

4 Hasan, S., Elpisah, Sabtohadhi, J., Nurwahidah, M., Abdullah, & F. (2022). *Manajemen Keuangan* (Buku Ajar). CV Pena Persada.

52 Hutabarat, F. (2020). *Analisis Kinerja Keuangan Perusahaan* (M. A. Gita Puspitasri (Ed.); Cetakan Pe). Desanta Multiavisita.

Inrawan, A. (2024). *Manajemen Keuangan* (Pertama). Zahir Publishing.

42 International Air Transport Association. (2022). *Understanding The Pandemic's Impact On The Aviation Value Chain*. <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/understanding-the-pandemics-impact-on-the-aviation-value-chain>

Kasmir. (2019). *Manajemen Keuangan* (Edisi Revi). Rajawali Pers.

56 Liow, F. E. R. I. (2021). *Kinerja Keuangan Perusahaan* (Mokoginta (Ed.)). Yayasan Penerbit Muhammad Zaini.

65 Mandasari, R., & Rikumahu, B. (2023). *Pengaruh Struktur Modal, Pertumbuhan Investasi, Dan Likuiditas Terhadap Kinerja Keuangan Pada Perusahaan Otomotif Dan Komponennya Di Bursa Efek Indonesia Periode Tahun 2018-2022*. 8(1), 455–470.

3 Maulana, R., & Ferwandes, A. (2021). *Pengaruh Risiko Bisnis, Profitabilitas, Dan Solvabilitas Terhadap Struktur Modal Pada Perusahaan Pertambangan Subsektor Batu Bara Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia 2017-2019*. 8(5), 25.

23 Ningtyas, I. I., & Kusumawati, E. (2025). *Kebijakan Utang: Pertumbuhan Perusahaan, Free Cash Flow, Struktur Aset, Kepemilikan Institusional, Dan Kebijakan Dividen*. 6(4), 7441–7453.

Octavio, D. Q., & Miftahuddin, M. (2025). Comprehensive Evidence Of Capital Structure And Firm Performance In Indonesia. *Telaah Bisnis*, 26(1), 77. <https://doi.org/10.35917/Tb.V26i1.584>

Prasadhitas, C., & Huda, S. (2022). *Kualitas Akuntansi Dalam Meningkatkan Kemampuan Perusahaan Melunasi Kewajiban Jangka Panjang*. 7(01), 51–63.

1 Rahayu. (2020). *Kinerja Keuangan Perusahaan*. In *Indonesian Journal Accounting*. Program Pascasarjana Universitas Prof. Moestopo (Beragama) Jakarta.

1
Ramadani, T. D., Maulana, R., & Hidayanti, S. (2024). Analisis Kinerja Keuangan Dengan Menggunakan Metode Du Pont System Pada Pt. Telkom Indonesia (Persero) Tbk Periode Tahun 2018-2022. *Jurnal Mahasiswa Ekonomi Bisnis JMEB*, 1(1), 20–29.

90
Ross, S. A., Westerfield, R. W., & Jordan, B. D. (2019). *Pengantar Keuangan Perusahaan: Corporate Finance Fundamentals Buku 2* (12th Ed.). Selemba Empat.

21
Rozi, F., & Adawiyah, R. (2023). Analisis Rasio Keuangan Profitabilitas Dan Solvabilitas Untuk Menilai Kinerja Keuangan Pada PT. Kawasan Industri Medan (Persero). 17, 41–52.

Sarjono, H., Alvian, C., & Marcelino, K. (2025). The Effects Of COVID-19 On Garuda Indonesia Airlines. *Golden Ratio Of Data In Summary*, 5(3), 425–432. <https://doi.org/10.52970/Grdis.V5i3.1164>

13
Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D* (Revisi). Alfabeta.

12
100
Wartiningsih, N. L. P.; Candradewi, M. R. (2024). Pengaruh Struktur Modal, Struktur Aktiva, Dan Manajemen Modal Kerja Terhadap Kinerja Keuangan. *E-Jurnal Ekonomi Dan Bisnis Universitas Udayana*, 13(9), 1547–1556. <https://doi.org/10.24843/EEB.2024.V13.I09.P17>

12
Wartiningsih, N., & Candradewi, M. (2024). Pengaruh Struktur Modal, Struktur Aktiva Dan Manajemen Modal Kerja Terhadap Kinerja Keuangan. *E-Jurnal Ekonomi Dan Bisnis Universitas Udayana*, 1784. <https://doi.org/10.24843/EEB.2024.V13.I09.P02>

Yulianti, M. L. (2025). Buku Ajar Analisa Laporan Keuangan. In *Educacao E Sociedade* (Vol. 1, Issue 1). Widina Media Utama.

