

ANALISIS RASIO LIKUIDITAS, SOLVABILITAS, PROFITABILITAS, DAN AKTIVITAS SEBAGAI ALAT UKUR KINERJA KEUANGAN PT AIRASIA INDONESIA TBK PERIODE 2020-2024

Ega Novriyela¹

Wibi Alfiansyah²

Restia Pramesti³

Lulu Cantika Puteri⁴

¹⁻⁴Program Studi Akuntansi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Bina Sarana
Informatika

63230174@bsi.ac.id¹, 63230006@bsi.ac.id², 63230346@bsi.ac.id³, 63230339@bsi.ac.id⁴

Abstrak

Industri penerbangan merupakan sektor padat modal dan teknologi yang sangat rentan terhadap gejolak ekonomi, sebagaimana terlihat pada masa pandemi COVID-19 yang membatasi mobilitas global. PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) sebagai salah satu maskapai Low-Cost Carrier (LCC) mengalami tekanan keuangan yang signifikan dan harus melalui fase transisi menuju pemulihan operasional. Penelitian ini bertujuan menganalisis kinerja keuangan perusahaan periode 2020–2024 melalui rasio likuiditas, solvabilitas, profitabilitas, dan aktivitas. Metode yang digunakan adalah deskriptif kuantitatif dengan data sekunder berupa laporan keuangan tahunan yang telah diaudit dan diperoleh dari Bursa Efek Indonesia (BEI) serta Investor Relations perusahaan. Analisis dilakukan dengan menghitung rasio keuangan dan mengevaluasi tren perkembangannya dari tahun ke tahun. Hasil penelitian menunjukkan bahwa PT AirAsia Indonesia Tbk masih mengalami defisit likuiditas yang sangat tinggi. Pada tahun 2024, Current Ratio hanya mencapai 0,047 kali dan Cash Ratio sebesar 0,005 kali, sehingga keberlangsungan operasional jangka pendek bergantung pada arus kas dari penjualan tiket di muka melalui liabilitas kontrak. Dari sisi solvabilitas, perusahaan berada dalam kondisi insolvensi secara akuntansi dengan Debt to Asset Ratio (DAR) sebesar 2,65 kali. Akumulasi kerugian pascapandemi juga menyebabkan ekuitas negatif sebesar Rp11,94 triliun sehingga Debt to Equity Ratio (DER) tercatat minus 1,61 kali. Meskipun demikian, profitabilitas operasional menunjukkan perbaikan yang signifikan, ditandai dengan peningkatan Operating Profit Margin (OPM) dari minus 174% pada tahun 2020 menjadi minus 9,95% pada tahun 2024. Namun, laba bersih masih tertekan akibat kerugian selisih kurs sehingga Net Profit Margin (NPM) tetap berada pada level minus 19,22%. Sementara itu, rasio aktivitas menunjukkan kinerja yang sangat baik dengan Total Asset Turnover (TATO) sebesar 1,39 kali dan Fixed Asset Turnover (FATO) sebesar 10,72 kali pada tahun 2024, yang mencerminkan efisiensi pemanfaatan aset dan efektivitas model bisnis LCC.

Kata Kunci: Kinerja Keuangan, Rasio Keuangan, Maskapai Penerbangan, *Low-Cost Carrier*, Defisiensi Modal, PT AirAsia Indonesia Tbk.

PENDAHULUAN

Industri penerbangan merupakan salah satu pilar utama penggerak perekonomian global dan nasional yang memfasilitasi mobilitas manusia, barang, dan pertumbuhan sektor pariwisata. Namun, sektor ini juga dikenal sebagai industri yang padat modal (*capital intensive*), padat teknologi, dan sangat rentan terhadap perubahan regulasi serta gejolak ekonomi. Sensitivitas ini terlihat jelas ketika pandemi COVID-19 melanda

dunia, di mana pembatasan mobilitas berskala besar memaksa maskapai penerbangan di seluruh dunia, termasuk di Indonesia, menghentikan sebagian besar operasinya dan menghadapi tekanan finansial yang belum pernah terjadi sebelumnya.

PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP), sebagai salah satu maskapai penyedia layanan penerbangan bertarif rendah (*Low-Cost Carrier/LCC*) terkemuka di Indonesia, menjadi salah satu entitas

yang terdampak secara signifikan. Memasuki periode tahun 2020 hingga 2024, lanskap industri penerbangan mengalami pergeseran yang sangat dinamis. Tahun 2020 dapat dikatakan sebagai salah satu titik terendah akibat adanya gelombang lanjutan pandemi dan pembatasan wilayah yang ketat. Sebaliknya, periode 2021 hingga 2024 menjadi fase krusial bagi perusahaan untuk melakukan restrukturisasi, adaptasi strategi bisnis, dan pemulihan operasional seiring dengan dibukanya kembali rute-rute domestik maupun internasional secara bertahap.

Untuk mengukur sejauh mana efektivitas strategi manajemen PT AirAsia Indonesia Tbk dalam bertahan dan bangkit selama periode transisi lima tahun tersebut (2020-2024), diperlukan sebuah evaluasi yang objektif terhadap laporan keuangan perusahaan. Laporan keuangan bukan sekadar pencatatan historis transaksi, melainkan refleksi dari kesehatan finansial dan kinerja manajemen yang sesungguhnya. Informasi ini sangat krusial bagi pemangku kepentingan (*stakeholder*) baik pihak internal (manajemen) untuk mengevaluasi kebijakan, maupun pihak eksternal (investor dan kreditor) untuk menilai tingkat risiko dan keberlanjutan usaha (*going concern*).

Dalam jurnal (Reysa et al., 2022), (Jumingan, 2006) mengatakan kinerja keuangan ialah gambaran syarat keuangan perusahaan di suatu periode tertentu menyangkut aspek penghimpunan dana juga penyaluran dana, yg umumnya diukur dengan indikator kecukupan modal, likuiditas serta profitabilitas. Sedangkan menurut (Fahmi, 2012) Kinerja keuangan ialah gambaran dari pencapaian keberhasilan perusahaan bisa diartikan menjadi yang akan terjadi yg sudah dicapai atas banyak sekali aktivitas yang sudah dilakukan. dapat dijelaskan bahwa kinerja keuangan artinya suatu analisis yang dilakukan buat melihat sejauh mana suatu perusahaan sudah melaksanakan menggunakan menggunakan hukum-aturan pelaksanaan keuangan secara baik

serta benar. Ada beberapa rasio dalam menganalisis laporan keuangan perusahaan, diantaranya ada Rasio Likuiditas, Rasio Solvabilitas, Rasio Solvabilitas, dan Rasio Aktivitas.

Rasio likuiditas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya tepat waktu sebuah tantangan besar bagi maskapai ketika arus kas operasional sempat terganggu. Rasio solvabilitas mengukur sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai oleh utang dan menilai kemampuan jangka panjangnya, mengingat industri penerbangan sering kali mengandalkan struktur utang yang besar untuk pembiayaan armada. Sementara itu, Rasio profitabilitas menjadi indikator akhir untuk menilai efisiensi perusahaan dalam menghasilkan laba dari penjualan dan pemanfaatan asetnya di masa pemulihan. Rasio aktivitas menilai apakah investasi perusahaan pada pos-aset terlalu besar (mengendap) atau sudah optimal dalam mendukung operasional.

Meskipun penelitian mengenai kinerja keuangan maskapai penerbangan sudah sering dilakukan, analisis komparatif dan tren pada periode 2020-2024 pada PT AirAsia Indonesia Tbk memberikan nilai kebaruan (*novelty*) yang penting. Periode lima tahun ini menangkap potret utuh sebuah siklus ekstrem: dari titik nadir krisis ekonomi (2020), fase pemulihan awal (2021-2022), hingga pencapaian stabilitas baru di industri penerbangan pasca-pandemi (2023-2024). Mengingat karakter bisnis LCC yang memiliki margin keuntungan tipis namun volume tinggi, menarik untuk dikaji bagaimana AirAsia mengelola likuiditas, mengendalikan struktur modal (solvabilitas), dan mengembalikan profitabilitasnya ke zona positif.

Berdasarkan fenomena dan urgensi tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengkaji secara empiris perkembangan dan kondisi keuangan perusahaan melalui judul: "Analisis Rasio Likuiditas, Solvabilitas, Profitabilitas, Aktivitas

sebagai Alat Ukur Kinerja Keuangan PT AirAsia Indonesia Tbk (2020–2024)".

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana kinerja keuangan PT AirAsia Indonesia Tbk periode 2020-2024 ditinjau dari rasio likuiditas seperti *Current Ratio*, *Quick Ratio*, & *Cash Ratio*?
2. Bagaimana kinerja keuangan PT AirAsia Indonesia Tbk periode 2020-2024 ditinjau dari rasio solvabilitas seperti *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio* & *Debt to Capital Ratio*?
3. Bagaimana kinerja keuangan PT AirAsia Indonesia Tbk periode 2020-2024 ditinjau dari rasio profitabilitas seperti *Net Profit Margin*, *Return on Asset*, *Return on Equity*, *Return on Investment*, *Gross Profit Margin*, & *Operating Profit Margin*?
4. Bagaimana kinerja keuangan PT AirAsia Indonesia Tbk periode 2020-2024 ditinjau dari rasio aktivitas seperti *Total Asset Turnover*, *Inventory Turnover* & *Fixed Asset Turnover*?
5. Bagaimana tren perkembangan kinerja keuangan secara keseluruhan pada PT AirAsia Indonesia Tbk selama periode transisi krisis hingga pemulihan pasca-pandemi periode 2020-2024?

Sejalan dengan rumusan masalah di atas, tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk menganalisis dan mendeskripsikan kondisi rasio likuiditas PT AirAsia Indonesia Tbk periode 2020-2024 guna menilai kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendeknya.
2. Untuk menganalisis dan mendeskripsikan kondisi rasio solvabilitas PT AirAsia Indonesia Tbk periode 2020-2024 guna mengevaluasi sejauh mana aset perusahaan dibiayai oleh utang jangka panjang.

