
Analisis Rasio Keuangan Untuk Penilaian Kinerja Keuangan (Studi Kasus PT AirAsia Tbk 2020-2023)

Dimas Aditya Rahman Putra¹, Herly Mathelda Oematan², Indah Mutiara³

^{1,2,3} Department of Accounting, Faculty of Economics and Business, Nusa Cendana University

Abstrak

This study examines the use of financial ratio analysis to evaluate the financial performance of PT AirAsia Tbk during the 2020–2023 period. This topic is of particular interest due to the substantial impact of the Covid-19 pandemic on the aviation industry and the importance of financial health in attracting investors and sustaining business operations. The main research question focuses on the condition of PT AirAsia Tbk's liquidity, solvency, profitability, and rentability ratios during the study period. The novelty of this research lies in its post-pandemic timeframe and its focus on a public airline company in Indonesia, which has not been extensively analyzed using comprehensive financial ratios. This research employs a descriptive quantitative approach using secondary data obtained from PT AirAsia Tbk's audited annual financial reports from 2020 to 2023. The financial performance was assessed through the following ratios: Current Ratio, Debt to Equity Ratio, Net Profit Margin, Return on Assets, Return on Equity, Gross Profit Margin, and Operating Profit Margin. The findings reveal that the company's financial performance during the period was below industry standards across most indicators, reflecting poor financial health and high risk in terms of liquidity and profitability. The study concludes that PT AirAsia Tbk must adopt more adaptive financial strategies to improve its capital structure and operational efficiency. The findings provide strategic insights for management, investors, and stakeholders to make better-informed financial decisions.

Keywords: Financial Ratios, Liquidity, Solvency, Rentability, PT AirAsia Tbk

Copyright (c) 2025 **Dimas Aditya Rahman Putra**

✉ Corresponding author :

Email Address : dimaszulvan@gmail.com

PENDAHULUAN

Kinerja keuangan perusahaan merupakan indikator sentral dalam menilai kesehatan dan kemajuan suatu entitas bisnis. Dalam konteks dunia usaha yang semakin kompetitif, analisis laporan keuangan dengan rasio-rasio utama seperti likuiditas, solvabilitas, rentabilitas, dan profitabilitas sangat penting untuk memberikan gambaran akurat mengenai posisi dan potensi perusahaan. Hal ini sejalan dengan pendapat Fahmi (2012) dalam (Antoniawati, 2022), yang menyatakan bahwa rasio likuiditas mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek sesuai tenggat waktu yang telah disepakati. Kinerja keuangan yang tercermin melalui rasio-rasio ini tidak

hanya berperan dalam evaluasi internal, tetapi juga menjadi acuan bagi para pemangku kepentingan eksternal seperti investor dan kreditur dalam pengambilan keputusan strategis.

Empirically, pandemi Covid-19 telah berdampak besar pada perusahaan di sektor transportasi, termasuk PT AirAsia Tbk, melalui penurunan pendapatan dan peningkatan beban operasional. Sebagai contoh, pembatasan perjalanan dan berkurangnya permintaan layanan penerbangan menyebabkan tekanan pada likuiditas dan solvabilitas perusahaan. Situasi ini menuntut strategi adaptasi dan restrukturisasi, namun juga membuka peluang studi empiris yang dapat memperkaya literatur.

Dari sisi teoritis, analisis rasio keuangan telah lama digunakan sebagai alat evaluasi kinerja bisnis. Rasio rentabilitas misalnya, menurut (Siswati et al., 2022), merupakan indikator umum untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memperoleh keuntungan dalam suatu periode dan menjadi tolak ukur efisiensi operasional serta profitabilitas perusahaan. Hery (2016) dalam (Aznedra & Putra, 2020) menambahkan bahwa rasio profitabilitas, seperti *Return on Asset* (ROA) dan *Return on Equity* (ROE), mampu menggambarkan efektivitas manajemen dalam menggunakan sumber daya dan modal untuk menghasilkan laba dari aktivitas normal bisnis.

Permasalahan yang dihadapi PT AirAsia Tbk pada periode 2020-2023 menunjukkan kompleksitas yang signifikan. Analisis menunjukkan bahwa perusahaan memiliki rasio likuiditas dan solvabilitas yang rendah mengindikasikan tingginya risiko gagal bayar dan ketergantungan pada utang eksternal. Sementara itu, rasio rentabilitas dan profitabilitas menunjukkan perusahaan belum optimal dalam mengelola aset dan modalnya untuk menghasilkan laba yang berkesinambungan. Hal ini berkebalikan dengan temuan penelitian terdahulu seperti (Siswati et al., 2022) pada PT Blue Bird Tbk, yang justru mampu memenuhi kewajiban jangka pendek dengan baik.

Secara metodologis, penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif deskriptif dengan analisis sekunder dari laporan keuangan PT AirAsia Tbk tahun 2020-2023. Pengukuran dilakukan melalui perhitungan dan analisis rasio keuangan utama yang relevan dengan kondisi aktual perusahaan. Dengan demikian, penelitian ini bertujuan untuk: Mengidentifikasi dan menganalisis kinerja keuangan PT AirAsia Tbk berdasarkan rasio likuiditas, solvabilitas, rentabilitas, dan profitabilitas, Memberikan kontribusi empiris dan teoretis terhadap literatur manajemen keuangan perusahaan transportasi di masa krisis ekonomi global, Memberikan referensi metodologi dan data yang dapat bermanfaat bagi penelitian selanjutnya maupun praktik bisnis.

Pertanyaan penelitian yang mendasari studi ini adalah: Bagaimana kinerja keuangan PT AirAsia Tbk pada periode 2020-2023 jika ditinjau dari rasio likuiditas, solvabilitas, rentabilitas, dan profitabilitas? Kompleksitas masalah ini terletak pada kombinasi tekanan eksternal makro (pandemi), dinamika struktural keuangan perusahaan, dan kebutuhan adaptasi kebijakan manajerial yang efektif.

Motivasi utama penelitian ini adalah adanya kebutuhan mendesak untuk memahami perubahan mendasar dalam struktur keuangan dan dampaknya terhadap keberlanjutan perusahaan transportasi, khususnya pasca-pandemi. Dengan pendekatan sistematis dan komprehensif pada analisis rasio, penelitian ini diharapkan dapat memberikan insight yang jelas bagi akademisi, praktisi, dan pengambil keputusan di industri transportasi.

TINJAUAN LITERATUR

a. Analisis Rasio Keuangan

Rasio keuangan merupakan alat ukur utama untuk menilai efisiensi operasional, likuiditas, solvabilitas, dan profitabilitas perusahaan. Menurut Fahmi (2012) dalam (Antoniawati, 2022), rasio likuiditas “mengukur kesanggupan perusahaan untuk membayar utang jangka pendeknya sesuai tenggat waktu yang telah disepakati”. Rasio ini, khususnya *current ratio*, sangat berperan dalam mengukur tingkat keamanan kreditur terhadap kemungkinan gagal bayar serta menggambarkan kesiapan perusahaan menghadapi kewajiban jangka pendek. Selain likuiditas, analisis rasio solvabilitas juga krusial karena berkaitan dengan kemampuan perusahaan memenuhi semua kewajiban jangka panjang maupun jangka pendek. Ketika

solvabilitas rendah, risiko kebangkrutan meningkat seiring tingginya proporsi utang terhadap ekuitas.

Sementara itu, rasio rentabilitas dan profitabilitas lazim menjadi sorotan utama dalam menilai kinerja keuangan perusahaan, khususnya terkait keberhasilan menghasilkan laba dari penjualan, aset, dan modal. (Siswati et al., 2022) menegaskan bahwa rasio rentabilitas merupakan “indikator umum yang digunakan untuk menilai kemampuan suatu perusahaan dalam memperoleh keuntungan selama periode tertentu”. Dalam lingkup rasio ini terdapat *Net Profit Margin*, *Gross Profit Margin*, *Return on Assets (ROA)*, dan *Return on Equity (ROE)* yang masing-masing mengukur efisiensi perusahaan dalam mengelola pendapatan, aset, serta pemanfaatan modal (Aznedra & Putra, 2020).

