

**ANALISIS FINANCIAL DISTRESS DENGAN METODE ALTMAN
Z-SCORE PADA PERUSAHAAN PENERBANGAN YANG
TERDAFTAR DI BEI TAHUN 2019-2022**

SKRIPSI



SAIFUL

105731124417

**PROGRAM STUDI AKUNTANSI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
MAKASSAR
2024**

KARYA TUGAS AKHIR MAHASISWA

JUDUL PENELITIAN:

**ANALISIS FINANCIAL DISTRESS DENGAN METODE ALTMAN
Z-SCORE PADA PERUSAHAAN PENERBANGAN YANG
TERDAFTAR DI BEI TAHUN 2019-2022**

SKRIPSI

Disusun dan Diajukan Oleh:

**SAIFUL
NIM:105731124417**

**Untuk Memenuhi Persyaratan Guna Memperoleh Gelar Sarjana
Akuntansi (S.AK) pada Program Studi Akuntansi Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Muhammadiyah Makassar**

**PROGRAM STUDI AKUNTANSI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
MAKASSAR**

2024

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO

“Ketika telah melakukan yang terbaik yang kita bisa, maka kegagalan bukan sesuatu yang harus disesalkan, tapi jadikanlah pelajaran atau motivasi diri “

PERSEMBAHAN



**Puji syukur kehadiran Allah SWT Tuhan semesta alam yang senantiasa memberkahi kita
semua.**

Alhamdulillah Rabbil'alamin

**Skripsi ini saya persembahkan untuk kedua orang tua saya Bapak H. Lanti dan Ibu H. Hasma
beserta keluarga yang turut andil memberikan saya dukungan sehingga skripsi ini
terselesaikan**



**PROGRAM STUDI AKUNTANSI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**

Jl. Sultan Alauddin No. 295 gedung iqra Lt. 7 Tel. (0411) 866972Makassar

HALAMAN PERSETUJUAN

Judul Penelitian : Analisis Finansial Distress dengan Metode Altman Z-Score pada Perusahaan Penerbangan yang Terdaftar di BEI tahun 2019-2022

Nama Mahasiswa : Saiful

No. Stambuk/NIM : 105731124417

Program Studi : Akuntansi

Fakultas : Ekonomi dan Bisnis

Perguruan Tinggi : Universitas Muhammadiyah Makassar

Menyatakan bahwa Skripsi ini telah diteliti, diperiksa, dan diujikan didepan panitia Penguji skripsi strata satu (S1) pada tanggal 17 Mei 2024 di Program Studi Akuntansi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Makassar.

Makassar, 25 Mei 2024

Menyetujui,

Pembimbing I

Mira, SE., M.Ak., Ak
NIDN: 0903038803

Pembimbing II

Masrullah, SE., M.Ak
NIDN: 0923089201

Mengetahui,

Dekan

Dr. H. Andi Jam'an, SE., M.Si
NBM: 0902116603

Ketua Program Studi

Mira, SE., M.Ak., Ak
NBM: 128 6844



**PROGRAM STUDI AKUNTANSI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**

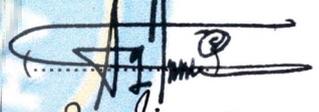
Jl. Sultan Alauddin No. 295 gedung iqra Lt. 7 Tel. (0411) 866972 Makassar

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi atas Nama: Saiful, Nim: 105731124417 diterima dan disahkan oleh Panitia Ujian Skripsi berdasarkan Surat Keputusan Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar Nomor : 0007/SK-Y/62201/091004/2024, Tanggal 17 Dzulqa'dah 1445 H /25 Mei 2024 M. Sebagai salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana Akuntansi pada Program Studi Akuntansi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Makassar.