3. Untuk menganalisis dan mendeskripsikan kondisi rasio profitabilitas PT AirAsia Indonesia Tbk periode 2020-2024 guna mengukur efektivitas manajemen dalam menghasilkan laba selama fase pemulihan.
4. Untuk menganalisis dan mendeskripsikan kondisi rasio aktivitas PT AirAsia Indonesia Tbk periode 2020-2024 guna mengevaluasi tingkat efisiensi perusahaan dalam mengelola dan memanfaatkan aset yang dimilikinya.
5. Untuk menganalisis dan mendeskripsikan kondisi rasio penilaian PT AirAsia Indonesia Tbk periode 2020-2024 guna mengukur persepsi dan nilai pasar saham perusahaan di mata investor.
6. Untuk mengetahui dan mengevaluasi tren perkembangan kinerja keuangan secara komprehensif pada PT AirAsia Indonesia Tbk dari tahun 2020-2024 sebagai cerminan efisiensi strategi pemulihan perusahaan.

Penelitian mengenai analisis rasio keuangan sebagai alat ukur kinerja pada PT AirAsia Indonesia Tbk periode 2020 sampai dengan 2024 ini diharapkan dapat memberikan kontribusi nyata yang terbagi ke dalam beberapa dimensi manfaat berikut:

1. Manfaat Teoritis
 - a. Penelitian ini diharapkan dapat memperkaya kajian empiris dan literatur akademik mengenai analisis laporan keuangan, khususnya penerapan rasio likuiditas, solvabilitas, profitabilitas, dan aktivitas pada industri yang memiliki karakteristik unik, padat modal, serta sensitif terhadap risiko makroekonomi.
 - b. Hasil analisis ini diharapkan menjadi referensi konkret dalam menguji bagaimana laporan keuangan yang diaudit berfungsi sebagai instrumen akuntabilitas pengelola (*agent*)

kepada pemilik modal (*principal*) guna memitigasi asimetri informasi, terutama di tengah kondisi kritis kedaruratan modal.

- c. Penelitian ini diharapkan memberikan nilai kebaruan (*novelty*) sebagai studi kasus akademis mengenai pola pemulihan internal yang timpang yang disebut dengan istilah *K-shaped recovery* pada maskapai penerbangan bertarif rendah (LCC) yang berjuang bangkit dari titik nadir pandemi global.
 - d. Penelitian ini dapat dijadikan sebagai referensi, pembanding, atau pijakan awal bagi peneliti lain yang ingin mendalami kinerja keuangan sektor transportasi udara dengan rentang periode yang lebih panjang, atau bagi mereka yang ingin meneliti efektivitas kebijakan manajemen risiko valuta asing secara lebih spesifik.
2. Manfaat Praktis
- a. Bagi Manajemen Perusahaan (PT AirAsia Indonesia Tbk) diharapkan hasil kalkulasi tren rasio ini dapat menjadi bahan evaluasi objektif dan refleksi atas efektivitas strategi pemulihan operasional yang telah dijalankan. Informasi mengenai titik kritis likuiditas (*Cash Ratio* 0,005x) dan defisiensi modal dapat menjadi dasar bagi manajemen untuk mengambil keputusan strategis, seperti urgensi melakukan restrukturisasi modal (*rights issue*), renegotiasi kontrak sewa armada (*moratorium*), hingga penerapan kebijakan lindung nilai (*hedging*) valuta asing secara lebih disiplin.
 - b. Bagi Investor dan Pemegang Saham diharapkan hasil Penelitian ini memberikan gambaran riil mengenai risiko

keuangan dan kelangsungan usaha (*going concern*) perusahaan.

Melalui pemahaman bahwa ekuitas negatif memicu bias matematis pada nilai ROE, investor dapat lebih rasional dan cermat dalam menilai kinerja pasar serta tidak terjebak pada anomali angka akuntansi semata.

- c. Bagi Kreditor dan Pemasok (Lessor Pesawat) diharapkan analisa ini bermanfaat bagi pihak ketiga untuk mengukur tingkat risiko gagal bayar perusahaan. Analisis bahwa operasional jangka pendek maskapai murni ditopang oleh liabilitas kontrak (uang tiket di muka) membantu kreditor dalam merumuskan kelonggaran jangka waktu pembayaran utang yang aman bagi kedua belah pihak.

Teori keagenan (*agency theory*) yang dipelopori oleh Jensen dan Meckling (1976) melalui riset fundamentalnya, "*Theory of the Firm: Managerial Behavior, Agency Cost, and Ownership Structure*", menguraikan hubungan kontraktual antara pemilik modal (*principal*/pemegang saham) dengan pihak pengelola (*agent*). Dalam konteks struktur korporasi modern, peran pengelola ini didelegasikan kepada jajaran manajemen puncak yang mencakup dewan komisaris dan direksi (Okta, 2025). Secara ideal, besarnya kompensasi atau balas jasa yang diperoleh jajaran manajemen ini berjalan selaras dengan pencapaian target dan tingkat kemakmuran yang mampu mereka berikan kepada pemegang saham (Amri Amrulloh, 2020).

Namun pada realitasnya, pemilik modal dan pihak manajemen sering kali memiliki preferensi atau tujuan yang saling bertolak belakang. Manajemen memang memikul kewajiban moral untuk menyejahterakan pemilik perusahaan. Di sisi lain, sebagai manusia ekonomi, mereka juga didorong oleh ego sektoral untuk meningkatkan

kesejahteraan pribadinya sendiri. Ditambah lagi, karena bertindak sebagai pelaksana operasional harian, manajemen menguasai arus informasi internal yang jauh lebih utuh dan mendalam dibandingkan pemegang saham. Ketimpangan posisi ini memicu terjadinya asimetri informasi (*information asymmetry*) yang dalam banyak kasus lebih menguntungkan pihak manajemen selaku agen.

Untuk menjembatani kesenjangan tersebut serta memitigasi risiko penyalahgunaan wewenang, pengambilan keputusan yang tidak efisien, hingga tindakan fraud (kecurangan), muncul konsekuensi finansial yang disebut sebagai biaya keagenan (*agency cost*). Menurut Jensen dan Meckling (1976), beban pengeluaran ini terbagi ke dalam tiga instrumen:

1. Biaya Pemantauan (*Monitoring Cost*) : Dana yang dikeluarkan oleh pemilik modal untuk mengontrol dan mengawasi perilaku manajemen harian, seperti biaya audit independen terhadap laporan keuangan dan perancangan skema kompensasi berkala.
2. Biaya Ikatan (*Bonding Cost*): Komitmen keuangan yang ditanggung oleh manajemen (misalnya dalam bentuk penyesuaian remunerasi yang lebih rendah) sebagai jaminan atau garansi bahwa keputusan yang mereka ambil benar benar demi kepentingan terbaik pemilik.
3. Kerugian Residual (*Residual Loss*): Penurunan nilai kemakmuran perusahaan yang tetap terjadi karena pengawasan mutlak secara sempurna tidak mungkin dilakukan akibat keterbatasan biaya operasional.

Dalam ekosistem bisnis, dinamika konflik keagenan ini berkaitan erat dengan evaluasi kinerja keuangan korporasi. Laporan keuangan hadir sebagai media akuntabilitas resmi bagi manajemen untuk membuktikan efisiensi

kerja mereka. Melalui pembedahan indikator angka lewat analisis rasio keuangan, pemegang saham dapat menguji secara objektif apakah manajemen telah bekerja optimal dalam melipatgandakan nilai perusahaan, atau justru terjebak dalam benturan kepentingan (*conflict of interest*) yang merugikan kelangsungan bisnis entitas.

Pengertian Kinerja Keuangan

Secara konseptual, kinerja keuangan merupakan representasi struktural dari pencapaian dan kondisi finansial suatu korporasi yang terbentuk melalui akumulasi aktivitas operasional dalam satu siklus periode tertentu. Indikator ini memotret secara komprehensif sejauh mana tingkat kesehatan, efektivitas kerja, serta daya saing perusahaan dalam mengoptimalkan alokasi modal kerja yang dikuasainya.

Untuk membedah indikator-indikator tersebut, (Syaharman, 2021) menjelaskan bahwa rasio keuangan hadir sebagai instrumen analisis utama yang digunakan untuk mengukur dimensi likuiditas, solvabilitas, serta profitabilitas perusahaan dengan bersandarkan pada data yang tersaji di dalam laporan keuangan.

Lebih lanjut, menurut pandangan (Sianturi, Elda, Fanti Mariana Siburian, Monica Manurung, 2025), performa finansial ini mencerminkan kapasitas riil manajemen dalam memproduksi keuntungan (*profitabilitas*) secara optimal, sekaligus mempertahankan stabilitas serta ketahanan keuangan korporasi. Kemampuan menjaga stabilitas ini sangat krusial, baik dalam rangka pemenuhan kewajiban jangka pendek yang sifatnya mendesak, maupun dalam mengeksekusi komitmen strategis jangka panjang demi kelangsungan hidup perusahaan.

Laporan Keuangan Sebagai Basis Evaluasi

Penilaian performa finansial korporasi tidak dapat dipisahkan dari laporan keuangan. Dokumen ini merupakan *output* terstruktur dari siklus akuntansi yang mengikhtisarkan seluruh transaksi bisnis menjadi informasi yang bernilai

guna bagi pengambilan keputusan. Menurut (Purnamasari et al., 2020), elemen laporan keuangan yang komprehensif mencakup laporan posisi keuangan (neraca), laporan laba rugi dan penghasilan komprehensif lain, laporan perubahan ekuitas, laporan arus kas, serta catatan atas laporan keuangan (CALK). Dalam konteks evaluasi, laporan posisi keuangan berfungsi menyajikan kekuatan struktural aset dan komposisi liabilitas perusahaan pada waktu tertentu. Sementara itu, laporan laba rugi komprehensif berperan mengukur efektivitas operasional manajemen dalam menciptakan nilai tambah ekonomis dan profitabilitas. Melalui integrasi data dari seluruh komponen fundamental inilah, para pemangku kepentingan seperti investor, kreditor, dan manajemen internal dapat memperoleh basis rujukan yang valid untuk mengambil keputusan strategis secara akurat.