Menurut (Hanafi & Halim, 2005) ROA merupakan pengukuran kemampuan perusahaan menghasilkan laba dengan total aset yang tersedia, setelah memperhitungkan biaya modal. Penggunaan biaya tetap operasional (*operating leverage*) yang tinggi dapat meningkatkan variabilitas ROA, sehingga perlu pertimbangan mendalam dalam kondisi biaya tetap dan variabel perusahaan. ROE, menurut (Aznedra & Putra, 2020), adalah ukuran seberapa besar ekuitas berkontribusi dalam menghasilkan laba bersih. Rasio ini memberikan gambaran efektivitas penggunaan modal sendiri untuk menciptakan nilai tambah.

b. Rasio Keuangan Sinyal bagi Pemangku Kepentingan

(Ghozali, 2020) menekankan bahwa posisi keuangan perusahaan, yang tercermin melalui berbagai rasio keuangan, sering dipersepsikan sebagai “sinyal” (*signal*) bagi pihak eksternal, terutama investor. Sinyal ini dimaksudkan memberikan informasi valid mengenai kondisi riil keuangan perusahaan, yang dapat mendorong perubahan penilaian atau keputusan interest pasar. Artinya, perusahaan dapat memanfaatkan rasio-rasio tertentu untuk membangun persepsi kepercayaan eksternal, atau sebaliknya, meningkatkan kewaspadaan terhadap risiko bisnis yang terjadi.

METODE, DATA, DAN ANALISIS

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini bersifat deskriptif kuantitatif dimana penelitian dilakukan dengan mendeskripsikan perbandingan Rasio Keuangan dalam beberapa periode Laporan Keuangan PT AirAsia Tbk, yakni Periode Laporan Keuangan pada saat terjadinya pandemi covid-19 dan Periode Laporan Keuangan setelah berakhirnya pandemi covid-19, yang berfokus pada analisis rasio keuangan sebagai alat ukur serta menilai kinerja keuangan dengan menggunakan rasio likuiditas, solvabilitas, rentabilitas dan profitabilitas.

3.1.1 Definisi Operasional

Tabel 1. Definisi Operasional

No	Variabel	Definisi	Indikator	Skala
1.	Likuiditas	Mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek	1) Indikator yang digunakan dalam mengukur rasio likuiditas (<i>Current Ratio</i>) adalah Aktiva lancar dan Kewajiban lancar	Rasio
2.	Solvabilitas	Mengukur kemampuan	1) Indikator yang digunakan dalam mengukur rasio	

		perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka panjang	solvabilitas (<i>Debt To equity</i>) adalah Total hutang dan Total modal Perusahaan	Rasio
3.	Rentabilitas	Mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan dalam periode tertentu	1) Indikator yang digunakan dalam mengukur rasio rentabilitas (<i>Net Profit Margin</i>) adalah Laba bersih dan Penjualan bersih	Rasio
4.	Profitabilitas	Mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba	1) Indikator yang digunakan dalam mengukur rasio profitabilitas (<i>Return On Assets</i>) adalah Laba bersih dan Total Aset 2) Indikator yang digunakan dalam mengukur rasio profitabilitas (<i>Return On Equity</i>) adalah Laba bersih dan Ekuitas pemegang saham 3) Indikator yang digunakan dalam mengukur rasio profitabilitas (<i>Gross Profit Margin</i>) adalah Laba kotor dan Pendapatan bersih 4) Indikator yang digunakan dalam mengukur rasio profitabilitas (<i>Operating Profit Margin</i>) adalah Laba operasional dan Penjualan bersih	Rasio

--	--	--	--	--

(Sumber: Data diolah, 2025)

3.2 Data

No	Tahun	Aktiva Lancar (Current Assets)	Hutang Lancar (Current Liabilities)	Current Ratio (%)	Current Ratio
1.	2020	Rp172.660.668.664	Rp4.957.130.972.939	3%	0,03
2.	2021	Rp165.547.101.103	Rp6.601.734.213.455	-3%	-0,03
3.	2022	Rp287.482.120.575	Rp7.454.518.137.308	4%	0,04
4.	2023	Rp332.000.477.335	Rp8.578.183.745.370	4%	0,04
Rata-rata		Rp239.422.591.919	Rp6.897.891.767.268	2%	0,02

Data sekunder dalam penelitian ini diperoleh melalui laporan keuangan periode 2020-2023 yang diakses dari website resmi Bursa Efek Indonesia (BEI) dan website resmi PT AirAsia Tbk.

Tabel 2. Data Keuangan Inti PT AirAsia Tbk (2020-2023)

Tahun/Data	2020	2021	2022	2023
Aktiva Lancar (Rp)	172.660.668.664	165.547.101.103	287.482.120.575	332.000.477.335
Hutang Lancar (Rp)	4.957.130.972.939	6.601.734.213.455	7.454.518.137.308	8.578.183.745.370
Total Hutang (Rp)	8.990.927.886.117	10.354.172.604.375	12.172.269.741.814	14.018.410.448.757
Ekuitas (Rp)	2.910.411.800.365	5.205.078.080.169	6.815.306.852.652	7.902.115.877.406
Total Aset (Rp)	6.080.516.085.752	5.149.094.524.206	5.356.962.889.162	6.116.294.571.351
Laba (Rp)	2.802.871.323.234	2,294,666,279,804	1.621.665.906.076	1.806.809.074.754
Pendapatan (Rp)	1,610,973,387,045	626,001,737,959	3,780,525,920,680	6,625,320,826,182

(Sumber: Data diolah, 2025)

3.3 Analisis

3.3.1 Rasio Likuiditas

1. Current Ratio

Tabel 3. Perhitungan Current Ratio (CR) PT AirAsia Tbk 2020-2023

(Sumber: Data diolah, 2025)

Analisis rasio likuiditas dalam penelitian ini menggunakan *Current Ratio* yang menunjukkan bahwa dalam kurun waktu 2020-2023 rata-rata *Current Ratio* PT AirAsia Tbk sebesar 0,02 atau 2% artinya setiap Rp 1 hutang lancar perusahaan dijamin oleh

Rp 0,02 aktiva lancar. Dari data tersebut menunjukkan perusahaan mengalami kesulitan dalam memenuhi kewajiban jangka panjangnya, bisa dilihat dari rata-ratanya dalam empat tahun terakhir sebesar 2% atau 0,02. Hal ini masih jauh dari standar industri rasio likuiditas Menurut Kasmir (2015:208) dalam (Siswati et al., 2022) (*Current Ratio*) yaitu sebesar 200% atau 2:1 artinya antara 0,02:1 antar aset lancar dan kewajiban lancar.

3.3.2 Rasio Solvabilitas

1. *Debt to Equity Ratio*

Tabel 4. Perhitungan *Debt to Equity Ratio* (DER) PT AirAsia Tbk 2020-2023

No	Tahun	Total Hutang (<i>Total Debt</i>)	Total Modal (<i>Equity</i>)	<i>Debt To Equity</i> <i>Ratio</i> (%)	<i>Debt To</i> <i>Equity Ratio</i>
1.	2020	Rp8.990.927.886.117	Rp2.910.411.800.365	-309%	-3,09
2.	2021	Rp10.354.172.604.375	Rp5.205.078.080.169	-199%	-1,99
3.	2022	Rp12.172.269.741.814	Rp6.815.306.852.652	-179%	-1,79
4.	2023	Rp14.018.410.448.757	Rp7.902.115.877.406	-177%	-1,77
Rata-Rata		Rp11.383.945.170.266	Rp5.708.228.152.648	-216%	-2,16

(Sumber: Data diolah, 2025)

Analisis rasio solvabilitas dalam penelitian ini menggunakan *Debt to Equity Ratio* yang menunjukkan bahwa dalam kurun waktu 2020-2023 rata-rata *Debt to Equity Ratio* PT AirAsia Tbk sebesar -2,16 atau -216% artinya untuk setiap Rp 1 defisit modal, perusahaan menanggung utang sebesar Rp 2,16, menunjukkan struktur permodalan yang tidak sehat.

Dari data tersebut menunjukkan perusahaan belum mampu memenuhi kewajibannya dan masih bergantung terhadap hutang dalam pembiayaannya, bisa dilihat dari rata-ratanya dalam kurun waktu empat tahun terakhir sebesar - - 216% atau -2,16. Hal ini masih jauh dari standar industri rasio solvabilitas Menurut Kasmir (2015:208) dalam (Siswati et al., 2022) (*Debt to Equity*) *Ratio* yaitu sebesar 90%.