BIODATA PENELITI

IDENTITAS DIRI

Nama : Kustari Alfina

Tempat, Tanggal Lahir : Jerambang, 07 April 2001

Jenis Kelamin : Perempuan

Agama : Islam

Alamat : Desa Pintasan

Fakultas : Ekonomi Dan Bisnis

Program Studi : S1 Manajemen

Konsentrasi : Manajemen Keuangan

No. Telpn : 081371488135

Alamat Email : kustarialfina@gmail.com

RIWAYAT PENDIDIKAN

SDS 018 Jerambang : Tahun 2006-2012

MTS Al-Hidayah : Tahun 2012-2015

MA Al-Munawwarah : Tahun 2015-2018

Demikian biodata ini dibuat dengan sebenarnya.

Tembilahan 22 Maret 2026

Kustari Alfina

LAMPIRAN

The original consolidated financial statements included herein are in the Indonesian language.

**PT AIRASIA INDONESIA TBK.
DAN ENTITAS ANAKNYA
LAPORAN POSISI KEUANGAN
KONSOLIDASIAN
Tanggal 31 Desember 2023
(Disajikan dalam Rupiah, kecuali dinyatakan lain)**

**PT AIRASIA INDONESIA TBK.
AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENT OF
FINANCIAL POSITION
As of December 31, 2023
(Expressed in Indonesian Rupiah, unless
otherwise stated)**

	31 Desember 2023/ December 31, 2023	Catatan/ Notes	31 Desember 2022/ December 31, 2022	
ASET				ASSETS
ASET LANCAR				CURRENT ASSETS
Kas dan setara kas	56.254.020.061	4	26.734.281.919	Cash and cash equivalents
Piutang usaha - pihak ketiga	25.787.918.720	5	26.727.897.271	Trade receivables - third parties
Piutang lain-lain, neto				Other receivables, net
Pihak berelasi	50.379.326.346	6,23	57.563.858.307	Related parties
Pihak ketiga	50.483.752.643	6	5.434.752.392	Third parties
Persediaan	103.887.218.346	7	89.167.777.996	Inventories
Uang muka dan biaya dibayar di muka	44.526.666.587	8	61.779.904.070	Advances and prepaid expenses
Pajak pertambahan nilai	681.574.632	24a	20.073.648.620	Prepaid value added tax
Total Aset Lancar	332.000.477.335		287.482.120.575	Total Current Assets
ASET TIDAK LANCAR				NON-CURRENT ASSETS
Dana pemeliharaan pesawat	-	9,32	42.891.310.936	Maintenance reserve funds
Aset pajak tangguhan, neto	-	24e	9.347.145.320	Deferred tax assets, net
Aset tetap, neto	808.808.100.715	10	625.587.811.306	Fixed assets, net
Aset hak-guna, neto	4.621.532.333.991	11a	3.960.335.993.798	Right-of-use assets, net
Uang jaminan	347.841.649.852	12	417.503.675.487	Security deposits
Aset tidak lancar lainnya	6.112.009.458		13.814.831.740	Other non-current assets
Total Aset Tidak Lancar	5.784.294.094.016		5.069.480.768.587	Total Non-current Assets
TOTAL ASET	6.116.294.571.351		5.356.962.889.162	TOTAL ASSETS

Catatan atas laporan keuangan konsolidasian terlampir merupakan bagian integral dari laporan keuangan konsolidasian ini.

The accompanying notes form an integral part of these consolidated financial statements.

**PT AIRASIA INDONESIA TBK.
DAN ENTITAS ANAKNYA
LAPORAN POSISI KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (lanjutan)
Tanggal 31 Desember 2023
(Disajikan dalam Rupiah, kecuali dinyatakan lain)**

The original consolidated financial statements included herein are in the Indonesian language.

**PT AIRASIA INDONESIA TBK.
AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENT OF
FINANCIAL POSITION (continued)
As of December 31, 2023
(Expressed in Indonesian Rupiah, unless otherwise stated)**