Pengertian Rasio Keuangan

Analisis rasio keuangan merupakan metodologi ilmiah berupa perhitungan yang dirancang untuk mengevaluasi laporan keuangan secara objektif. Teknik ini menjadi instrumen paling efektif dalam mengukur tingkat kinerja dan prestasi finansial korporasi. Menurut (Jaya, 2022), rasio keuangan adalah angka kalkulasi yang diperoleh dari perbandingan satu pos laporan keuangan dengan pos lainnya yang memiliki keterkaitan relevan dan signifikan. Melalui konversi data absolut menjadi angka relatif ini, peneliti dapat melakukan analisis tren (*trend analysis*) lintas periode secara internal, maupun perbandingan eksternal dengan perusahaan sejawat (*cross-sectional analysis*).

Tujuan dan Manfaat Analisis

Secara strategis, penerapan analisis rasio keuangan memiliki beberapa tujuan dan manfaat utama, antara lain:

1. Pemetaan Posisi Finansial: Mengetahui posisi riil keuangan perusahaan dalam suatu periode, mencakup komposisi aset, kewajiban, modal, serta hasil

usaha yang dicapai dalam beberapa tren waktu.

2. Identifikasi Kelemahan: Mendeteksi area defisit atau kekurangan struktural yang menjadi titik lemah dalam manajemen keuangan perusahaan.
3. Pemetaan Kekuatan: Mengidentifikasi potensi dan kekuatan finansial yang dimiliki korporasi sebagai modal bersaing di industri.

Rasio Likuiditas

Likuiditas mencerminkan kapasitas dan fleksibilitas keuangan suatu korporasi untuk menyelesaikan seluruh kewajiban finansial yang jatuh tempo dalam jangka pendek (kurang dari satu tahun) dengan mendayagunakan aset lancarnya. Ketersediaan likuiditas yang memadai menjadi jaminan bahwa aktivitas operasional harian perusahaan dapat berjalan secara kontinu tanpa risiko stagnasi akibat kendala likuidasi atau hambatan pembayaran kepada pihak ketiga.

Dalam praktik manajemen keuangan, tingkat likuiditas sering kali dijadikan tolak ukur krusial dalam proses pengambilan keputusan strategis. Indikator ini membandingkan secara langsung antara jumlah aset lancar terhadap liabilitas jangka pendek. Menurut (Anita Novianti, 2021), semakin tinggi tingkat likuiditas suatu entitas, maka semakin besar pula kemampuannya untuk melunasi utang-utang jangka pendeknya secara tepat waktu. Kemampuan pemenuhan komitmen ini memberikan sinyal positif bagi pihak kreditor bahwa perusahaan memiliki risiko gagal bayar yang rendah. Lebih dari itu, efisiensi dalam mengelola kewajiban jangka pendek ini juga memberikan ruang bagi manajemen untuk memprediksikan pertumbuhan laba korporasi secara lebih akurat. Kendati demikian, pengelolaan likuiditas menuntut keseimbangan yang cermat. (Yuniarto et al., 2022) mengingatkan bahwa rasio likuiditas yang bernilai terlalu tinggi tidak selalu mencerminkan kondisi yang ideal. Angka yang

terlampau besar justru mengindikasikan adanya anomali berupa penumpukan dana menganggur (*idle fund*) pada aset lancar, seperti kas atau persediaan yang tidak produktif. Dana tersebut semestinya dapat dialokasikan secara aktif untuk ekspansi bisnis, investasi alat produksi, atau perluasan jaringan usaha yang mampu memicu pertumbuhan nilai ekonomi perusahaan di masa depan.

Pengukuran Rasio Likuiditas

Rasio Lancar (*Current Ratio*): Indikator yang mengukur kesiapan seluruh aset lancar untuk menjamin liabilitas jangka pendek.

$$\text{Current Ratio} = \frac{\text{Aset Lancar}}{\text{Liabilitas Jangka Pendek}}$$

Rasio Cepat (*Quick Ratio / Acid-Test Ratio*): Alat uji likuiditas yang lebih konservatif karena mengeluarkan pos persediaan dari perhitungan. Hal ini dikarenakan persediaan membutuhkan proses pemasaran yang lebih lama sebelum benar-benar terkonversi menjadi kas lancar.

$$\text{Quick Ratio} = \frac{\text{Aset Lancar} - \text{Persediaan}}{\text{Liabilitas Jangka Pendek}}$$

Rasio Kas (*Cash Ratio*): Rasio Kas (*Cash Ratio*): Alat uji tingkat likuiditas yang paling ketat dan aman karena hanya menggunakan uang tunai dan aset setara kas yang siap digunakan untuk melunasi utang jangka pendek. Rasio ini mengabaikan pos persediaan dan piutang karena kedua akun tersebut masih membutuhkan waktu untuk dicairkan menjadi uang tunai.

$$\text{Cash Ratio} = \frac{\text{Kas \& Setara Kas}}{\text{Liabilitas Jangka Pendek}}$$

Rasio Solvabilitas

Solvabilitas atau *leverage* mengukur sejauh mana operasional korporasi dibiayai oleh utang pihak ketiga dibandingkan dengan ekuitas internal pemilik. Menurut (Digdowiseiso & Santika, 2022), rasio ini berfungsi menguji kapasitas perusahaan untuk menyelesaikan seluruh kewajibannya, baik jangka pendek maupun jangka panjang. Penggunaan porsi utang yang semakin dominan otomatis memperbesar eksposur risiko finansial yang harus ditanggung organisasi.

Secara operasional, perusahaan dikategorikan *solvable* jika memiliki total aset yang cukup untuk menjamin seluruh utangnya. Sebaliknya, jika nilai aset lebih kecil dari akumulasi kewajiban, perusahaan berada dalam kondisi *insolvable*. Tingkat *leverage* yang terlampau tinggi akan meningkatkan risiko kebangkrutan, terutama jika arus kas masa depan mengalami fluktuasi negatif. Oleh karena itu, (Juliar & Wahyudi, 2023) menegaskan bahwa analisis solvabilitas wajib melibatkan elemen kunci yang komprehensif, mencakup evaluasi terhadap struktur pendanaan modal serta kontinuitas daya laba (*earning power*) perusahaan sebagai sumber utama pelunasan utang.

Pengukuran Rasio Solvabilitas

1. Rasio Utang terhadap Aset (*Debt to Asset Ratio / DAR*): Rasio yang mengindikasikan porsi aset perusahaan yang bersumber dari pinjaman.

$$\text{DAR} = \frac{\text{Total Utang}}{\text{Total Aset}}$$

2. Rasio Utang terhadap Ekuitas (*Debt to Equity Ratio / DER*): Parameter yang membandingkan utang perusahaan dengan total modal bersih yang dimiliki. Nilai DER di atas 1 menunjukkan ketergantungan yang dominan terhadap dana eksternal.

$$\text{DER} = \frac{\text{Total Utang}}{\text{Total Ekuitas}}$$

3. Rasio Utang terhadap Modal (*Debt to Capital Ratio / DCR*): Rasio Utang terhadap Modal (*Debt to Capital Ratio / DCR*): Indikator yang mengukur persentase kontribusi utang luar dalam membentuk total struktur modal perusahaan. Nilai modal yang digunakan di sini merupakan gabungan dari total utang dan total ekuitas perusahaan, sehingga analisis bisa melihat seberapa besar risiko finansial dari keseluruhan sumber pendanaan korporasi.

$$DCR = \frac{\text{Total Utang}}{\text{Total Utang} + \text{Total Ekuitas}}$$

Rasio Profitabilitas

Profitabilitas merupakan tolok ukur efisiensi akhir yang diraih oleh perusahaan sekaligus daya tarik utama bagi kelangsungan hidup usaha jangka panjang (*going concern*). Rasio ini mengukur dan menilai kapabilitas manajemen dalam mengekstrak keuntungan bersih dari volume penjualan, total pemanfaatan aset, hingga penanaman modal ekuitas. Menurut (Rofik & Syah, 2020), profitabilitas menjadi indikator vital karena tujuan eksistensi korporasi adalah menghasilkan keuntungan maksimum. Semakin tinggi nilai rasio ini, maka semakin tangguh pula kapasitas organisasi dalam memproduksi laba.

Dalam ruang lingkup operasional, (Wardani & Yando, 2020) menjelaskan bahwa efektivitas dan tingkat efisiensi pengelolaan manajemen dapat dievaluasi dari perolehan laba yang tertera di laporan keuangan terhadap total penjualan serta investasi. Ketika profitabilitas suatu entitas tereskalasi, kemampuan perusahaan untuk menciptakan laba bersih terbukti semakin kuat. Fenomena ini merefleksikan hasil bersih dari serangkaian ketetapan manajerial dan implementasi kebijakan strategis yang dieksekusi perusahaan.

Di samping itu, rasio ini merepresentasikan tingkat kedisiplinan operasi entitas dalam mengendalikan pos biaya atau pengeluaran operasional demi mengejar pendapatan. Capaian profitabilitas yang tinggi menjadi bukti sah bahwa manajemen telah mengelola sumber daya secara efektif dan efisien, sehingga mampu memitigasi pemborosan sekaligus mengoptimalkan margin keuntungan bagi para pemegang saham.

Pengukuran Rasio Profitabilitas

1. **Margin Laba Bersih (*Net Profit Margin / NPM*):** Menghitung profitabilitas bersih dari setiap rupiah pendapatan operasional yang dihasilkan setelah

dikurangi seluruh beban pokok, bunga, dan pajak.

$$NPM = \frac{\text{Laba Bersih Setelah Pajak}}{\text{Pendapatan}}$$

2. **Imbal Hasil Aset (*Return on Assets / ROA*):** Menguji seberapa produktif keseluruhan aset yang dikuasai perusahaan dalam memicu perolehan laba bersih.

$$NPM = \frac{\text{Laba Bersih Setelah Pajak}}{\text{Total Aset}}$$

3. **(*Operating Profit Margin / OPM*):** Margin Laba Operasional (*Operating Profit Margin / OPM*): Rasio yang mengukur efisiensi kinerja bisnis inti perusahaan dalam menghasilkan keuntungan operasional bersih sebelum dipotong beban bunga dan pajak (*EBIT*) dari setiap rupiah pendapatan. Rasio ini mencerminkan seberapa baik manajemen mampu mengendalikan biaya operasional harian di lapangan.

$$OPM = \frac{\text{Laba Usaha (EBIT)}}{\text{Pendapatan Usaha}}$$

Rasio Aktivitas

Rasio aktivitas digunakan untuk menilai tingkat efisiensi dan produktivitas manajemen dalam memutar serta mendayagunakan seluruh aset yang dimiliki perusahaan untuk menciptakan pendapatan usaha.