3.3.3 Rasio Rentabilitas

1. *Net Profit Margin*

Tabel 5. Perhitungan *Net Profit Margin* (NPM) PT AirAsia Tbk 2020-2023

(Sumber: Data diolah, 2025)

Analisis rasio rentabilitas dalam penelitian ini menggunakan *Net Profit Margin* yang menunjukkan bahwa dalam kurun waktu 2020-2023 rata-rata *Net Profit Margin* PT AirAsia Tbk sebesar -1,43 atau -143% artinya perusahaan mengalami kerugian sebesar Rp 1,43 untuk setiap Rp 1 penjualan, mencerminkan kondisi usaha yang tidak menguntungkan.

Dari data tersebut menunjukkan perusahaan belum mampu menghasilkan laba bersih dengan baik terhadap penjualan bersih, bisa dilihat dari rata-ratanya dalam kurun waktu empat tahun terakhir sebesar -143% atau -1,43. Hal ini masih dibawah standar industri rasio rentabilitas Menurut Kasmir (2015:208) dalam (Siswati et al.,

No	Tahun	Laba Bersih setelah Pajak (<i>Net Profit</i>)	Penjualan/Pendapatan Bersih (<i>Sales/Revenue</i>)	<i>Net Profit Margin</i> (%)	<i>Net Profit Margin</i>
1.	2020	Rp2.754.589.873.561	Rp1.610.973.387.045	-171%	-1,71
2.	2021	Rp2.337.876.178.035	Rp626.001.737.959	-373%	-3,73
3.	2022	Rp1.646.936.950.638	Rp3.780.525.920.680	-44%	-0,44
4.	2023	Rp1.080.715.703.453	Rp6.625.320.826.182	-16%	-0,16
Rata-rata		Rp1.955.029.676.422	Rp3.160.705.467.967	-143%	-1,43

2022) (*Net Profit Margin*) yaitu sebesar 20%.

3.3.4 Rasio Profitabilitas

1. *Return On Assets*

Tabel 6. Perhitungan *Return On Assets* (ROA) PT AirAsia Tbk 2020-2023

No	Tahun	Laba Bersih setelah Pajak (<i>Net Profit</i>)	Total Aktiva	<i>Return On Assets</i> (%)	<i>Return On Assets</i>
1.	2020	Rp2.754.589.873.561	Rp6.080.516.085.752	-45%	-0,45
2.	2021	Rp2.337.876.178.035	Rp5.149.094.524.206	-45%	-0,45
3.	2022	Rp1.646.936.950.638	Rp5.356.962.889.162	-31%	-0,31
4.	2023	Rp1.080.715.703.453	Rp6.116.294.571.351	-18%	-0,18
Rata-rata		Rp1.955.029.676.422	Rp5.675.717.017.618	-35%	-0,35

(Sumber: Data diolah, 2025)

Analisis rasio profitabilitas dalam penelitian ini salah satunya menggunakan *Return On Assets* yang dapat dilihat dengan demikian dapat diketahui bahwa dalam kurun waktu 2020-2023 rata-rata *Return On Assets* PT AirAsia Tbk sebesar -0,35 atau -35% artinya perusahaan mengalami kerugian sebesar Rp 0,35 untuk setiap Rp 1 aset yang dimiliki, menandakan penggunaan aset yang belum efisien. Dari data tersebut menunjukkan perusahaan belum mampu mengelola aset untuk

menghasilkan laba kurang baik, bisa dilihat dari rata-ratanya dalam kurun waktu empat tahun terakhir sebesar -35% atau -0,35. Hal ini masih jauh dibawah standar industri rasio profitabilitas Menurut Kasmir (2019) dalam (Majeedah Isma et al., 2022) (*Return On Assets*) yaitu sebesar 30%.

2. Return On Equity

Tabel 7. Perhitungan Return On Equity (ROE) PT AirAsia Tbk 2020-2023

No	Tahun	Laba Bersih setelah Pajak (<i>Net Profit</i>)	Modal Sendiri	<i>Return On Equity</i> (%)	<i>Return On Equity</i>
1.	2020	Rp2.754.589.873.561	Rp2.910.411.800.365	95%	0,95
2.	2021	Rp2.337.876.178.035	Rp5.205.078.080.169	45%	0,45
3.	2022	Rp1.646.936.950.638	Rp6.815.306.852.652	24%	0,24
4.	2023	Rp1.080.715.703.453	Rp7.902.115.877.406	14%	0,14
Rata-rata		Rp1.955.029.676.422	Rp5.708.228.152.648	44%	0,44

(Sumber: Data diolah, 2025)

Analisis rasio profitabilitas dalam penelitian ini salah satunya menggunakan *Return On Equity* yang dapat dilihat dengan demikian dapat diketahui bahwa dalam kurun waktu 2020-2023 rata-rata *Return On Equity* PT AirAsia Tbk sebesar 0,44 atau 44% artinya setiap Rp 1 ekuitas perusahaan dapat menghasilkan Rp 0,44 laba bersih.

Dari data tersebut menunjukkan perusahaan mampu mengelola ekuitas untuk menghasilkan laba dengan baik, bisa dilihat dari rata-ratanya dalam kurun waktu empat tahun terakhir sebesar 44% atau 0,44. Hal ini sudah melewati standar industri rasio profitabilitas Menurut Kasmir (2019) dalam (Majeedah Isma et al., 2022) (*Return On Equity*) yaitu sebesar 40%.

3. Gross Profit Margin

Tabel 8. Perhitungan Gross Profit Margin (GPM) PT AirAsia Tbk 2020-2023

No	Tahun	Laba Kotor (Pendapatan-HPP)	Penjualan/Pendapatan Bersih (<i>Sales/Revenue</i>)	<i>Gross Profit Margin</i> (%)	<i>Gross Profit Margin</i>
1.	2020	Rp2.803.061.345.665	Rp1.610.973.387.045	-174%	-1,74
2.	2021	Rp1.668.830.728.011	Rp626.001.737.959	-267%	-2,67
3.	2022	Rp1.315.662.969.114	Rp3.780.525.920.680	-34%	-0,34
4.	2023	Rp702.619.444.119	Rp6.625.320.826.182	-12%	-0,12
Rata-rata		Rp1.622.543.621.727	Rp3.160.705.467.967	-122%	-1,22

(Sumber: Data diolah, 2025)

Analisis rasio profitabilitas dalam penelitian ini salah satunya menggunakan *Gross Profit Margin* yang dapat dilihat dengan demikian dapat diketahui bahwa dalam kurun waktu 2020-2023 rata-rata *Gross Profit Margin* PT AirAsia Tbk sebesar -1,22

atau -122% besarnya laba kotor adalah -122% dari total penjualan bersih artinya perusahaan mengalami kerugian kotor sebesar Rp 1,22 untuk setiap Rp 1 penjualan akibat tingginya biaya pokok penjualan.

Dari data tersebut menunjukkan perusahaan belum mampu mengelola laba operasional terhadap penjualan bersih dengan baik, bisa dilihat dari rata-ratanya dalam kurun waktu empat tahun terakhir sebesar -122% atau -1,22. Hal ini belum mencapai standar industri rasio profitabilitas Menurut Kasmir (2008:200) dalam (Hamdiah et al., 2022) (*Gross Profit Margin*) yaitu sebesar 30%.

4. Operating Profit Margin

No	Tahun	Laba Usaha/ Laba Operasional	Penjualan/Pendapatan Bersih (Sales/Revenue)	Operating Profit Margin (%)	Operating Profit Margin
1.	2020	Rp2.803.061.345.665	Rp1.610.973.387.045	-174%	-1,74
2.	2021	Rp1.668.830.728.011	Rp626.001.737.959	-267%	-2,67
3.	2022	Rp1.315.662.969.114	Rp3.780.525.920.680	-35%	-0,35
4.	2023	Rp702.619.444.119	Rp6.625.320.826.182	-11%	-0,11
Rata-rata		Rp1.622.543.621.727	Rp3.160.705.467.967	-121%	-1,21

Tabel 9. Perhitungan Operating Profit Margin (OPM) PT AirAsia Tbk 2020-2023
(Sumber: Data diolah, 2025)

Analisis rasio profitabilitas dalam penelitian ini salah satunya menggunakan *Operating Profit Margin* yang dapat dilihat dengan demikian dapat diketahui bahwa dalam kurun waktu 2020-2023 rata-rata *Operating Profit Margin* PT AirAsia Tbk sebesar -1,22 atau -122% artinya perusahaan mengalami kerugian operasional sebesar Rp 1,21 untuk setiap Rp 1 penjualan bersih, menandakan kinerja operasional yang tidak menguntungkan.