Makassar, 17 Dzulqa'dah 1445 H
25 Mei 2024 M

PANITIA UJIAN

- | | | |
|------------------|--|---|
| 1. Pengawas Umum | : Prof. Dr. H. Ambo Asse, M.Ag
(Rektor Unismuh Makassar) |  |
| 2. Ketua | : Dr. H. Andi Jam'an, S.E., M.Si.
(Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis) |  |
| 3. Sekretaris | : Agusdiwana Suarni, S.E., M.Acc.
(Wakil Dekan I Fakultas Ekonomi dan Bisnis) |  |
| 4. Penguji | : 1. Dr. Syamsuddin, S.Pd., M.Ak |  |
| | 2. Amran, SE., M.Ak., Ak., CA |  |
| | 3. Mira, SE., M.Ak., Ak |  |
| | 4. Masrullah, S.E., M.Ak |  |

Disahkan Oleh,
Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Muhammadiyah Makassar

Dr. H. Andi Jam'an, S.E., M.Si
NBM: 0902116603



**PROGRAM STUDI AKUNTANSI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**

Jl. Sultan Alauddin No. 295 gedung iqra Lt. 7 Tel. (0411) 866972 Makassar

SURAT PERNYATAAN KEABSAHAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Saiful
Stambuk : 105731124417
Program Studi : Akuntansi
Judul Skripsi : Analisis Finansial Distress dengan Metode Altman Z-Score pada Perusahaan Penerbangan yang Terdaftar di BEI tahun 2019-2022

Dengan ini menyatakan bahwa:

Skripsi yang saya ajukan didepan tim penguji adalah asli hasil karya sendiri, bukan hasil jiplakan dan tidak dibuat oleh siapa pun.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya dan saya bersedia menerima sanksi apabila pernyataan ini tidak benar.

Makassar, 17 Dzulqa'dah 1445 H
25 Mei 2024 M

Yang Membuat Pernyataan,



Saiful
NIM: 105731124417



Dr. Andi Jam'ar, S.E., M.Si
NBM: 0902116603

Ketua Program Studi

Mira, SE., M.Ak., Ak
NBM: 128 6844

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN
PUBLIKASI TUGAS AKHIR

Sebagai sivitas akademik Universitas Muhammadiyah Makassar, saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : SAIFUL
Stambuk : 105731124417
Program Studi : Akuntansi
Fakultas : Ekonomi Dan Bisnis
Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan,menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Muhammadiyah Makassar **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul:

**ANALISIS FINANCIAL DISTRESS DENGAN METODE ALTMAN
Z-SCORE PADA PERUSAHAAN PENERBANGAN YANG
TERDAFTAR DI BEI TAHUN 2019-2022**

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Muhammadiyah Makassar berhak menyimpan, mengalihmedia/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya

Makassar, 25 Mei 2024

Yang Membuat Pernyataan,


SAIFUL
172A5ALX195595706 **105731124417**

KATA PENGANTAR



Puji dan Syukur Alhamdulillah penulis panjatkan ke hadirat Allah Swt atas segala rahmat dan hidayah yang tiada henti diberikan kepada hamba-Nya. Shalawat dan salam tak lupa penulis kirimkan kepada Rasulullah Muhammad SAW beserta para keluarga, sahabat dan para pengikutnya. Merupakan nikmat yang tiada ternilai manakala penulisan skripsi yang berjudul “*analisis financial distress* dengan metode altman Z-score pada perusahaan penerbangan yang terdaftar di bej tahun 2019-2022”.

Skripsi yang penulis buat ini bertujuan untuk memenuhi syarat dalam menyelesaikan program Sarjana (S1) pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Makassar.

Teristimewa dan terutama penulis sampaikan ucapan terima kasih kepada kedua orang tua penulis **H. Lanti dan H. hasma** yang senantiasa memberi harapan, semangat, perhatian, kasih sayang dan doa tulus. Dan saudara-saudaraku tercinta yang senantiasa mendukung dan memberikan semangat hingga akhir studi ini. Dan seluruh keluarga besar atas segala pengorbanan, serta dukungan baik materi maupun moral, dan doa restu yang telah diberikan demi keberhasilan penulis dalam menuntut ilmu. Semoga apa yang telah mereka berikan kepada penulis menjadi ibadah dan cahaya penerang kehidupan di dunia dan di akhirat.

Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan dorongan dari berbagai pihak. Begitu pula penghargaan yang setinggi-tingginya dan terima kasih banyak disampaikan dengan hormat kepada:

1. Bapak Prof. Dr. H. Ambo Asse, M.Ag, Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar.
2. Dr. H. Andi Jam'an, SE., M.Si, Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Makassar.
3. Ibu Mira, SE.,M.Ak, selaku Ketua Program Studi Akuntansi Universitas Muhammadiyah Makassar.
4. Ibu Mira, SE.,M.Ak, selaku Pembimbing I yang senantiasa meluangkan waktunya membimbing dan mengarahkan penulis, sehingga Skripsi selesai dengan baik.
5. Bapak Masrullah, SE.,M.Ak, selaku Pembimbing II yang telah berkenan membantu selama dalam penyusunan skripsi hingga ujian skripsi.
6. Bapak/Ibu dan Asisten Dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Makassar yang tak kenal lelah banyak menuangkan ilmunya kepada penulis selama mengikuti kuliah.
7. Segenap Staf dan Karyawan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Makassar.
8. Rekan-rekan Mahasiswa Fakultas Ekonomi dan Bisnis Program Studi Akuntansi Angkatan 2017 yang selalu belajar bersama yang tidak sedikit bantuannya dan dorongan dalam aktivitas studi penulis.
9. Terima kasih teruntuk semua kerabat yang tidak bisa saya tulis satu persatu yang telah memberikan semangat, kesabaran, motivasi, dan dukungannya sehingga penulis dapat merampungkan penulisan Skripsi ini.

Akhirnya, sungguh penulis sangat menyadari bahwa Skripsi ini masih sangat jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, kepada semua pihak utamanya

para pembaca yang budiman, penulis senantiasa mengharapkan saran dan kritiknya demi kesempurnaan Skripsi ini.

Mudah-mudahan Skripsi yang sederhana ini dapat bermanfaat bagi semua pihak utamanya kepada Almamater tercinta Kampus Biru Universitas Muhammadiyah Makassar.

Billahi fii Sabilil Haq, Fastabiqul Khairat, Wassalamu'alaikum Wr.Wb

Makassar, 2024

Penulis,

Saiful



ABSTRAK

SAIFUL. 105731124417. 2019. Analisis financial distress dengan metode altman z-score pada perusahaan penerbangan yang terdaftar di bei 2019-2022. **Program Studi S1 Akuntansi, Jurusan Akuntansi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Muhammadiyah Makassar, dibawah bimbingan Mira dan Masrullah sebagai pembimbing.**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana Analisis Kinerja Keuangan Perusahaan penerbangan di Indonesia Menggunakan Model Z-Score. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif deskriptif dan menggunakan model Z-Score untuk menilai kinerja Perusahaan. Tahapan pengolahan data diawali dengan pengumpulan data laporan keuangan sesuai indikator Z-Score model, Melakukan perhitungan masing-masing item indikator, merumuskan hasil sesuai dengan model Z-Score dianalisis dan penarikan simpulan penelitian. Data Laporan keuangan yang diambil adalah 4 tahun (2019-2022) yang merupakan data time series.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa secara keseluruhan kinerja keuangan perusahaan penerbangan Indonesia dilihat dari Model Z-Score menunjukkan mayoritas berkategori baik dan 3 perusahaan masuk kategori sehat yaitu PT Garuda Indonesia Tbk, PT Jaya Trishindo Tbk, dan PT Indonesia Transport & Infrastructure Tbk . Untuk PT Garuda Indonesia Tbk dikategorikan sehat untuk tahun 2019-2022, PT Jaya Trishindo Tbk 2019, 2021 dan 2022, PT Indonesia Transport & Infrastructure Tbk untuk tahun 2019 dan 2022 konstan dinilai sehat. PT AirAsia Indonesia Tbk masuk dalam kategori potensi bangkrut untuk 2019-2022 Hal ini menunjukkan bahwa Pengawasan keuangan perlu ditingkatkan dan informasi ini memberikan warning kepada perusahaan harus lebih memfokuskan pada usaha perbaikan kinerja keuangan masing-masing untuk meningkatkan rasio yang ada.