1. **Perputaran Total Aset (*Total Asset Turnover / TATO*):** Mengukur kemampuan seluruh kapasitas aset perusahaan dalam menghasilkan volume penjualan.

$$TATO = \frac{\text{Pendapatan Usaha}}{\text{Total Aset}}$$
2. **Perputaran Aset Tetap (*Fixed Asset Turnover / FATO*):** Mengukur efektivitas penggunaan investasi jangka panjang (seperti mesin atau armada pesawat) dalam menyumbang omset penjualan.

$$FATO = \frac{\text{Pendapatan Usaha}}{\text{Aset Tetap (Neto)}}$$
3. **Perputaran Persediaan (*Inventory Turnover*):**

Mengukur berapa kali persediaan barang atau suku cadang berputar dan terjual dalam satu periode akuntansi.

Inventory Turnover

= $\frac{\text{Pendapatan}}$

Usaha

Karakteristik Financial dalam Industri Penerbangan Komersial

Analisis laporan keuangan PT AirAsia Indonesia Tbk menuntut pemahaman mendalam atas kondisi struktural bisnis penerbangan sipil (airlines). Industri ini memiliki karakteristik unik yang membedakannya secara signifikan dari sektor usaha lainnya:

1. Struktur Modal Padat Modal (*Capital Intensive*): Operasional penerbangan membutuhkan investasi armada pesawat yang bernilai sangat tinggi. Konsekuensinya, maskapai penerbangan umumnya memiliki rasio solvabilitas (DAR dan DER) yang sangat besar akibat pencatatan kewajiban sewa pembiayaan (*leasing*) jangka panjang.
2. Ketergantungan terhadap Komoditas dan Kurs: Margin profitabilitas maskapai sangat volatil karena dipengaruhi langsung oleh harga bahan bakar avtur dunia dan pergerakan nilai tukar mata uang. Sebagian besar biaya (seperti sewa pesawat dan perawatan) berdenominasi Dolar AS (USD), sedangkan basis pendapatan utama domestik berbentuk Rupiah (IDR).
3. Anomali Ekuitas Negatif (*Negative Equity*): Dampak guncangan ekonomi atau krisis global sering kali menyebabkan maskapai mengalami akumulasi kerugian yang signifikan. Hal ini berpotensi menggerus modal hingga menciptakan kondisi ekuitas negatif. Dalam perspektif teoretis, ekuitas negatif menyebabkan rasio DER dan ROE bernilai minus, yang

mengindikasikan tingginya tingkat kerentanan finansial, bukan penurunan risiko.

Oleh karena itu, menganalisis kinerja finansial PT AirAsia Indonesia Tbk pada rentang tahun 2021 hingga 2025 memberikan studi kasus yang krusial mengenai bagaimana siklus pemulihan pariwisata pasca-pandemi dapat merekonstruksi indikator likuiditas, solvabilitas, dan profitabilitas korporasi yang sempat tertekan secara ekstrem.

Penelitian mengenai analisis kinerja keuangan pada sektor penerbangan telah banyak dilakukan dengan menggunakan berbagai rasio keuangan sebagai alat ukur. Suherman dan Rahayu (2022) meneliti kinerja keuangan perusahaan penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia berdasarkan rasio likuiditas, solvabilitas, dan profitabilitas. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sektor penerbangan mengalami penurunan yang signifikan pada aspek likuiditas dan profitabilitas akibat pembatasan mobilitas selama pandemi. Di sisi lain, rasio solvabilitas memperlihatkan tingkat ketergantungan yang tinggi terhadap utang sebagai upaya perusahaan mempertahankan operasionalnya.

Penelitian selanjutnya dilakukan oleh Pratama dan Lestari (2023) yang menganalisis rasio aktivitas dan profitabilitas PT AirAsia Indonesia Tbk pada periode pandemi dan pasca-pandemi. Penelitian tersebut menggunakan indikator Total Asset Turnover, Fixed Asset Turnover, Gross Profit Margin, Net Profit Margin, dan Return on Assets. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada masa pasca-pandemi terjadi perbaikan rasio aktivitas, khususnya Fixed Asset Turnover, yang mengindikasikan meningkatnya pemanfaatan armada pesawat sehingga berkontribusi terhadap pemulihan profitabilitas perusahaan.

Sementara itu, Sari, Utami, dan Wijaya (2021) melakukan evaluasi tingkat kesehatan keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk dan PT AirAsia Indonesia Tbk menggunakan rasio

likuiditas, solvabilitas, dan profitabilitas. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kedua perusahaan menghadapi tekanan likuiditas yang cukup berat dengan struktur modal yang didominasi oleh utang jangka panjang. Kondisi tersebut mengindikasikan tingginya tingkat leverage sehingga diperlukan langkah restrukturisasi keuangan untuk menjaga kelangsungan usaha perusahaan.

Penelitian yang dilakukan oleh Hidayat (2024) mengkaji tren rasio pasar dan pengaruhnya terhadap kinerja laporan keuangan pada sektor transportasi udara di Bursa Efek Indonesia. Penelitian ini menggunakan indikator Price Earning Ratio (PER), Price to Book Value (PBV), Total Asset Turnover, dan Net Profit Margin. Hasil penelitian menunjukkan adanya peningkatan kepercayaan investor terhadap emiten transportasi udara pada masa pemulihan ekonomi. Peningkatan tersebut didorong oleh membaiknya efisiensi operasional perusahaan yang tercermin dari rasio perputaran aset dan profitabilitas.

Selanjutnya, Ramadhan dan Handayani (2025) meneliti tingkat likuiditas dan solvabilitas sebagai alat ukur kelangsungan usaha emiten penerbangan pada masa transisi krisis. Penelitian ini menggunakan indikator Current Ratio, Quick Ratio, Cash Ratio, Debt to Capital Ratio, dan Debt to Asset Ratio. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kemampuan perusahaan dalam menjaga ketersediaan kas menjadi faktor utama dalam mendukung keberlangsungan operasional penerbangan sehari-hari. Oleh karena itu, perbaikan Cash Ratio menjadi prioritas sebelum perusahaan dapat menurunkan tingkat ketergantungan terhadap utang secara menyeluruh.

Berdasarkan berbagai penelitian terdahulu tersebut, dapat disimpulkan bahwa rasio likuiditas, solvabilitas, profitabilitas, aktivitas, dan rasio pasar merupakan indikator penting dalam menilai kinerja keuangan perusahaan penerbangan. Meskipun sebagian besar penelitian menunjukkan adanya tekanan keuangan yang cukup besar selama masa

krisis, terdapat indikasi pemulihan pada periode pasca-pandemi yang ditandai dengan meningkatnya efisiensi operasional, perbaikan profitabilitas, serta meningkatnya kepercayaan investor. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan untuk memberikan gambaran yang lebih komprehensif mengenai kondisi kinerja keuangan perusahaan penerbangan dengan menggunakan analisis rasio keuangan sebagai dasar evaluasi.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan dalam studi ini adalah penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Pemanfaatan metodologi penelitian kuantitatif memungkinkan peneliti menguji hipotesis secara objektif, menarik generalisasi yang lebih luas tentang populasi, dan memberikan data empiris yang kuat untuk memperkuat kesimpulan (Susanto et al., 2024). Penelitian deskriptif kuantitatif bertujuan untuk membuat deskripsi, gambaran, atau lukisan secara sistematis, faktual, dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat, serta hubungan antarfenomena yang diselidiki dengan menggunakan angka-angka atau data statistik.

Dalam konteks penelitian ini, pendekatan kuantitatif diterapkan dengan cara mengumpulkan data laporan keuangan historis PT AirAsia Indonesia Tbk, menghitung nilai nominal menjadi angka rasio keuangan (likuiditas, solvabilitas, profitabilitas, dan aktivitas), lalu mendeskripsikan tren perkembangan kinerja keuangan tersebut selama periode krisis hingga pemulihan pasca-pandemi (tahun 2020–2024).

Metode pengambilan data dalam penelitian ini menggunakan metode dokumentasi dan studi kepustakaan (*library research*).

1. Metode Dokumentasi: Dilakukan dengan cara mengunduh laporan keuangan tahunan (Annual Financial Report) PT AirAsia Indonesia Tbk periode tahun 2020 hingga 2024 yang telah diaudit. Data ini

diperoleh secara resmi melalui situs Bursa Efek Indonesia (www.idx.co.id) atau situs resmi investor relations PT AirAsia Indonesia Tbk.

2. Studi Kepustakaan: Dilakukan dengan mengumpulkan literatur yang relevan, seperti buku teks manajemen keuangan, jurnal ilmiah terdahulu, standar industri, serta peraturan terkait untuk mendukung landasan teori analisis rasio.

Data yang digunakan merupakan data sekunder, data sekunder (*secondary data*) yaitu data yang diperoleh/dikumpulkan dan disatukan oleh studi-studi sebelumnya atau yang diterbitkan oleh berbagai instansi lain. Biasanya sumber tidak langsung berupa data dokumentasi dan arsip-arsip resmi (Muslich Lutfi, 2022).

Penelitian ini tidak terikat pada lokasi fisik tertentu karena objek yang diteliti berupa data sekunder publik. Oleh karena itu, tempat penelitian ini dilakukan secara virtual/online melalui pemanfaatan jaringan internet untuk mengakses pangkalan data (database) resmi:

1. Bursa Efek Indonesia (BEI): Melalui situs resmi www.idx.co.id untuk mengunduh laporan keuangan emiten berkode saham CMPP (PT AirAsia Indonesia Tbk).
2. Situs Resmi Perusahaan: Melalui laman Investor Relations AirAsia Indonesia untuk sinkronisasi data tambahan pendukung operasional maskapai.