Dari data tersebut menunjukkan perusahaan mampu mengelola penjualan untuk menghasilkan pendapatan dengan baik, bisa dilihat dari rata-ratanya dalam kurun waktu empat tahun terakhir sebesar -122% atau -1,22. Hal ini sudah melewati standar industri rasio profitabilitas Menurut Kasmir (2014) dalam (MDE et al., 2022) (*Operating Profit Margin*) yaitu sebesar 23%.

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Rasio Likuiditas

4.1.1 Current Ratio

Berdasarkan data tabel yang dijabarkan sebelumnya menunjukkan bahwa pada tahun 2020 dan 2021 menunjukkan bahwa *Current Ratio* berada pada 3% yang menunjukan bahwa perusahaan memiliki hutang lancar yang lebih besar dibandingkan aktiva lancar sehingga perusahaan belum mampu memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Hal ini dikarenakan penurunan pendapatan secara drastis akibat pandemi covid-19 yang berimbas pada pembatasan perjalanan dan berkurangnya permintaan untuk layanan penerbangan, lalu beban sewa yang meningkat dikarenakan implementasi PSAK 73 yang mengharuskan pengakuan

aset hak-guna (*right-of-use assets*) dan liabilitas sewa atas kontrak sewa operasi terutama sewa pesawat, dan utang kepada pihak berelasi meningkat hal ini dikarenakan keterbatasan akses pembiayaan eksternal akibat pandemi covid-19 dan untuk menjaga operasi tetap berjalan dan pinjaman sementara untuk menutup defisit operasional, serta penurunan aset lancar.

Lalu, pada tahun 2022 dan 2023 menunjukkan peningkatan pada *Current Ratio* yaitu sebesar 4% hal ini dikarenakan penurunan hutang lancar melalui upaya restrukturisasi liabilitas sewa dan kontrak, kenaikan pendapatan arus kas operasi, pengurangan utang kepada pihak berelasi dan kenaikan aset lancar seperti kenaikan kas dan setara kas, peningkatan piutang dan inventori, namun peningkatan ini masih tergolong minim dan masih menandakan perusahaan memiliki hutang lancar yang lebih besar dibandingkan aktiva lancar sehingga perusahaan belum mampu memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Selama empat tahun terakhir ini menunjukkan bahwa perusahaan mengalami kesulitan dalam memenuhi kewajiban jangka panjang.

Dalam konteks teori sinyal (*signal theory*) yang dikemukakan oleh Spence (1973) dalam (Ghozali, 2020), bahwa teori sinyal merupakan proses transformasi informasi untuk menjawab apa yang menjadi kebutuhan pihak eksternal terhadap kondisi manajemen perusahaan termasuk informasi laporan keuangan yang sebelumnya telah dilakukan perhitungan yang sistematis termasuk perhitungan rasio yang menjadi bagian dari entitas laporan keuangan seperti, rasio likuiditas dan struktur modal. Hasil perhitungan rasio tersebut kemudian diformalkan dalam bentuk laporan keuangan dan merupakan media yang dijadikan sinyal untuk dikirimkan oleh manajemen perusahaan kepada investor untuk menunjukkan prospek dan kondisi perusahaan secara umum dan kondisi keuangan perusahaan secara khusus. *Current ratio* yang rendah dan cenderung stagnan selama periode 2020-2023 dapat memberikan sinyal negatif kepada investor dan kreditur, yaitu bahwa perusahaan memiliki keterbatasan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya, yang mencerminkan potensi risiko finansial yang tinggi. Sebaliknya, upaya perbaikan rasio likuiditas melalui restrukturisasi dan peningkatan arus kas operasi dapat dianggap sebagai sinyal positif, bahwa manajemen berkomitmen memperbaiki kinerja keuangan dan menjaga keberlangsungan usaha. Namun, karena peningkatan tersebut belum signifikan, sinyal positif yang ditangkap pasar belum cukup kuat untuk mengubah persepsi risiko terhadap perusahaan secara menyeluruh.

Hasil penelitian ini berbanding terbalik dengan penelitian terdahulu yang dilakukan (Siswati et al., 2022) yang menunjukkan bahwa perusahaan (PT Blue Bird Tbk) terkait mampu memenuhi kewajiban jangka pendeknya dengan baik. Sementara hasil penelitian ini menunjukkan bahwa perusahaan (PT AirAsia Tbk) kurang mampu memenuhi kewajiban jangka pendeknya dan sejalan dengan penelitian terdahulu yang dilakukan (Panjaitan, 2020), (Mustika & Apriliani, 2022), dan (Monoarfa et al., 2022) dimana perusahaan-perusahaan terkait ini kurang mampu memenuhi kewajiban jangka pendeknya.

4.2 Rasio Solvabilitas

4.2.1 Debt to Equity Ratio

Berdasarkan data tabel yang dijabarkan sebelumnya menunjukkan bahwa pada tahun 2020 dan 2021 menunjukkan bahwa *Debt to Equity Ratio* berada pada -309% dan -199% hal ini menunjukkan bahwa total hutang lebih besar dibandingkan total modal. Hal ini dikarenakan akumulasi rugi yang besar dikarenakan kerugian yang terus berlanjut ini menggerus seluruh modal dan membuat posisi ekuitas menjadi negatif atau yang disebut defisiensi modal, beban keuangan dan operasional

tinggi yang disebabkan oleh beban sewa pesawat dan penyusutan dari aset hak-guna sesuai PSAK 73 sangat besar, pendapatan turun tajam karena pandemi covid-19 yang berimbas pada pembatasan perjalanan dan berkurangnya permintaan untuk layanan penerbangan, peningkatan utang pihak berelasi dikarenakan perusahaan mengandalkan pinjaman dari entitas induk karena kesulitan memperoleh pendanaan eksternal, liabilitas sewa jangka panjang dan pendek. Sehingga menunjukkan perusahaan dalam keadaan yang kurang sehat atau ekuitas yang negatif dimana beresiko perusahaan mengalami kebangkrutan. Pada tahun 2022 dan 2023 menunjukkan terjadi sedikit penurunan pada *Debt to Equity Ratio* yaitu sebesar -179% dan -177% hal ini dikarenakan penurunan total utang yang disebabkan oleh pembayaran liabilitas sewa, tidak ada penambahan utang baru yang signifikan, pengelolaan ulang struktur utang dan kenaikan total modal melalui upaya pengurangan defisiensi modal. Meskipun demikian perusahaan harus tetap memperbaiki restrukturisasi serta peningkatan kinerja. Kemudian selanjutnya, pada tahun 2023 kembali terjadi sedikit penurunan pada *Debt to Equity Ratio* yaitu sebesar -179% namun hal ini masih menunjukkan keadaan perusahaan dalam kondisi yang tidak sehat.