Kata kunci: Kinerja Keuangan, Perusahaan penerbangan, Z-Score

ABSTRAK

SAIFUL. 105731124417. 2019. Financial distress analysis with altman z-score method in aviation companies listed on bei 2019-2022. S1 Accounting Study Program, Department of Accounting, Faculty of Economics and Business, Universitas Muhammadiyah Makassar, under the guidance of Mira and Masrullah as supervisors.

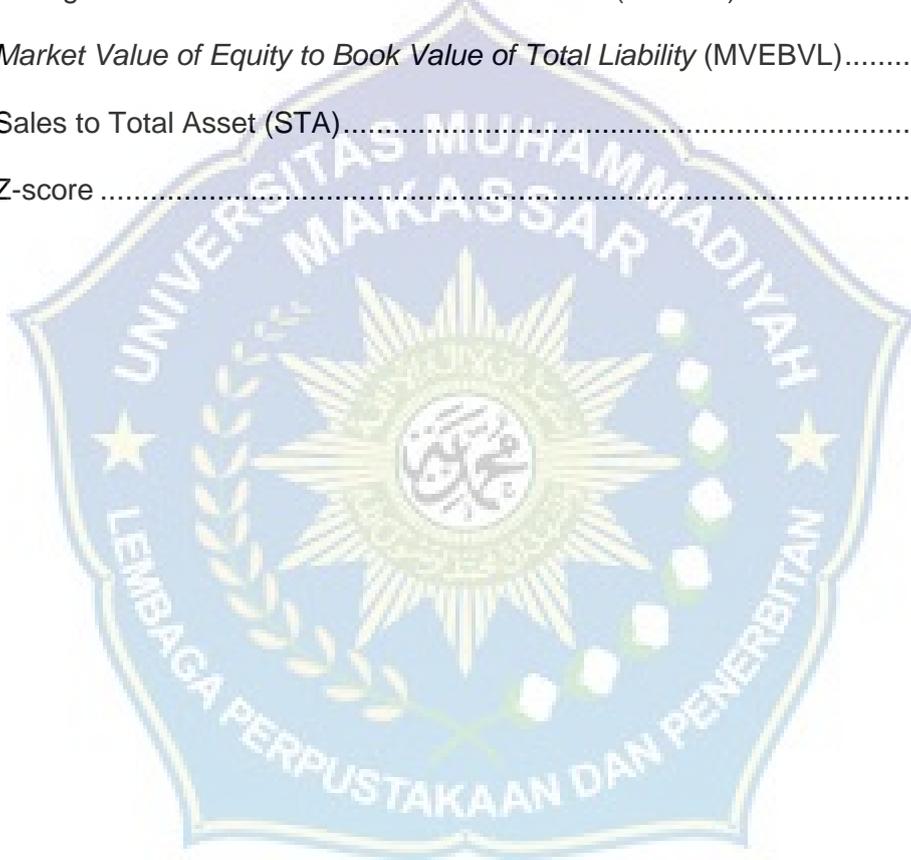
This study aims to determine how to analyze the financial performance of aviation companies in Indonesia using the Z-Score Model. This study uses a descriptive quantitative approach and uses the Z-Score model to assess the company's performance. The data processing stage begins with collecting financial statement data according to the Z-Score model indicator, calculating each indicator item, formulating the results according to the Z-Score model analyzed and drawing research conclusions. The financial report data taken is 4 years (2019-2022) which is time series data.

The results of this study indicate that the overall financial performance of Indonesian aviation companies seen from the Z-Score Model shows the majority are in the good category and 3 companies are in the healthy category, namely PT Garuda Indonesia Tbk, PT Jaya Trishindo Tbk, and PT Indonesia Transport & Infrastructure Tbk. For PT Garuda Indonesia Tbk is categorized as healthy for 2019-2022, PT Jaya Trishindo Tbk 2019, 2021 and 2022, PT Indonesia Transport & Infrastructure Tbk for 2019 and 2022 is constantly assessed as healthy. PT AirAsia Indonesia Tbk is in the category of potential bankruptcy for 2019-2022 This shows that financial supervision needs to be improved and this information provides a warning to companies to focus more on improving their respective financial performance to improve existing ratios.