HASIL PENELITIAN

Rasio Likuiditas

Rasio Lancar (*Current Ratio*)

Rumus: *Current Ratio* =

$$\frac{\text{Total Aset Lancar}}{\text{Total Liabilitas Jangka Pendek}}$$

$$2020: \frac{172.660.668.664}{4.957.130.972.939} = 0,035x$$

$$2021: \frac{165.547.101.103}{6.601.734.213.455} = 0,025x$$

$$2022: \frac{287.482.120.575}{7.454.518.137.308} = 0,039x$$

$$2023: \frac{332.000.477.335}{8.578.183.745.370} = 0,039x$$

$$2024: \frac{433.442.304.074}{9.126.810.705.903} = 0,047x$$

Rasio Cepat (*Quick Ratio*)

Rumus: *Quick Ratio* =

$$\frac{\text{Total Aset Lancar-Persediaan}}{\text{Total Liabilitas Jangka Pendek}}$$

$$2020: \frac{172.660.668.664 - 63.621.490.330}{4.957.130.972.939}$$

$$= \frac{109.039.178.334}{4.957.130.972.939} = 0,022x$$

$$2021: \frac{165.547.101.103 - 58.309.538.161}{6.601.734.213.455}$$

$$= \frac{107.237.562.942}{6.601.734.213.455} = 0,016x$$

$$2022: \frac{287.482.120.575 - 89.167.777.996}{7.454.518.137.308}$$

$$= \frac{198.314.342.579}{7.454.518.137.308} = 0,027x$$

$$2023: \frac{332.000.477.335 - 103.887.218.346}{8.578.183.745.370}$$

$$= \frac{228.113.258.989}{8.578.183.745.370} = 0,027x$$

$$2024: \frac{433.442.304.074 - 127.057.603.520}{9.126.810.705.903}$$

$$= \frac{306.384.700.554}{9.126.810.705.903} = 0,034x$$

Rasio Kas (*Cash Ratio*)

Rumus: *Cash Ratio* =

$$\frac{\text{Kas \& Setara Kas}}{\text{Total Liabilitas Jangka Pendek}}$$

$$2020: \frac{18.722.028.051}{4.957.130.972.939} = 0,004x$$

$$2021: \frac{21.134.302.906}{6.601.734.213.455} = 0,003x$$

$$2022: \frac{26.734.281.919}{7.454.518.137.308} = 0,004x$$

$$2023: \frac{56.254.020.061}{8.578.183.745.370} = 0,007x$$

$$2024: \frac{45.371.000.256}{9.126.810.705.903} = 0,005x$$

Rasio Solvabilitas

Debt to Asset Ratio (DAR)

Rumus: $DAR = \frac{\text{Total Liabilitas}}{\text{Total Aset}}$

$$2020: \frac{8.990.927.886.117}{6.080.516.085.752} = 1,48x$$

$$2021: \frac{10.330.589.763.360}{5.136.948.816.783} = 2,01x$$

$$2022: \frac{12.172.269.741.814}{5.356.962.889.162} = 2,27x$$

$$2023: \frac{14.018.410.448.757}{6.116.294.571.351} = 2,29x$$

$$2024: \frac{15.151.336.468.921}{5.716.560.756.692} = 2,65x$$

Debt to Equity Ratio (DER)

Rumus: $DER = \frac{\text{Total Liabilitas}}{\text{Total Ekuitas}}$

$$2020: \frac{8.990.927.886.117}{-2.910.411.800.365} = -3,09x$$

$$2021: \frac{10.330.589.763.360}{-5.193.640.946.577} = -1,99x$$

$$2022: \frac{12.172.269.741.814}{-6.815.306.852.652} = -1,79x$$

$$2023: \frac{14.018.410.448.757}{-7.902.115.877.406} = -1,77x$$

$$2024: \frac{15.151.336.468.921}{-9.434.775.712.229} = -1,61x$$

Debt Coverage Ratio / Times Interest Earned (TIE)

Rumus: $DCR = \frac{\text{Laba Usaha (EBIT)}}{\text{Beban Keuangan}}$

$$2020: \frac{-2.803.061.345.665}{267.246.207.293} = -10,49x$$

$$2021: \frac{-1.676.348.751.146}{262.607.204.936} = -6,38x$$

$$2022: \frac{-1.315.662.969.114}{328.559.903.302} = -4,00x$$

$$2023: \frac{-805.760.868.625}{362.135.123.330} = -2,23x$$

$$2024: \frac{-790.393.301.881}{424.339.559.907} = -1,86x$$

Rasio Profitabilitas

Return On Asset (ROA)

Rumus: $ROA = \frac{\text{Laba Neto}}{\text{Total Aset}} \times 100\%$

$$\begin{aligned}
 2020: & \frac{-2.754.589.873.561}{6.080.516.085.752} \\
 & \times 100\% = -45,30\% \\
 2021: & \frac{-2.345.394.201.170}{5.136.948.816.783} \\
 & \times 100\% = -45,66\% \\
 2022: & \frac{-1.646.936.950.638}{5.356.962.889.162} \\
 & \times 100\% = -30,74\% \\
 2023: & \frac{-1.080.715.703.453}{6.116.294.571.351} \\
 & \times 100\% = -17,67\% \\
 2024: & \frac{-1.526.510.534.963}{5.716.560.756.692} \\
 & \times 100\% = -26,70\%
 \end{aligned}$$

Return On Equity (ROE)

Rumus: $ROE = \frac{\text{Laba Neto}}{\text{Total Ekuitas}} \times 100\%$

$$\begin{aligned}
 2020: & \frac{-2.754.589.873.561}{-2.910.411.800.365} \\
 & \times 100\% = 94,65\% \\
 2021: & \frac{-2.345.394.201.170}{-5.193.640.946.577} \\
 & \times 100\% = 45,16\% \\
 2022: & \frac{-1.646.936.950.638}{-6.815.306.852.652} \\
 & \times 100\% = 24,17\% \\
 2023: & \frac{-1.080.715.703.453}{-7.902.115.877.406} \\
 & \times 100\% = 13,68\% \\
 2024: & \frac{-1.526.510.534.963}{-9.434.775.712.229} \\
 & \times 100\% = 16,18\%
 \end{aligned}$$

Operating Profit Margin (OPM)

Rumus: $OPM = \frac{\text{Laba Usaha (EBIT)}}{\text{Pendapatan Usaha}} \times$

100%

$$\begin{aligned}
 2020: & \frac{-2.803.061.345.665}{1.610.973.387.045} \\
 & \times 100\% \\
 & = -174,00\% \\
 2021: & \frac{-1.676.348.751.146}{626.001.737.959} \\
 & \times 100\% \\
 & = -267,79\% \\
 2022: & \frac{-1.315.662.969.114}{3.780.525.920.680} \\
 & \times 100\% = -34,80\% \\
 2023: & \frac{-805.760.868.625}{6.625.320.826.182} \\
 & \times 100\% = -12,16\% \\
 2024: & \frac{-790.393.301.881}{7.943.931.260.078} \\
 & \times 100\% = -9,95\%
 \end{aligned}$$

Net Profit Margin (NPM)

Rumus: $NPM = \frac{\text{Laba Neto}}{\text{Pendapatan Usaha}} \times$

100%

$$\begin{aligned}
 2020: & \frac{-2.754.589.873.561}{1.610.973.387.045} \\
 & \times 100\% \\
 & = -170,99\% \\
 2021: & \frac{-2.345.394.201.170}{626.001.737.959} \\
 & \times 100\% \\
 & = -374,66\% \\
 2022: & \frac{-1.646.936.950.638}{3.780.525.920.680} \\
 & \times 100\% = -43,56\% \\
 2023: & \frac{-1.080.715.703.453}{6.625.320.826.182} \\
 & \times 100\% = -16,31\%
 \end{aligned}$$

$$2024: \frac{-1.526.510.534.963}{7.943.931.260.078} \\ \times 100\% = -19,22\%$$

Rasio Aktivitas

Total Asset Turnover

Rumus: $TATO = \frac{\text{Pendapatan Usaha}}{\text{Total Aset}}$

$$2020: \frac{1.610.973.387.045}{6.080.516.085.752} \\ = 0,26x$$

$$2021: \frac{626.001.737.959}{5.136.948.816.783} \\ = 0,12x$$

$$2022: \frac{3.780.525.920.680}{5.356.962.889.162} \\ = 0,71x$$

$$2023: \frac{6.625.320.826.182}{6.116.294.571.351} \\ = 1,08x$$

$$2024: \frac{7.943.931.260.078}{5.716.560.756.692} \\ = 1,39x$$

Fixed Asset Turnover (FATO)

Rumus: $FATO = \frac{\text{Pendapatan Usaha}}{\text{Aset Tetap (Neto)}}$

$$2020: \frac{1.610.973.387.045}{720.291.831.038} \\ = 2,24x$$

$$2021: \frac{626.001.737.959}{667.721.248.881} = 0,94x$$

$$2022: \frac{3.780.525.920.680}{625.587.811.306} \\ = 6,04x$$

$$2023: \frac{6.625.320.826.182}{808.808.100.715} \\ = 8,19x$$

$$2024: \frac{7.943.931.260.078}{741.175.265.570} \\ = 10,72x$$

Inventory Turnover

Rumus: $\text{Inventory Turnover} = \frac{\text{Pendapatan Usaha}}{\text{Persediaan}}$

$$2020: \frac{1.610.973.387.045}{63.621.490.330} \\ = 25,32x$$

$$2021: \frac{626.001.737.959}{58.309.538.161} \\ = 10,74x$$

$$2022: \frac{3.780.525.920.680}{89.167.777.996} \\ = 42,40x$$

$$2023: \frac{6.625.320.826.182}{103.887.218.346} \\ = 63,77x$$

$$2024: \frac{7.943.931.260.078}{127.057.603.520} \\ = 62,52x$$

PEMBAHASAN

Rasio Likuiditas

Rasio Lancar (Current Ratio)

Kondisi Riil posisi modal kerja PT AirAsia Indonesia Tbk berada dalam status defisit struktural ekstrem secara konisten dan kronis di sepanjang periode pengamatan. Di tahun 2020, Current Ratio tercatat sebesar 0,035x, kemudian anjlok ke titik nadir 0,025x pada tahun 2021 akibat hantaman pandemi COVID-19 yang membekukan operasi penerbangan komersial. Ketika reaktivasi armada dijalankan, rasio lancar naik tipis ke level 0,039x (2022-2023) dan berakhir di angka 0,047x pada 2024. Pemicu utama ketimpangan ini adalah membengkaknya akun Liabilitas Jangka Pendek hingga Rp. 9,12 Triliun pada 2024, didorong oleh pos Utang Usaha dan Biaya Masih Harus Dibayar (Rp5,30 Triliun) serta porsi jangka pendek Liabilitas Sewa pesawat (Rp. 2,10 Triliun) yang harus dilunasi dalam tempo kurang dari setahun. Di sisi lain, total aset lancar maskapai hanya mampu mencapai Rp. 433,4 Miliar.