	31 Desember 2023/ December 31, 2023	Catatan/ Notes	31 Desember 2022/ December 31, 2022	
LIABILITAS DAN DEFISIENSI MODAL				LIABILITIES AND CAPITAL DEFICIENCY
LIABILITAS				LIABILITIES
LIABILITAS JANGKA PENDEK				CURRENT LIABILITIES
Utang usaha - pihak ketiga	1.524.268.533.299	13,29	846.746.811.004	Trade payables - third parties
Utang lain-lain - pihak berelasi	2.959.116.977.866	14,23,29	2.892.715.958.511	Other payables - related parties
Biaya masih harus dibayar	488.628.333.440	15,29	355.251.383.636	Accrued expenses
Utang pajak	53.254.629.438	24b	22.987.733.344	Taxes payable
Liabilitas kontrak	975.209.017.088	17	1.203.834.168.818	Contract liabilities
Bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun:				Current maturities of:
Pinjaman bank jangka panjang	223.817.002.424	16,29	259.058.803.124	Long-term bank loan
Liabilitas sewa	2.353.889.251.815	11b,29	1.873.923.278.871	Lease liabilities
Total Liabilitas Jangka Pendek	8.578.183.745.370		7.454.518.137.308	Total Current Liabilities
LIABILITAS JANGKA PANJANG				NON-CURRENT LIABILITIES
Liabilitas sewa	5.182.293.536.648	11b,29	4.586.804.235.560	Lease liabilities
Liabilitas pajak tangguhan, neto	4.752.106.100	24e	-	Deferred tax liabilities, net
Liabilitas imbalan kerja karyawan	181.638.579.648	18	130.947.368.946	Employee benefits liability
Liabilitas jangka panjang lainnya	71.542.480.991	32	-	Other non-current liabilities
Total Liabilitas Jangka Panjang	5.440.226.703.387		4.717.751.604.506	Total Non-current Liabilities
TOTAL LIABILITAS	14.018.410.448.757		12.172.269.741.814	TOTAL LIABILITIES
DEFISIENSI MODAL				CAPITAL DEFICIENCY
Defisiensi modal yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk				Capital deficiency attributable to the equity holders of the parent entity
Modal saham - nilai nominal Rp250 per saham				Share capital - par value of Rp250 per share
Modal dasar - 40.000.000.000 saham				Authorized - 40,000,000,000 shares
Modal ditempatkan dan disetor penuh - 10.685.124.441 saham	2.671.281.110.250	19	2.671.281.110.250	Issued and fully paid - 10,685,124,441 shares
Tambahan modal disetor	163.673.995.500	20	163.673.995.500	Additional paid-in capital
Sekuritas perpetual	3.486.850.000.000	22	3.486.850.000.000	Perpetual securities
Penghasilan komprehensif lain	81.638.294.069		87.888.476.098	Other comprehensive income
Akumulasi rugi	(14.311.462.182.213)	35	(13.230.134.784.568)	Accumulated losses
Defisiensi modal yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk	(7.908.018.782.394)		(6.820.441.202.720)	Capital deficiency attributable to the equity holders of the parent entity
Kepentingan non-pengendali	5.902.904.988	19	5.134.350.068	Non-controlling interests
DEFISIENSI MODAL, NETO	(7.902.115.877.406)		(6.815.306.852.652)	CAPITAL DEFICIENCY, NET
TOTAL LIABILITAS DAN DEFISIENSI MODAL	6.116.294.571.351		5.356.962.889.162	TOTAL LIABILITIES AND CAPITAL DEFICIENCY

Catatan atas laporan keuangan konsolidasian terlampir merupakan bagian integral dari laporan keuangan konsolidasian ini.

The accompanying notes form an integral part of these consolidated financial statements.

The original consolidated financial statements included herein are in the Indonesian language.

**PT AIRASIA INDONESIA TBK.
DAN ENTITAS ANAKNYA
LAPORAN POSISI KEUANGAN
KONSOLIDASIAN
Tanggal 31 Desember 2024
(Disajikan dalam Rupiah, kecuali dinyatakan lain)**

**PT AIRASIA INDONESIA TBK.
AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENT OF
FINANCIAL POSITION
As of December 31, 2024
(Expressed in Indonesian Rupiah, unless
otherwise stated)**

	31 Desember 2024/ December 31, 2024	Catatan/ Notes	31 Desember 2023/ December 31, 2023	
ASET				ASSETS
ASET LANCAR				CURRENT ASSETS
Kas dan setara kas	45.371.000.256	4	56.254.020.061	Cash and cash equivalents
Piutang usaha - pihak ketiga	18.637.401.524	5	25.787.918.720	Trade receivables - third parties
Piutang lain-lain, neto				Other receivables, net
Pihak berelasi	50.993.482.587	6,22	50.379.326.346	Related parties
Pihak ketiga	158.407.446.375	6	50.483.752.643	Third parties
Persediaan	127.057.603.520	7	103.887.218.346	Inventories
Uang muka dan biaya dibayar di muka	32.975.369.812	8	44.526.666.587	Advances and prepaid expenses
Pajak dibayar di muka	-	23a	681.574.632	Prepaid taxes
Total Aset Lancar	433.442.304.074		332.000.477.335	Total Current Assets
ASET TIDAK LANCAR				NON-CURRENT ASSETS
Aset tetap, neto	741.175.265.570	9	808.808.100.715	Fixed assets, net
Aset hak-guna, neto	4.162.215.693.788	10a	4.621.532.333.991	Right-of-use assets, net
Uang jaminan	370.641.003.585	11	347.841.649.852	Security deposits
Aset tidak lancar lainnya	9.086.489.675		6.112.009.458	Other non-current assets
Total Aset Tidak Lancar	5.283.118.452.618		5.784.294.094.016	Total Non-current Assets
TOTAL ASET	5.716.560.756.692		6.116.294.571.351	TOTAL ASSETS

Catatan atas laporan keuangan konsolidasian terlampir merupakan bagian integral dari laporan keuangan konsolidasian ini.