Dalam perspektif teori sinyal (*signal theory*) yang dikemukakan oleh Spence (1973) dalam (Ghozali, 2020), informasi keuangan perusahaan, seperti rasio solvabilitas, dapat menjadi media komunikasi antara manajemen dengan pihak eksternal, khususnya investor dan kreditur, untuk menyampaikan prospek dan kondisi keuangan perusahaan. Untuk menyampaikan sinyal tersebut diperlukan media yang bersifat formal berupa laporan keuangan yang telah dianalisis secara sistematis, sehingga sinyal tersebut dapat direspon secara sensitif oleh pihak eksternal untuk dijadikan dasar pengambilan keputusan. Oleh karena itu, sinyal yang diberikan oleh perusahaan harus benar-benar dapat meyakinkan pihak eksternal agar keputusan yang diambil tidak merugikan perusahaan dan dengan diberikannya sinyal tersebut dapat mengeliminir pertentangan antara pihak perusahaan dengan pihak-pihak eksternal. Dengan demikian, analisis rasio terhadap berbagai sub sistem Laporan Keuangan menjadi solusi strategis untuk menghasilkan informasi yang akurat yang kemudian dijadikan sinyal untuk diinformasikan ke berbagai pihak eksternal untuk menilai kesehatan keuangan perusahaan sebagai mitra bisnisnya. *Debt to Equity Ratio* (DER) yang sangat negatif pada tahun 2020 dan 2021, masing-masing sebesar -309% dan -199%, memberikan sinyal negatif yang kuat kepada pasar, bahwa perusahaan mengalami defisiensi modal akibat akumulasi rugi yang signifikan. Ekuitas yang negatif menunjukkan struktur permodalan yang tidak sehat, di mana total kewajiban jauh melampaui total modal, sehingga meningkatkan risiko kebangkrutan. Hal ini diperburuk oleh tingginya beban keuangan dan operasional, khususnya dari liabilitas sewa dan penyusutan aset hak-guna berdasarkan PSAK 73, serta penurunan pendapatan akibat pandemi Covid-19. Selain itu, peningkatan utang kepada pihak berelasi menunjukkan ketergantungan perusahaan terhadap entitas induk, sebagai akibat dari keterbatasan akses pendanaan eksternal.

Memasuki tahun 2022 dan 2023, meskipun terjadi penurunan rasio DER menjadi -179% dan -177%, perbaikan ini masih sangat terbatas dan belum mampu memberikan sinyal positif yang kuat kepada pasar. Penurunan ini mencerminkan upaya manajemen dalam memperbaiki struktur modal, antara lain melalui pembayaran sebagian liabilitas sewa, pengelolaan ulang struktur utang, serta pengurangan defisiensi modal. Namun, karena DER masih dalam kondisi negatif, sinyal yang diterima oleh investor tetap mencerminkan kondisi keuangan yang berisiko tinggi. Dengan demikian, berdasarkan teori sinyal, manajemen perlu melakukan perbaikan berkelanjutan dan menyampaikan strategi restrukturisasi

secara transparan, agar pasar dapat menangkap sinyal positif terkait prospek jangka panjang perusahaan dan memperbaiki persepsi risiko dari pihak eksternal. Hasil penelitian ini berbanding terbalik dengan penelitian terdahulu yang dilakukan (Siswati et al., 2022) yang menunjukkan bahwa perusahaan (PT Blue Bird Tbk) terkait mampu memenuhi kewajiban jangka panjangnya dengan baik dan penelitian terdahulu yang dilakukan (Panjaitan, 2020) yang menunjukkan bahwa perusahaan terkait mampu memenuhi kewajiban jangka panjangnya dengan baik. Sementara hasil penelitian ini menunjukkan bahwa perusahaan (PT AirAsia Tbk) kurang mampu memenuhi kewajiban jangka panjangnya walaupun terdapat sedikit pemulihan yang dilakukan perusahaan dan sejalan dengan penelitian terdahulu yang dilakukan (Monoarfa et al., 2022) dimana rasio solvabilitas kurang mampu memenuhi kewajiban jangka panjangnya.

4.3 Rasio Rentabilitas

4.3.1 Net Profit Margin

Berdasarkan data tabel yang dijabarkan sebelumnya menunjukkan bahwa pada tahun 2020 dan 2021 menunjukkan bahwa perusahaan mengalami kerugian bersih dibandingkan pendapatan sebesar -171% dan -373% melalui perhitungan *Net Profit Margin*. Hal ini dikarenakan penurunan pendapatan usaha secara signifikan yang diakibatkan pandemi covid-19 yang berimbas pada pembatasan perjalanan dan berkurangnya permintaan untuk layanan penerbangan, dan beban usaha tetap tinggi meski pendapatan turun diantaranya beban bahan bakar, beban penyusutan melonjak, beban perbaikan dan pemeliharaan, gaji, serta beban lain juga tetap tinggi. Hal ini menunjukkan Perusahaan mengalami tantangan keuangan yang cukup serius, disebabkan oleh pandemi covid-19 yang melanda dan mengganggu industri penerbangan.

Pada tahun 2022 dan 2023 terjadi pemulihan yang cukup signifikan yaitu *Net Profit Margin* sebesar -44% dan -16%. Hal ini dikarenakan peningkatan pendapatan usaha, efisiensi biaya melalui peningkatan aktivitas operasional terutama bahan bakar dan perbaikan, namun manajemen mampu mengelola biaya lain seperti pemasaran dan gaji secara lebih terkendali dibandingkan peningkatan pendapatan, pemulihan pasca-covid-19 seperti peningkatan jumlah penumpang dan operasional penerbangan seiring pelonggaran pembatasan perjalanan berdampak langsung terhadap pendapatan, diversifikasi pendapatan yang didapat dari pendapatan dari layanan tambahan seperti bagasi, pemilihan kursi, dan layanan inflight hal ini menunjukkan ke arah yang positif dilakukan perusahaan meskipun masih terjadi kerugian.

Dalam perspektif teori sinyal (*signal theory*) yang diperkenalkan oleh Spence (1973) dalam (Ghozali, 2020) mengisyaratkan pentingnya transformasi informasi yang dibuthkan oleh pihak eksternal perusahaan, sehingga dengan adanya transformasi informasi tersebut dapat mempengaruhi perilaku dan meyakinkan pihak eksternal terhadap kondisi perusahaan secara umum dan kondisi keuangan perusahaan secara khusus sebagai mitranya. Oleh karena itu, informasi keuangan seperti *Net Profit Margin* (NPM) berfungsi sebagai sinyal yang dikirimkan oleh manajemen kepada pihak eksternal, termasuk investor dan kreditur, mengenai kondisi dan prospek keuangan perusahaan. Pada tahun 2020 dan 2021, NPM PT AirAsia Indonesia Tbk menunjukkan angka yang sangat negatif, yaitu sebesar -171% dan -373%, yang mencerminkan kerugian bersih yang jauh lebih besar dibandingkan pendapatan yang diperoleh. Sinyal negatif ini mengindikasikan bahwa perusahaan berada dalam tekanan keuangan yang serius, sebagai akibat dari penurunan tajam pendapatan selama pandemi Covid-19, disertai tingginya beban operasional tetap, seperti bahan bakar, penyusutan, pemeliharaan, gaji, dan

beban lainnya. Kondisi ini memperkuat persepsi risiko dari pihak eksternal bahwa perusahaan memiliki profitabilitas yang rendah dan belum efisien dalam mengelola beban di tengah krisis.

Namun, pada tahun 2022 dan 2023, terjadi perbaikan bertahap terhadap NPM, yang masing-masing tercatat sebesar -44% dan -16%. Perbaikan ini menunjukkan bahwa perusahaan mulai mengirimkan sinyal positif kepada pasar, melalui peningkatan pendapatan usaha, efisiensi biaya operasional, dan pengelolaan beban tetap secara lebih optimal. Selain itu, pemulihan sektor penerbangan pasca-Covid-19, seperti meningkatnya jumlah penumpang dan aktivitas penerbangan, serta diversifikasi sumber pendapatan melalui layanan tambahan (*ancillary revenue*) menjadi strategi penting dalam memperkuat struktur pendapatan. Meskipun NPM masih berada pada posisi negatif, penurunan angka kerugian dari tahun ke tahun memberikan indikasi bahwa perusahaan berada dalam jalur pemulihan, dan ini dapat dianggap sebagai sinyal awal yang positif bahwa manajemen memiliki kapasitas adaptif dalam menghadapi tekanan eksternal. Dalam konteks Teori Sinyal, hal ini menjadi penting sebagai alat komunikasi strategis kepada pasar untuk membangun kembali kepercayaan investor terhadap prospek jangka panjang perusahaan.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian terdahulu yang dilakukan (Siswati et al., 2022) yang menunjukkan bahwa perusahaan (PT Blue Bird Tbk) terkait kurang mampu dalam pengelolaan laba perusahaan. Sementara hasil penelitian ini menunjukkan bahwa perusahaan (PT AirAsia Tbk) juga kurang mampu dalam pengelolaan laba perusahaan walaupun terdapat sedikit pemulihan yang dilakukan perusahaan dan berbanding terbalik dengan penelitian terdahulu yang dilakukan (Aznedra & Putra, 2020) dimana perusahaan (PT Putra Kundur Transportasi) mampu dalam pengelolaan laba perusahaan.