Nilai 0,047x mendeskripsikan bahwa untuk setiap Rp. 100 kewajiban segera, perusahaan hanya mengantongi aset lancar Rp. 4,70 sebagai penjamin. Operasional maskapai secara harfiah terselamatkan oleh skema pendanaan dari konsumen melalui akun Liabilitas Kontrak (tiket dibayar di muka) sebesar Rp. 1,12 Triliun di tahun 2024, yang menjadi substitusi modal kerja konvensional di industri penerbangan bertarif rendah (*Low-Cost Carrier / LCC*).

Rasio Cepat (*Quick Ratio*)

Kondisi Riil tingkat ketergantungan likuiditas terhadap perputaran instrumen non-kas sangat mutlak, sementara ruang konversi piutang/persediaan darurat sangat terbatas. Rasio Cepat mencatat tren pergerakan 0,022x (2020), merosot ke 0,016x (2021), pulih tipis ke 0,027x (2022-2023), dan berada di level 0,034x pada tahun 2024. Di industri penerbangan, persediaan didominasi oleh komponen suku cadang habis pakai penunjang armada operasional (*maintenance consumables*), bukan barang dagangan komersial. Selisih yang sangat tipis antara Current Ratio (0,047x) dan Quick Ratio (0,034x) pada tahun 2024 membuktikan bahwa eliminasi persediaan tidak mengubah potret riil likuiditas.

Maskapai tidak memiliki aset lancar sekunder yang dapat dilikuidasi secara cepat untuk menghasilkan dana segar. Satu-satunya andalan utama kelangsungan hidup keuangan adalah kecepatan konversi kursi pesawat langsung menjadi uang tunai di tangan melalui kanal penjualan tiket digital.

Rasio Kas (*Cash Ratio*)

Kondisi Riil ketersediaan instrumen pembayaran tunai yang siap pakai hampir tidak memadai untuk memitigasi klaim kewajiban dari luar. Rasio Kas IAA bergerak stagnan di zona kritis: 0,004x (2020), 0,003x (2021), 0,004x (2022), sedikit membaik ke 0,007x (2023), lalu turun kembali ke level 0,005x di tahun 2024. Saldo kas riil di neraca hanya berfluktuasi dari angka terendah Rp. 18,7 Miliar (2020) hingga mencapai

puncaknya Rp. 56,2 Miliar (2023). Jumlah kas yang sangat minim ini berbanding terbalik dengan tuntutan penyelesaian utang harian yang menyentuh angka triliunan.

Manajemen sama sekali tidak memiliki ruang bantalan likuiditas (*liquidity buffer*). Pengelolaan keuangan di pos kas menerapkan mekanisme *hand-to-mouth* (likuiditas yang masuk hari ini langsung terserap habis untuk membiayai operasional harian seperti avtur dan jasa kebandarudaraan). Angka 0,005x mengartikan kas perusahaan hanya mampu menjamin 0,5% utang jangka pendek, menempatkan IAA pada posisi risiko gagal bayar yang sangat rentan jika sewaktu-waktu terjadi disrupsi penagihan paksa oleh kreditor.

Rasio Solvabilitas

Debt to Asset Ratio (DAR)

Kondisi Riil struktur pendanaan korporasi berada dalam kondisi insolvent secara teknis akuntansi karena utang menguasai seluruh basis aset. Rasio DAR menunjukkan grafik pembengkakan yang sangat mengkhawatirkan: 1,48x (2020), 2,01x (2021), 2,27x (2022), 2,29x (2023), dan melonjak ke 2,65x pada tahun 2024. Angka DAR yang melampaui batas aman 1,0x mengonfirmasi bahwa total kewajiban perusahaan jauh lebih besar daripada seluruh harta kekayaannya. Di tahun 2024, total liabilitas menembus Rp. 15,15 Triliun (terutama disumbang oleh akumulasi liabilitas sewa armada jangka panjang senilai Rp. 5,50 Triliun), sementara total aset tercatat hanya Rp. 5,71 Triliun.

Rasio 2,65x mendeskripsikan bahwa 265% dari total aset maskapai dibiayai oleh utang. Jika seluruh pesawat dan properti perusahaan dijual hari ini dengan nilai buku penuh, likuiditasnya tidak akan mencukupi bahkan untuk menutup setengah dari utang perusahaan. Hal ini menutup akses IAA terhadap pinjaman bank komersial baru tanpa adanya jaminan dari korporasi induk regional (*corporate guarantee*).

Debt to Equity Ratio (DER)

Kondisi Riil fondasi modal pemilik saham hancur total akibat akumulasi kerugian menahun yang melahirkan defisiensi modal. Angka DER IAA konsisten membukukan nilai negatif sepanjang lima tahun: -3,09x (2020), -1,99x (2021), -1,79x (2022), -1,77x (2023), dan -1,61x (2024). Di dalam ilmu akuntansi keuangan, angka minus pada DER bukanlah sinyal positif, melainkan petunjuk terjadinya Defisiensi Modal (Ekuitas Negatif). Posisi ekuitas minus ini kian memburuk dari defisit Rp. 2,91 Triliun (2020) merosot hingga menyentuh defisit Rp. 9,43 Triliun pada 2024. Penyebab tunggalnya adalah pembengkakan saldo defisit laba ditahan (*retained earnings deficit*) akibat kerugian historis pasca-pandemi yang mencapai Rp. 11,94 Triliun di akhir tahun 2024.

Pergerakan angka dari -3,09x ke -1,61x semata-mata terjadi karena laju pembentukan utang baru sedikit lebih lambat dibanding laju pengikisan modal akibat rugi bersih di ekuitas. Perusahaan secara hukum korporasi berada pada kondisi darurat restrukturisasi modal dan memerlukan langkah strategis berupa injeksi ekuitas (*rights issue*) atau konversi utang pihak berelasi menjadi saham (*debt-to-equity swap*).

Debt Coverage Ratio / Times Interest Earned (TIE)

Kondisi Riil kemampuan laba dari aktivitas inti perusahaan berada dalam posisi tidak sanggup menutup beban bunga pinjaman keuangan. Kemampuan penutupan biaya bunga hancur di area negatif secara konsisten: -10,49x (2020), -6,38x (2021), -4,00x (2022), -2,23x (2023), dan berakhir di posisi -1,86x pada tahun 2024. Meskipun tren memperlihatkan grafik yang bergerak naik, fakta operasional menunjukkan laba usaha (EBIT) perusahaan masih menderita kerugian konsisten (rugi operasional Rp. 790 Miliar pada 2024). Sementara itu, biaya pendanaan (bunga pinjaman bank dan bunga instrumen sewa) terus naik dari Rp. 267 Miliar (2020) meroket ke Rp. 424 Miliar (2024)

akibat penambahan jumlah pesawat sewa dan kenaikan suku bunga global.

Karena nilai EBIT tidak mampu menutup beban tetap pendanaan, maskapai berada dalam posisi berutang demi menutup beban bunga masa lalu. Kelangsungan hidup operasional finansial maskapai murni bertumpu pada kemurahan hati para lessor pesawat dalam memberikan kelonggaran jangka waktu pembayaran (*moratorium*).

Rasio Profitabilitas

Return On Asset (ROA)

Kondisi Riil hasil pengembalian atas pemanfaatan investasi aset terjebak di zona kerugian akibat beban biaya non-operasional yang terlampau tinggi. Tingkat pengembalian investasi aset berada dalam performa negatif yang mendalam: -45,30% (2020), -45,66% (2021), -30,74% (2022), sempat mengalami pemulihan ke level -17,67% pada tahun 2023, namun kembali melebar ke level -26,70% di tahun 2024. Penyebab fluktuasi ini adalah pergerakan Laba Neto perusahaan yang terus mencatatkan nilai tekor, di mana pada tahun 2024 mencatat rugi bersih Rp. 1,52 Triliun setelah sempat membaik rugi Rp. 1,08 Triliun di tahun 2023.

Rasio -26,70% pada tahun 2024 mendeskripsikan terjadinya inefisiensi alokasi modal, di mana setiap Rp. 100 aset yang dikelola perusahaan justru menguap menjadi rugi bersih sebesar Rp. 26,70. Meskipun basis aset berupa pesawat terbang aktif mengumpulkan pendapatan di udara, biaya depresiasi aset hak-guna serta beban operasional yang melekat melaju lebih cepat daripada margin pendapatan bersih yang dapat dibawa pulang.

Return On Equity (ROE)

Kondisi Riil rasio memperlihatkan bias matematis yang ekstrem akibat pertemuan dua indikator bernilai negatif (laba netto negatif dan ekuitas negatif). Nilai ROE IAA secara nominal matematis terbaca bernilai positif: 94,65% (2020), 45,16% (2021), 24,17% (2022), 13,68% (2023), dan 16,18% (2024). Angka positif ini merupakan anomali akuntansi karena hasil

pembagian nilai Laba Neto yang minus bertemu dengan nilai total Ekuitas yang juga minus (Minus ÷ Minus)= Positif. Angka 16,18% di tahun 2024 sama sekali tidak mencerminkan tingkat pengembalian modal yang menguntungkan bagi pemegang saham. Rasio ini kehilangan fungsi analisisnya dan justru menjadi konfirmasi visual bahwa modal investasi yang ditanamkan pemegang saham di masa lalu telah habis terbakar oleh kerugian operasional yang terus berlanjut.