The accompanying notes form an integral part of these consolidated financial statements.

The original consolidated financial statements included herein are in the Indonesian language.

PT AIRASIA INDONESIA TBK. DAN ENTITAS ANAKNYA LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN (lanjutan) Tanggal 31 Desember 2024 (Disajikan dalam Rupiah, kecuali dinyatakan lain)		PT AIRASIA INDONESIA TBK. AND ITS SUBSIDIARIES CONSOLIDATED STATEMENT OF FINANCIAL POSITION (continued) As of December 31, 2024 (Expressed in Indonesian Rupiah, unless otherwise stated)	
	31 Desember 2024/ December 31, 2024	Catatan/ Notes	31 Desember 2023/ December 31, 2023
LIABILITAS DAN EKUITAS/ (DEFISIENSI MODAL)			LIABILITIES AND EQUITY/ CAPITAL DEFICIENCY
LIABILITAS			LIABILITIES
LIABILITAS JANGKA PENDEK			CURRENT LIABILITIES
Utang usaha - pihak ketiga	2.110.178.718.333	12,28	1.524.268.533.299
Utang lain-lain - pihak berelasi	2.939.967.340.328	13,22,28	2.959.116.977.866
Biaya masih harus dibayar	593.390.424.428	14,28	488.628.333.440
Utang pajak	68.438.398.282	23b	53.254.629.438
Liabilitas kontrak	1.157.628.863.591	16	975.209.017.088
Bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun:			Current maturities of:
Pinjaman bank jangka panjang	160.525.273.356	15,28	223.817.002.424
Liabilitas sewa	2.096.681.687.585	10b,28	2.353.889.251.815
			Long-term bank loan
			Lease liabilities
Total Liabilitas Jangka Pendek	9.126.810.705.903		8.578.183.745.370
			Total Current Liabilities
LIABILITAS JANGKA PANJANG			NON-CURRENT LIABILITIES
Liabilitas sewa	5.772.140.181.080	10b,28	5.182.293.536.648
Liabilitas pajak tangguhan, neto	5.722.745.926	23e	4.752.106.100
Liabilitas imbalan kerja karyawan	201.583.391.808	17	181.638.579.648
Liabilitas jangka panjang lainnya	45.079.444.204	31	71.542.480.991
			Lease liabilities
			Deferred tax liabilities, net
			Employee benefits liability
			Other non-current liabilities
Total Liabilitas Jangka Panjang	6.024.525.763.018		5.440.226.703.387
			Total Non-current Liabilities
TOTAL LIABILITAS	15.151.336.468.921		14.018.410.448.757
			TOTAL LIABILITIES
EKUITAS/(DEFISIENSI MODAL)			EQUITY/(CAPITAL DEFICIENCY)
Ekuitas/(defisiensi modal) yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk			Equity/(capital deficiency) attributable to the equity holders of the parent entity
Modal saham - nilai nominal Rp250 per saham Modal dasar - 40.000.000.000 saham			Share capital - par value of Rp250 per share Authorized - 40,000,000,000 shares
Modal ditempatkan dan disetor penuh - 10.685.124.441 saham	2.671.281.110.250	18	2.671.281.110.250
Tambahan modal disetor	163.673.995.500	19	163.673.995.500
Sekuritas perpetual	3.486.850.000.000	21	3.486.850.000.000
Penghasilan komprehensif lain	75.490.234.885		81.638.294.069
Akumulasi rugi	(15.838.936.902.629)	34	(14.311.462.182.213)
			Issued and fully paid - 10,685,124,441 shares
			Additional paid-in capital
			Perpetual securities
			Other comprehensive income
			Accumulated losses
Ekuitas/(defisiensi modal) yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk	(9.441.641.561.994)		(7.908.018.782.394)
Kepentingan non-pengendali	6.865.849.765	18	5.902.904.988
			Equity/(capital deficiency) attributable to the equity holders of the parent entity
			Non-controlling interests
TOTAL EKUITAS/(DEFISIENSI MODAL), NETO	(9.434.775.712.229)		(7.902.115.877.406)
			TOTAL EQUITY/(CAPITAL DEFICIENCY), NET
TOTAL LIABILITAS DAN EKUITAS/ (DEFISIENSI MODAL)	5.716.560.756.692		6.116.294.571.351
			TOTAL LIABILITIES AND EQUITY/ (CAPITAL DEFICIENCY)

Catatan atas laporan keuangan konsolidasian terlampir merupakan bagian integral dari laporan keuangan konsolidasian ini.

The accompanying notes form an integral part of these consolidated financial statements.