4.4 Rasio Profitabilitas

4.4.1 Return On Assets

Berdasarkan data tabel yang dijabarkan sebelumnya menunjukkan bahwa pada tahun 2020 dan 2021 menunjukkan bahwa perusahaan belum mampu menghasilkan laba dengan baik menggunakan asetnya, *Return On Assets* sebesar -45%. Hal ini dikarenakan akibat pandemi covid-19 yang berdampak pada industri penerbangan seperti pembatasan perjalanan sehingga terjadi penurunan permintaan dan berdampak pada pendapatan, lalu beban penyusutan dan kewajiban sewa tetap tinggi dikarenakan meski penerbangan terbatas, aset tetap dan hak-guna (*leased aircraft*) tetap menyumbang penyusutan dan kewajiban sewa besar, dan akumulasi kerugian dan defisiensi modal menunjukkan bahwa perusahaan terus mengalami kerugian operasional dan beban keuangan tanpa adanya return positif dari aset-aset yang dimiliki, beban keuangan tinggi dan terbatasnya arus kas, ketidakseimbangan struktur aset dan pendapatan.

Pada tahun 2022 dan 2023 terjadi penurunan dibandingkan tahun-tahun sebelumnya yaitu sebesar -31% dan -18%. Hal ini dikarenakan pemulihan operasional usai pandemi menyebabkan aktivitas penerbangan meningkat tajam di 2022 dan 2023 seiring pelonggaran pembatasan perjalanan, utilisasi aset lebih baik seiring dengan peningkatan jumlah penerbangan, aset ini digunakan lebih efektif menghasilkan pendapatan dibanding sebelumnya, saat grounded akibat pandemi, efisiensi biaya dan pengendalian beban tetap tercermin dari penyusutan aset turun, beban gaji, pemasaran, dan biaya sewa tetap dikendalikan seiring pendapatan naik, meningkatkan margin operasi, manajemen arus kas dan liabilitas dilakukan secara efektif dengan ditunjukkan oleh arus kas positif, pembayaran liabilitas sewa secara signifikan dilakukan untuk mengurangi beban

tetap ke depan. Hal ini menunjukkan terjadinya sedikit pemulihan meskipun masih dalam presentase yang negatif.

Dalam perspektif teori sinyal (*signal theory*) yang dikemukakan oleh Spence (1973) dalam (Ghozali, 2020) bahwa teori sinyal juga memberi isyarat agar isyarat yang diberikan oleh perusahaan kepada mitranya sebagai pihak eksternal harus benar-benar berisi informasi atau pesan yang valid berdasarkan apa yang benar-benar terjadi di lingkungan perusahaan, sebab setiap sinyal yang diterima oleh pihak eksternal perusahaan akan berpengaruh terhadap perilaku pihak eksternal baik secara individu maupun secara kelompok dalam pengambilan keputusan dalam jangka panjang. Oleh karena itu, informasi keuangan seperti *Return On Assets* (ROA) menjadi salah satu komponen yang akan digunakan oleh perusahaan untuk memberikan sinyal kepada pihak eksternal, khususnya investor dan kreditur, mengenai kinerja keuangan dan efektivitas penggunaan aset dalam menghasilkan laba. Pada tahun 2020 dan 2021, ROA PT AirAsia Indonesia Tbk berada pada posisi negatif sebesar -45%, yang mencerminkan ketidakmampuan perusahaan dalam memanfaatkan asetnya secara produktif untuk menghasilkan keuntungan. Sinyal negatif ini memperkuat persepsi pasar bahwa perusahaan berada dalam kondisi tidak efisien dan menghadapi tekanan finansial berat akibat pandemi Covid-19, yang menyebabkan penurunan permintaan, pembatasan perjalanan, serta tetap tingginya beban penyusutan dan kewajiban sewa atas aset tetap dan aset hak-guna meskipun penerbangan terbatas. Akumulasi kerugian dan defisiensi modal memperjelas bahwa aset-aset yang dimiliki tidak memberikan pengembalian positif, dan perusahaan mengalami ketidakseimbangan antara struktur aset dan pendapatan.

Memasuki tahun 2022 dan 2023, ROA menunjukkan perbaikan menjadi -31% dan -18%, yang memberikan sinyal awal yang lebih positif kepada pasar. Perbaikan ini didorong oleh meningkatnya aktivitas penerbangan seiring pemulihan industri pasca-pandemi, peningkatan utilisasi aset, serta pengendalian beban tetap dan efisiensi biaya. Selain itu, manajemen arus kas dan liabilitas yang lebih efektif, seperti terciptanya arus kas positif dan pembayaran liabilitas sewa secara signifikan, mencerminkan komitmen perusahaan dalam memperbaiki struktur keuangannya. Meskipun ROA masih berada pada level negatif, arah perbaikannya menunjukkan bahwa manajemen mulai mengirimkan sinyal ke pasar bahwa perusahaan sedang berada dalam proses pemulihan dan memiliki prospek keuangan yang lebih baik dibandingkan periode sebelumnya. Oleh karena itu, dalam konteks teori sinyal, perubahan tren ROA ini merupakan bentuk komunikasi strategis dari manajemen kepada investor, bahwa aset perusahaan mulai dikelola secara lebih produktif dan upaya pemulihan sedang berlangsung meskipun belum sepenuhnya pulih.

Hasil penelitian ini berbanding terbalik dengan penelitian terdahulu yang dilakukan (Aznedra & Putra, 2020) yang menunjukkan bahwa perusahaan (PT Putra Kundur Transportasi Batam) kontribusi total aset terhadap laba bersih sangat baik serta kemampuan manajemen perusahaan dalam menghasilkan laba bersih sudah baik. Sementara hasil penelitian ini menunjukkan bahwa perusahaan (PT AirAsia Tbk) kontribusi total asetnya terhadap laba bersih kurang baik.

4.4.2 *Return On Equity*

Berdasarkan data tabel yang dijabarkan sebelumnya menunjukkan bahwa pada tahun 2020 menunjukkan bahwa perusahaan mampu menghasilkan laba menggunakan ekuitas dengan baik, dilihat dari perhitungan *Return On Assets* sebesar 95%. Nilai positif ROE yang tinggi tersebut merupakan akibat dari kondisi ekuitas negatif, di mana perusahaan mencatat kerugian besar sementara total

ekuitas juga turun ke posisi di bawah nol. Hal ini menyebabkan rasio ROE terdistorsi dan tidak mencerminkan profitabilitas operasional yang sehat. Hal ini dikarenakan pendapatan anjlok akibat pandemi covid-19 yang berdampak pada industri penerbangan seperti pembatasan perjalanan sehingga terjadi penurunan permintaan dan berdampak pada pendapatan, disamping itu juga beban tetap tinggi, kerugian akumulatif besar, beban bunga tinggi, ekuitas negatif atau defisiensi modal. Hal ini, menunjukkan bahwa perusahaan mampu mengoptimalkan ekuitas dengan baik.

Tahun 2021, 2022, 2023 terjadi penurunan menjadi 45%, 24%, 14% dibandingkan tahun sebelumnya dikarenakan pendapatan meningkat drastis disebabkan oleh pemulihan rute penerbangan secara bertahap setelah pandemi, baik domestik maupun internasional, seiring meningkatnya mobilitas masyarakat, lalu efisiensi biaya operasional dan depresiasi melalui negosiasi ulang kontrak sewa pesawat dengan lessor agar biaya lebih rendah termasuk skema sewa berbasis jam terbang, penataan ulang kewajiban dan restrukturisasi keuangan dengan negosiasi ulang dengan kreditur dan lessor untuk memperpanjang tenor pinjaman bank jangka panjang, kemudian dukungan pemegang saham melalui instrumen ekuitas jangka panjang dimana pemegang saham utama menyuntikkan dana dalam bentuk tambahan modal disetor untuk menjaga solvabilitas.