Operating Profit Margin (OPM)

Kondisi Riil bisnis inti maskapai (menjual kursi penerbangan) memperlihatkan performa pemulihan komersial struktural yang sangat kokoh dan solid. Marjin operasi mencatat lompatan pemulihan yang sangat signifikan: dari level hancur -174,00% (2020) dan -267,79% (2021), melesat ke level -34,80% (2022), -12,16% (2023), hingga menyentuh level terbaiknya sepanjang sejarah pasca-pandemi yakni -9,95% pada tahun 2024. Lompatan masif ini dipicu oleh pertumbuhan Pendapatan Usaha yang melesat dari Rp. 626 Miliar (2021) menuju Rp. 7,94 Triliun (2024) berkat keberhasilan manajemen mengoptimalkan keterisian kursi (*load factor*) di atas rata-rata 83%.

Secara operasional murni di lapangan penerbangan, bisnis inti AirAsia sesungguhnya sudah mendekati titik impas (*break-even point*). Sinyal ini membuktikan tata kelola efisiensi rute langsung (*direct flight*) dan penyesuaian tarif tiket rata-rata berhasil meredam dampak kenaikan harga avtur dunia.

Net Profit Margin (NPM)

Kondisi Riil kinerja laba akhir finansial (*bottom-line*) dihancurkan oleh kerentanan faktor eksternal makroekonomi (volatilitas nilai tukar valuta asing). Margin laba bersih mencatat angka -170,99% (2020), -374,66% (2021), pulih ke -43,56% (2022), -16,31% (2023), namun melebar kembali ke level -19,22% pada tahun 2024. Muncul anomali tajam pada 2024: ketika marjin operasi (OPM) membaik menuju 9,95%, marjin bersih (NPM)

justru memburuk menjadi -19,22%. Faktor utama penyebab hancurnya profitabilitas akhir ini adalah pos Kerugian Selisih Kurs (*Foreign Exchange Loss*) yang membengkak hingga Rp. 311,7 Miliar di tahun 2024 akibat depresiasi nilai tukar Rupiah terhadap Dolar AS sepanjang tahun berjalan. Seluruh pendapatan operasional tiket maskapai dihimpun dalam denominasi Rupiah (IDR), sedangkan struktur biaya utama (pembelian bahan bakar avtur domestik serta sewa armada) dipatok dalam Dolar AS (USD). Ketidakmampuan melakukan lindung nilai (*hedging*) membuat seluruh keberhasilan efisiensi operasional di lapangan udara langsung tereliminasi seketika oleh guncangan nilai tukar valas di pos non-operasional.

Rasio Aktivitas

Total Asset Turnover

Kondisi Riil efisiensi pemanfaatan seluruh kapasitas aset dalam mengonversi omset pendapatan berjalan dengan sangat agresif dan optimal. Rasio TATO melesat tajam: dari 0,26x (2020) jatuh ke level terendah 0,12x (2021), meroket ke 0,71x (2022), menembus angka ideal 1,08x (2023), dan bertengger di level 1,39x pada tahun 2024. Lompatan ini dipicu oleh pertumbuhan Pendapatan Usaha yang melonjak menjadi Rp. 7,94 Triliun pada tahun 2024, didukung oleh berjalannya reaktivasi penuh atas armada pesawat yang sebelumnya dikandangkan (*grounded*) selama masa pandemi.

Angka 1,39x mendeskripsikan bahwa setiap Rp. 1 investasi aset yang tercatat di neraca mampu dikonversi oleh manajemen menjadi Rp. 1,39 omset penjualan tiket dalam setahun. Kecepatan akselerasi perputaran total aset inilah yang menjadi jangkar utama penyelamat arus kas operasi maskapai agar tetap bernilai positif demi menopang nafas harian perusahaan.

Fixed Aset Turnover (FATO)

Kondisi Riil utilisasi kapasitas fisik armada pesawat milik maskapai telah didorong secara maksimal hingga menyentuh kapasitas puncak

operasionalnya. Rasio perputaran aset tetap mencatatkan lompatan angka yang luar biasa: 2,24x (2020), turun ke 0,94x (2021), lalu meroket tajam ke 6,04x (2022), 8,19x (2023), hingga menembus angka 10,72x pada tahun 2024. Tingginya angka ini dipicu oleh minimalnya nilai buku aset tetap bersih perusahaan (sebesar Rp. 741 Miliar pada 2024 akibat potongan depresiasi tahunan) yang dikombinasikan dengan jadwal terbang armada yang sangat padat.

Nilai FATO sebesar 10,72x mengartikan bahwa setiap Rp. 1 modal yang tertanam pada kepemilikan aset tetap bersih mampu memproduksi omset penjualan tiket mencapai Rp. 10,72. Ini mencerminkan keunggulan model bisnis LCC AirAsia yang menerapkan strategi waktu transit di darat (*turnaround time*) yang sangat cepat (di bawah 25 menit) agar pesawat dapat segera mengudara kembali menghasilkan pendapatan tanpa ada pemborosan kapasitas fisik.

Inventory Turnover

Kondisi Riil pengendalian persediaan suku cadang dan logistik teknis berjalan sangat ketat menggunakan sistem manajemen persediaan minimalis. Perputaran persediaan tercatat konsisten tinggi sepanjang periode pemulihan: 25,32x (2020), melambat ke 10,74x (2021), melompat ke 42,40x (2022), 63,77x (2023), dan stabil di kisaran 62,52x pada tahun 2024. Angka perputaran sebesar 62,52x di tahun 2024 mengindikasikan bahwa siklus persediaan komponen habis pakai di gudang berputar penuh setiap 5 hingga 6 hari sekali.

Tingginya rasio ini membuktikan keberhasilan manajemen dalam mengimplementasikan konsep persediaan *Just In Time (JIT)*. Perusahaan tidak membiarkan dana operasionalnya mengendap lama dalam wujud suku cadang cadangan di gudang teknik, melainkan membatasi pembelian logistik avtur dan komponen penunjang hanya sesuai kebutuhan jadwal penerbangan mingguan, sehingga meminimalkan risiko biaya penyimpanan

dan risiko barang usang (*obsolete inventories*).

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis rasio keuangan dan pembahasan yang telah dilakukan mengenai kinerja keuangan PT AirAsia Indonesia Tbk periode 2020–2024, maka kesimpulan dalam penelitian ini adalah:

1. Sepanjang periode 2020 hingga 2024, PT AirAsia Indonesia Tbk menghadapi tantangan likuiditas yang sangat berat dalam wujud defisit modal kerja struktural yang bersifat ekstrem dan kronis. Kesehatan finansial jangka pendek perusahaan terpukul hebat sejak hantaman pandemi COVID-19 di tahun 2021 yang membekukan penerbangan komersial, dan hanya mampu menunjukkan pemulihan yang sangat lambat hingga tahun 2024. Rendahnya tingkat likuiditas ini tecermin dari tiga indikator utama berikut:
 - a. Tingkat rasio lancar pada tahun 2024 maskapai hanya mencapai 0,047x. Artinya, untuk setiap Rp. 100 kewajiban segera yang jatuh tempo, perusahaan hanya memiliki aset lancar sebesar Rp. 4,70 sebagai penjamin. Kondisi ini dipicu oleh membengkaknya liabilitas jangka pendek hingga Rp. 9,12 Triliun terutama utang usaha dan liabilitas sewa pesawat yang berbanding terbalik dengan total aset lancar yang hanya sebesar Rp. 433,4 Miliar.
 - b. Posisi rasio cepat yang berada di level 0,034x pada tahun 2024 menunjukkan selisih yang sangat tipis dengan rasio lancarnya. Karena persediaan maskapai didominasi oleh suku cadang teknis (*maintenance consumables*) yang sulit dicarikan uang dalam sekejap, AirAsia secara praktis tidak memiliki aset lancar sekunder yang dapat dilikuidasi.

- Kelangsungan hidup perusahaan sepenuhnya bergantung pada kecepatan konversi penjualan tiket digital menjadi uang tunai.
- c. Rasio Kas (*Cash Ratio*) : Ketersediaan dana tunai siap pakai berada di zona yang sangat kritis, yakni sebesar 0,005x pada akhir tahun 2024. Dengan saldo kas riil yang sangat minim di neraca, manajemen sama sekali tidak memiliki bantalan likuiditas (*liquidity buffer*). Pengelolaan kas terpaksa menerapkan mekanisme hand-to-mouth, dimana arus kas yang masuk hari itu langsung habis terserap untuk biaya operasional harian, sehingga menempatkan perusahaan pada risiko gagal bayar yang sangat rentan jika ada penagihan paksa oleh kreditor.
2. Sepanjang periode 2020 hingga 2024, PT AirAsia Indonesia Tbk berada dalam kondisi insolvent secara teknis akuntansi karena utang menguasai seluruh basis aset perusahaan. Struktur pendanaan maskapai berada di tingkat yang sangat mengkhawatirkan akibat hancurnya fondasi modal pemilik saham oleh akumulasi kerugian menahun pasca-pandemi yang membengkak hingga Rp. 11,94 Triliun di akhir tahun 2024. Kondisi kerentanan struktural ini tecermin dari tiga indikator solvabilitas utama berikut:
 - a. Tingkat ketergantungan terhadap pinjaman pihak ketiga terus membengkak dan mencapai titik puncaknya sebesar 2,65x pada tahun 2024. Angka yang melampaui batas aman 1,0x ini mengonfirmasi bahwa total liabilitas perusahaan (Rp. 15,15 Triliun) jauh lebih besar dibanding total asetnya (Rp. 5,71 Triliun). Akibatnya, nilai jual seluruh aset maskapai saat ini tidak akan mampu menutup bahkan setengah dari total utangnya, yang sekaligus memutuskan akses pinjaman bank baru tanpa jaminan dari korporasi induk (*corporate guarantee*).
 - b. Nilai DER perusahaan konsisten membukukan angka negatif sepanjang lima tahun pengamatan dan berada di level -1,61x pada tahun 2024. Angka minus ini bukan sinyal positif, melainkan indikasi nyata terjadinya defisiensi modal atau ekuitas negatif yang merosot hingga defisit Rp. 9,43 Triliun. Kondisi darurat hukum korporasi ini menandakan maskapai sangat membutuhkan restrukturisasi modal strategis, seperti injeksi ekuitas (*rights issue*) atau konversi utang menjadi saham (*debt-to-equity swap*).
 - c. Dalam Rasio Cakupan Utang (*Times Interest Earned / TIE*), Kemampuan bisnis inti perusahaan dalam menutup beban tetap pendanaan hancur di zona negatif secara konsisten, berakhir di posisi -1,86x pada tahun 2024. Karena laba usaha (*EBIT*) terus mencatatkan kerugian kronis di tengah meroketnya biaya bunga bank dan sewa armada, maskapai terjebak dalam posisi berutang baru hanya demi membayar beban bunga masa lalu.
 3. Sepanjang tahun 2020 sampai dengan 2024 PT AirAsia Indonesia Tbk menunjukkan pemulihan performa komersial yang sangat kuat pada lini bisnis operasinya, namun hasil akhir laba bersih (*bottom-line*) masih terjebak di zona kerugian akibat tingginya beban non-operasional dan kerentanan makroekonomi. Pemulihan performa ini tercermin dalam empat rasio diantaranya:
 - a. Analisis Imbal Hasil Aset (*Return on Assets / ROA*) menunjukkan tingkat pengembalian investasi aset berada dalam performa negatif

- yang mendalam dan melebar kembali ke level -26,70% pada tahun 2024 dengan rugi bersih Rp. 1,52 Triliun. Hal ini mencerminkan inefisiensi alokasi modal, di mana biaya depresiasi aset hak-guna serta beban operasional yang melekat melaju lebih cepat daripada margin pendapatan bersih yang dibawa pulang.
- b. Analisis Imbal Hasil Ekuitas (*Return on Equity / ROE*) menunjukkan Nilai ROE yang tercatat positif sebesar 16,18% pada tahun 2024 merupakan sebuah anomali akuntansi dan bias matematis akibat pertemuan dua indikator bernilai negatif (laba netto minus dibagi ekuitas minus). Angka ini sama sekali tidak mencerminkan keuntungan bagi investor, melainkan menjadi konfirmasi visual bahwa modal pemegang saham telah habis terbakar oleh kerugian operasional yang terus berlanjut.
 - c. Analisis Margin Laba Operasi (*Operating Profit Margin / OPM*) memperlihatkan Bisnis ini maskapai (menjual kursi penerbangan) menunjukkan pemulihan struktural yang sangat solid, di mana OPM melesat dari -267,79% (2021) hingga mencapai level terbaiknya sebesar -9,95% pada tahun 2024. Lompatan masif yang mendekati titik impas (*break-even point*) ini dipicu oleh lonjakan pendapatan usaha hingga Rp. 7,94 Triliun berkat optimalisasi load factor di atas 83% serta efisiensi rute langsung (*direct flight*).
 - d. Analisis Margin Laba Bersih (*Net Profit Margin / NPM*) menggambarkan kinerja laba akhir finansial hancur oleh faktor eksternal, tecermin dari NPM tahun 2024 yang memburuk ke level -19,22%. Ketidakmampuan melakukan lindung nilai (*hedging*) menyebabkan keberhasilan efisiensi di lapangan udara tereliminasi seketika oleh Kerugian Selisih Kurs (*Foreign Exchange Loss*) yang membengkak hingga Rp. 311,7 Miliar akibat depresiasi Rupiah terhadap Dolar AS.
4. Kondisi aktivitas pada tahun 2020 sampai dengan 2024 secara keseluruhan PT AirAsia Indonesia Tbk menunjukkan tingkat efisiensi yang sangat agresif dan optimal dalam mengelola serta memutar asetnya sepanjang periode pemulihan pasca-pandemi (2022–2024). Tiga analisis yang dilakukan menggambarkan:
 - a. Pada Analisis Perputaran Total Aset (*Total Asset Turnover / TATO*), Efisiensi pemanfaatan seluruh kapasitas aset dalam menghasilkan omset berjalan sangat optimal, di mana rasio TATO melesat dari titik terendah 0,12x (2021) hingga bertengger di level 1,39x pada tahun 2024. Lompatan ini dipicu oleh reaktivasi penuh armada pesawat yang sempat dikandangkan (*grounded*), sehingga setiap Rp. 1 investasi aset mampu dikonversi menjadi Rp. 1,39 omset penjualan tiket. Kecepatan ini menjadi jangkar utama penyelamat arus kas operasi harian perusahaan.
 - b. Selanjutnya dalam Analisis Perputaran Aset Tetap (*Fixed Asset Turnover / FATO*), utilisasi kapasitas fisik armada pesawat telah didorong secara maksimal hingga menyentuh kapasitas puncak operasionalnya, tecermin dari rasio FATO yang meroket luar biasa hingga menembus 10,72x pada tahun 2024. Nilai ini mengindikasikan bahwa setiap Rp. 1 modal pada aset tetap bersih mampu menghasilkan omset penjualan tiket sebesar Rp. 10,72. Hal ini dipicu oleh padatnya jadwal terbang yang dikombinasikan dengan

- minimalnya nilai buku aset tetap bersih (Rp. 741 Miliar) akibat potongan depresiasi tahunan.
- c. Dan yang terakhir pada Analisis Perputaran Persediaan (Inventory Turnover) menggambarkan pengendalian persediaan suku cadang dan logistik teknis berjalan sangat ketat, tecermin dari rasio perputaran yang konsisten tinggi hingga mencapai 62,52x pada tahun 2024. Angka ini menandakan siklus komponen habis pakai di gudang berputar penuh setiap 5 hingga 6 hari sekali.
5. Tren perkembangan kinerja keuangan secara keseluruhan pada PT AirAsia Indonesia Tbk selama periode transisi krisis hingga pemulihan pasca-pandemi periode 2020 sampai dengan 2024 merefleksikan pola pemulihan yang timpang (*K-shaped recovery internal*). Sisi operasional harian (aktivitas dan margin bisnis inti) melaju sangat positif menuju stabilitas baru seiring pulihnya industri penerbangan. Namun, sisi kesehatan struktural finansial (likuiditas dan solvabilitas) tetap tertinggal di zona kritis dan rentan gagal bayar akibat beban utang masa lalu serta sensitivitas tinggi terhadap gejolak eksternal seperti kurs valuta asing.

DAFTAR PUSTAKA

- Amri Amrulloh, A. D. A. (2020). *Pengaruh Profitabilitas, Struktur Modal, Likuiditas, Ukuran Perusahaan Dan Kebijakan Dividen Terhadap Nilai Perusahaan (Studi Empiris Pada Perusahaan Perbankan Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode Tahun 2015-2019)*. 9(2), 167–184.
- Anita Novianti, R. (2021). *Pengaruh Likuiditas, Solvabilitas, Dan Profitabilitas Terhadap Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan Manufaktur Tekstil Dan Garment Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021*.
- Digdowiseiso, K., & Santika, S. (2022). Pengaruh Rasio Solvabilitas, Profitabilitas, Dan Likuiditas Terhadap Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan Pertambangan Batubara Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2020. *Fair Value: Jurnal Ilmiah Akuntansi Dan Keuangan*, 4(Spesial Issue 3), 1182–1193.
- Jaya, J. P. (2022). *Analisis Rasio Keuangan Untuk Mengukur Kinerja Keuangan*. 2(3), 89–96.
- Juliar, F., & Wahyudi, I. (2023). *Pengaruh Rasio Likuiditas, Solvabilitas Dan Profitabilitas Terhadap Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan Pertambangan*. 6, 5643–5651.
- Muslich Lutfi. (2022). *Analisis Data Untuk Riset*
- Okta, A. D. K. (2025). *Analisis Teori Keagenan, Peran Tata Kelola, Dan Peran Tata Kelola Bisnis Untuk Mengatasi Konflik Kepentingan (Analysis Of Agency Theory, The Role Of Governance, And The Role Of Business Governance In Addressing Conflicts Of Interest)*. 3(2), 81–92.
- Purnamasari, N. I., Antong, A., & Kasran, M. (2020). Evaluasi Penyajian Laporan Keuangan Daerah Berbasis AkruaL Pada Kantor BPKAD Kabupaten Luwu. *Jurnal Akuntansi STIE Muhammadiyah Palopo*, 6(2).
- Reysa, R., Fitroh, U., Wibowo, C. R., & Rustanti, D. (2022). *Determinasi Kebijakan Deviden Dan Kinerja Perusahaan: Kepemilikan Manajerial Dan Kinerja Keuangan (Literature Review Manajemen Keuangan)*. 3(1), 364–374
- Rofik, A., & Syah, T. Y. R. (2020). The Effect Of Fuel Mix, Moderated By Indonesia Crude Price And Foreign Exchange, And Power Losses On Profitability Of PT Pln

- (PERSERO).International Journal Of Energy Economics And Policy, 10(4 SE-Articles), 377–383.
- Sianturi, Elda, Fanti Mariana Siburian, Monica Manurung, H. S. (2025). *Analisis Kinerja Keuangan PT TELKOM Indonesia Tbk Berdasarkan Rasio Likuiditas, Solvabilitas Dan Profitabilitas*. 11(2019), 300–309.
- Susanto, P. C., Arini, D. U., Yuntina, L., & Panatap, J. (2024). *Konsep Penelitian Kuantitatif: Populasi , Sampel , Dan Analisis Data (Sebuah Tinjauan Pustaka)*. 3(1), 1–12.
- Syahrman, S. (2021). Analisis Laporan Keuangan Sebagai Dasar Untuk Menilai Kinerja Perusahaan Pada Pt. Narasindo Mitra Perdana. *Juripol (Jurnal Institusi Politeknik Ganesha Medan)*, 4(2), 283–295.
- Wardani, R. D., & Yando, A. D. (2020). Pengaruh Rasio Likuiditas Dan Profitabilitas Terhadap Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan Pertambangan Yang Terdaftar Di BEI. *SCIENTIA JOURNAL: Jurnal Ilmiah Mahasiswa*, 2(1).
- Yuniarto, A. E., Asmara, E. N., & Herbowo, H. (2022). Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan Pertambangan Di Indonesia . *Owner : Riset Dan Jurnal Akuntansi*, 6(3 SE-), 2446–2456. <https://doi.org/10.33395/owner.v6i3.952>