Dalam perspektif teori sinyal (*signal theory*) yang dikemukakan oleh Spence (1973) dalam (Ghozali, 2020) bahwa teori sinyal memberi petunjuk kepada perusahaan untuk senantiasa menginformasikan kondisi perusahaan terutama yang berhubungan dengan manajemen dan kinerja keuangan perusahaan kepada pihak eksternal sebagai mitranya untuk dijadikan salah komponen bahan pertimbangan apakah pihak eksternal akan terus menjadi mitra perusahaan atau memutuskan hubungan kemitraannya. Oleh karena untuk meyakinkan keberlanjutan kemitraan tersebut, maka ada kewajiban prioritas untuk menginformasikan kondisi perusahaan kepada mitranya secara akurat. Salah satu tuntutan pihak eksternal perusahaan adalah perusahaan harus mengirimkan sinyal berupa laporan keuangan yang dalam prosesnya sudah didahului dengan analisis rasio termasuk analisis rasio keuangan seperti *Return on Equity* (ROE) yang kemudian akan digunakan oleh manajemen sebagai sarana untuk menyampaikan sinyal kepada pihak eksternal mengenai profitabilitas dan efisiensi dalam penggunaan modal sendiri. Pada tahun 2020, ROE PT AirAsia Indonesia Tbk tercatat sangat tinggi sebesar 95%, namun nilai tersebut bukan mencerminkan profitabilitas yang sehat, melainkan distorsi akibat kondisi ekuitas yang negatif. Ekuitas negatif terjadi karena akumulasi kerugian yang besar, beban tetap dan beban bunga yang tinggi, serta penurunan drastis pendapatan akibat pandemi Covid-19 yang menghantam industri penerbangan. Dalam konteks ini, tingginya ROE justru menjadi sinyal negatif, karena tidak mencerminkan keberhasilan operasional, melainkan kondisi struktur modal yang tidak sehat akibat defisiensi ekuitas.

Selanjutnya, pada tahun 2021 hingga 2023, ROE mengalami penurunan bertahap menjadi 45%, 24%, dan 14%. Meskipun secara numerik mengalami penurunan, perubahan ini justru memberikan sinyal yang lebih rasional dan positif kepada pasar, bahwa perusahaan mulai memasuki fase pemulihan yang lebih stabil. Penurunan ROE diiringi dengan peningkatan pendapatan seiring pulihnya aktivitas penerbangan pasca-pandemi, baik untuk rute domestik maupun internasional. Di sisi lain, perusahaan berhasil melakukan efisiensi biaya melalui negosiasi ulang kontrak sewa pesawat dengan skema biaya berbasis jam terbang, serta restrukturisasi kewajiban jangka panjang melalui kesepakatan baru dengan kreditur dan lessor. Tambahan modal dari pemegang saham utama dalam bentuk ekuitas jangka panjang juga mengirimkan sinyal kepercayaan terhadap

keberlanjutan usaha perusahaan, sekaligus memperkuat struktur permodalan. Dalam konteks teori sinyal, ROE yang menurun namun didukung oleh restrukturisasi yang terencana dan injeksi modal menjadi sinyal positif bahwa perusahaan tidak lagi bergantung pada distorsi akuntansi, melainkan mulai menunjukkan proses pemulihan yang fundamental dan kredibel di mata investor serta pihak eksternal lainnya.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian terdahulu yang dilakukan (Aznedra & Putra, 2020) yang menunjukkan bahwa perusahaan (PT Putra Kundur Transportasi Batam) kontribusi ekuitas terhadap laba bersih sangat baik serta kemampuan manajemen perusahaan dalam menghasilkan laba bersih sudah baik. Sementara hasil penelitian ini menunjukkan bahwa perusahaan (PT AirAsia Tbk) kontribusi ekuitas terhadap laba bersih sangat baik.

4.4.3 *Gross Profit Margin*

Berdasarkan data tabel yang dijabarkan sebelumnya menunjukkan bahwa pada tahun 2020 dan 2021 terlihat bahwa perusahaan mengalami kerugian kotor yang signifikan karena beban operasional jauh lebih besar dari pendapatan usaha. Hal ini bisa dilihat dari sisi *Gross Profit Margin* yaitu sebesar -174% dan -267%. Ini disebabkan oleh pandemi covid-19 yang sangat berdampak pada industri penerbangan yang menghentikan seluruh penerbangan baik penerbangan domestik maupun internasional sehingga menyebabkan penurunan pendapatan tetapi biaya operasional yang tetap tinggi meskipun pendapatan menurun, biaya ini masih besar karena biaya kontrak minimum, dan pemeliharaan berkala tetap harus dilakukan, meski pesawat tidak digunakan. Ditambah lagi perusahaan belum mampu menyesuaikan diri dengan kondisi.

Pada tahun 2022 dan 2023 terjadi pemulihan yang cukup signifikan dimana pada sisi *Gross Profit Margin* menurun menjadi -34% dan -12%, Hal ini didukung dengan aktivitas penerbangan mulai kembali berjalan, termasuk penerbangan domestik serta pendapatan usaha lain meningkat hal ini diakibatkan penghapusan kewajiban kontrak, pemulihan piutang atau penghasilan dari aset non-operasional. Meskipun adanya pemulihan yang dilakukan perusahaan tetapi perusahaan belum dikatakan sehat.

Dalam perspektif teori sinyal (*signal theory*) yang dikemukakan oleh Spence (1973) dalam (Ghozali, 2020) bahwa dalam teori sinyal tersebut juga memberikan penekanan agar informasi yang disajikan harus benar-benar sudah diolah di internal perusahaan sebelum dipublikasikan secara terbuka kepada pihak eksternal perusahaan, sehingga menjadi sebuah sinyal yang sudah bersifat formal, bersifat final dan akuntabel. Oleh karena itu, informasi keuangan seperti *Gross Profit Margin* (GPM) dapat dijadikan sebagai sinyal penting oleh manajemen untuk mengkomunikasikan kondisi dan kinerja perusahaan kepada pihak eksternal seperti investor, kreditur, dan pasar modal.

Pada tahun 2020 dan 2021, GPM PT AirAsia Indonesia Tbk menunjukkan nilai negatif yang sangat signifikan, yaitu sebesar -174% dan -267%. Sinyal negatif ini menunjukkan bahwa perusahaan mengalami kerugian kotor yang besar, di mana beban operasional jauh melampaui pendapatan usaha. Kondisi ini disebabkan oleh dampak langsung pandemi Covid-19 yang menghentikan seluruh operasional penerbangan, baik domestik maupun internasional, sehingga pendapatan turun drastis. Namun, biaya operasional seperti kontrak minimum dan perawatan pesawat tetap harus dibayarkan meskipun pesawat tidak beroperasi. Selain itu, ketidakmampuan perusahaan dalam menyesuaikan biaya terhadap penurunan pendapatan memperburuk kondisi margin kotor, sehingga memperkuat sinyal kepada investor bahwa perusahaan sedang menghadapi

tekanan operasional yang serius.

Pada tahun 2022 dan 2023, GPM menunjukkan perbaikan dengan nilai -34% dan -12%. Perubahan ini memberikan sinyal awal yang lebih positif kepada pasar, bahwa perusahaan mulai memasuki fase pemulihan. Pemulihan ini didorong oleh kembali beroperasinya penerbangan, baik domestik maupun internasional, serta adanya tambahan pendapatan dari penghapusan kewajiban kontrak, pemulihan piutang, dan penghasilan dari aset non-operasional. Meski demikian, nilai GPM yang masih negatif mengindikasikan bahwa perusahaan belum sepenuhnya pulih dan belum mencapai efisiensi operasional yang optimal. Dalam konteks Teori Sinyal, penurunan kerugian kotor ini mencerminkan upaya manajemen dalam memperbaiki struktur biaya dan meningkatkan pendapatan, namun sinyal yang diterima investor tetap berhati-hati karena margin kotor belum masuk ke zona positif. Oleh karena itu, perusahaan perlu terus menunjukkan strategi yang kredibel dan transparan agar sinyal positif yang dikirim dapat diterima secara kuat oleh pasar, dan memperbaiki persepsi terhadap prospek usaha jangka panjang.

Hasil penelitian ini berbanding terbalik dengan penelitian terdahulu yang dilakukan (Aznedra & Putra, 2020) yang menunjukkan bahwa perusahaan (PT Putra Kundur Transportasi Batam) kontribusi penjualan/pendapatan bersih terhadap laba kotor sangat baik serta kemampuan manajemen perusahaan dalam menghasilkan laba bersih sudah baik. Sementara hasil penelitian ini menunjukkan bahwa perusahaan (PT AirAsia Tbk kontribusi penjualan/pendapatan bersih terhadap laba kotor kurang baik.

4.4.4 *Operating Profit Margin*

Berdasarkan data tabel yang dijabarkan sebelumnya menunjukkan bahwa pada tahun 2020 dan 2021 biaya operasional melebihi pendapatan operasional Hal ini disebabkan dari dampak pandemi covid-19 terhadap industri penerbangan, seperti pembatasan perjalanan yang membuat permintaan penerbangan menurun, biaya operasional yang tetap tinggi yaitu biaya bahan bakar, beban sewa, beban gaji dan tunjangan, lalu tidak ada sumber pendapatan tambahan yang signifikan dikarenakan perusahaan tidak memiliki diversifikasi pendapatan dari sumber lain seperti logistik, cargo, atau afiliasi digital melalui *Operating Profit Margin* sebesar -174% dan -267%.

Pada tahun 2022 dan 2023 mulai terjadi sedikit pemulihan dilihat dari *Operating Profit Margin* sebesar -35% dan -11%, hal ini bisa dilihat dari peningkatan pendapatan usaha didorong oleh pemulihan penuh penerbangan pasca-covid yaitu rebound penumpang domestik & internasional, dan penurunan biaya operasional terjadi secara relatif terhadap pendapatan

Dalam perspektif teori sinyal (*signaling theory*) , yang dikemukakan oleh Spence (1973) dalam (Ghozali, 2020) secara implisit memberikan pesan bahwa sinyal yang diberikan dalam berbagai bentuk harus lahir dari perilaku perusahaan yang memiliki manajemen yang kuat untuk menganalisa kerumitan manajemen keuangan, sehingga kerumitan tersebut dapat dianalisis secara sistematis untuk menghasilkan sebuah informasi yang akurat sebagai bagian dari sinyal untuk ditransformasikan kepada pihak eksternal. Jika dihubungkan dengan upaya perbaikan bertahap pada nilai *Operating Profit Margin* pada tahun 2022 dan 2023 dapat diartikan sebagai sinyal positif yang dikirimkan oleh manajemen kepada pasar dan investor mengenai arah pemulihan kinerja perusahaan.

Setelah mengalami tekanan ekstrem pada tahun 2020 dan 2021 akibat pandemi Covid-19, perusahaan menunjukkan komitmen untuk memperbaiki kondisi keuangan melalui peningkatan pendapatan dari pemulihan penerbangan serta

pengendalian biaya operasional. Perbaikan ini menjadi sinyal bahwa manajemen memiliki strategi yang kredibel dan prospektif untuk memulihkan profitabilitas, sekalipun margin operasional masih berada dalam zona negatif. Dalam konteks teori ini, setiap upaya efisiensi, restrukturisasi, dan peningkatan aktivitas operasional mencerminkan informasi internal yang secara sengaja dikomunikasikan kepada pihak eksternal bahwa perusahaan sedang bergerak menuju kondisi yang lebih sehat. Hal ini diharapkan dapat meningkatkan kepercayaan investor, kreditor, dan pemangku kepentingan lainnya, serta membuka peluang lebih besar untuk akses pendanaan di masa depan.

Hasil penelitian ini berbanding terbalik dengan penelitian terdahulu yang dilakukan (Aznedra & Putra, 2020) yang menunjukkan bahwa perusahaan (PT Putra Kundur Transportasi Batam) kontribusi penjualan/pendapatan bersih terhadap laba operasional sangat baik serta kemampuan manajemen perusahaan dalam menghasilkan laba bersih sudah baik. Sementara hasil penelitian ini menunjukkan bahwa perusahaan (PT AirAsia Tbk) kontribusi penjualan/pendapatan bersih terhadap laba operasional kurang baik.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis, kinerja keuangan PT AirAsia Tbk periode 2020–2023 menunjukkan kondisi yang kurang sehat, ditandai oleh rendahnya rasio likuiditas dan solvabilitas serta sebagian besar indikator profitabilitas dan rentabilitas yang negatif. Meskipun demikian, terdapat indikasi pemulihan pada tahun 2022 dan 2023 melalui peningkatan efisiensi biaya, restrukturisasi keuangan, serta pertumbuhan pendapatan pasca-pandemi. Oleh karena itu, perusahaan disarankan untuk memperkuat struktur keuangan melalui optimalisasi aset lancar, pengendalian beban operasional, pengurangan ketergantungan pada utang, serta peningkatan diversifikasi pendapatan. Selanjutnya, bagi peneliti mendatang, disarankan untuk memperluas ruang lingkup analisis dengan memasukkan indikator keuangan lainnya seperti rasio aktivitas dan rasio pertumbuhan, serta mempertimbangkan pendekatan kualitatif atau campuran agar memperoleh gambaran yang lebih komprehensif. Penambahan rentang waktu analisis juga diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih mendalam terhadap pola keuangan jangka panjang dan efektivitas strategi pemulihan perusahaan.

Referensi :

- Antoniawati, A. (2022). Analisis Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas, Dan Leverage Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bei Tahun 2018-2020. *Jurnal Ilmu Manajemen*, 10(1). <https://doi.org/https://doi.org/10.26740/jim.v10n1.p28-38>
- Aznedra, & Putra, R. (2020). Analisis Laporan Keuangan Untuk Menilai Kinerja Perusahaan Menggunakan Analisis Rasio Profitabilitas Pada Pt Putra Kundur Transportasi Batam. *Jurnal Akuntansi Pengukuran*, 14(1), 55–62. <https://doi.org/https://doi.org/10.33373/mja.v14i1.2438>
- Ghozali, I. (2020). *25 Grand Theory*. Yoga Pratama.
- Hamdiah, C., Riza, A., Maryam, Rusmina, C., & Abdullah, Z. (2022). Analisis Rasio Profitabilitas Pada Perusahaan Manufaktur Sektor Kosmetik Dan Keperluan Rumah Tangga Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2016-2019. *Jurnal Ekonomi, Manajemen, Dan Akuntansi*, 8. <https://doi.org/https://doi.org/10.35870/jemsi.v8i1.640>
- Hanafi, M. M., & Halim, A. (2005). *Analisis Laporan Keuangan* (2nd ed.). Unit Penerbit Dan Percetakan Amp-Ykpn.
- Majeedah Isma, N., Zakiya, M., Darmawan, & Jufri, A. (2022). Analisis Perbandingan Rasio Profitabilitas Perusahaan Sektor Transportasi Periode (2016-2021). *Jurnal Ekonomi & Kewirausahaan Kreatif*, 07. <https://doi.org/https://doi.org/10.59179/jek.v7i02.81>

- MDE, P., Inapty, B., & Waskito, I. (2022). Analisis Kinerja Keuangan Pt Garuda Indonesia Sebelum Dan Sesudah Tindakan Window Dressing Laporan Keuangan Tahun 2018. *Jurnal Riset Mahasiswa*. <https://doi.org/https://doi.org/10.29303/risma.v2i4.322>
- Monoarfa, P. S. M., Murni, S., & Tulung, J. (2022). Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bei Pada Masa Pandemi Covid-19. *Jurnal EMBA: Jurnal Riset Ekonomi, Manajemen, Bisnis Dan Akuntansi*, 10(3). <https://doi.org/https://doi.org/10.35794/emba.v10i3.41899>
- Mustika, G., & Apriliani, I. (2022). Analisis Rasio Likuiditas Terhadap Kinerja Keuangan PT Garuda Indonesia Pada Masa Pandemi (2020). *Jurnal Ilmiah Ekonomi Dan Keuangan Syariah*, 3(2). <https://doi.org/https://doi.org/10.32670/ecoiqtishodi.v3i2.1052>
- Panjaitan, R. (2020). Analisis Rasio Keuangan Untuk Menilai Kinerja Keuangan: Studi Kasus Pada Sebuah Perusahaan Jasa Transportasi. *Jurnal Manajemen*, 6. <http://ejournal.lmiimedan.net>
- Siswati, A., Suhaji, & Retno, G. (2022). Analisis Kinerja Keuangan Pada Perusahaan Transportasi (Studi Kasus Pada PT. Blue Bird, Tbk Tahun 2015-2020). *Jurnal Ilmu Sosial*, 1. <https://www.bajangjournal.com/index.php/JISOS/article/view/3297>