Keywords: Financial Performance, Airline Company, Z-Score

DAFTAR TABEL

1 Daftar perusahaan penerbangan yang terdaftar di BEI	9
2 Kerangka pikiran	18
3 Net Working Capital to Total Asset (NWCTA)	36
4 Retained Earning to Total Asset (RETA)	22
5 Erning Before Interest and Tax to Total Assets (EBITTA)	38
6 <i>Market Value of Equity to Book Value of Total Liability</i> (MVEBVL)	39
7 Sales to Total Asset (STA)	41
8 Z-score	42



DAFTAR GAMBAR

1 kerangka Pemikiran.....	24
2 Net Working Capital to Total Asset (NWCTA)	36
3 Retained Earning to Total Asset (RETA).....	38
4 Erning Before Interest and Tax to Total Assets (EBITTA)	39
5 Market Value of Equity to Book Value of Total Liability (MVEBVL).....	40
6 Sales to Total Asset (STA).....	42
7 Z-score	43



DAFTAR ISI

SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL	ii
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	iii
HALAMAN PERSETUJUAN	iv
HALAMAN PENGESAHAN	v
SURAT PERNYATAAN KEABSAHAN	vi
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI	
TUGAS AKHIR	vii
KATA PENGANTAR	viii
ABSTRAK	xi
ABSTRACT	xii
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR ISI	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	6
A. Kebangkrutan	6
B. Laporan Keuangan	7
C. Analisis Laporan Keuangan dan Rasio Keuangan	7
D. Financial Distress	8
1. Pengertian financial distress	8
2. Jenis financial distress	9
3. Faktor financial distress	10
4. Tujuan financial distress.....	11
5. Model financial distress.....	13

E. Penelitian Terdahulu	19
F. Kerangka Pikir	24
BAB III METODE PENELITIAN	25
A. Jenis Penelitian	25
B. Fokus penelitian	25
C. Waktu dan Lokasi.....	25
D. Populasi dan Sampel	25
E. Definisi Operasional Variabel	28
F. Metode Analisis Data	28
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	29
A. Gambaran Umum Objek Penelitian.....	29
B. Hasil Penelitian	35
C. Pembahasan	43
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	47
A. Kesimpulan	47
B. Saran.....	47
DAFTAR PUSTAKA.....	49

BAB I

PENDALUHUAN

A. Latar Belakang Masalah

Industri transportasi adalah salah satu bagian dari industri yang sangat dibutuhkan dan dapat dikatakan penting bagi masyarakat dalam kehidupan sehari-hari. Pelayanan penerbangan merupakan kegiatan transportasi yang berteknologi tinggi, aman dan nyaman, sehingga pengguna jasa udara saat ini semakin populer di kalangan masyarakat untuk memenuhi kebutuhan transportasi jarak jauh pada rute domestik dan internasional (Fitriani & Huda, 2020). Perusahaan penerbangan termasuk skala besar dikarenakan membutuhkan sumber daya keuangan yang besar, sehingga pihak manajemen khususnya yang menangani keuangan perlu memperhatikan posisi keuangan perusahaan baik periode yang lalu, sekarang dan prediksi ke depan. Perusahaan yang baik adalah perusahaan yang dapat mencapai tujuannya sehingga mampu menunjang keberlangsungan hidup perusahaan. Berdirinya suatu perusahaan diharapkan dapat secara terus menerus di masa yang akan datang dalam jangka waktu panjang. Namun pada kenyataannya, tidak semua perusahaan mampu bertahan hidup dalam jangka panjang karena kemungkinan perusahaan akan mengalami kebangkrutan atau *financial distress* karena tidak mampu membiayai aktivitasnya.

Di Indonesia, tingkat persaingan untuk layanan penerbangan meningkat dengan cepat. Beberapa bisnis terkait penerbangan menyediakan berbagai rute domestik dan internasional dengan harga terjangkau. Luasnya wilayah Indonesia mendukung sejumlah perusahaan yang menyediakan jasa angkutan udara kepada

masyarakat. Menurut Simanjuntak (2017), transportasi udara merupakan pilihan bagi orang yang melakukan perjalanan dari satu tempat ke tempat lain dimana jarak yang jauh dapat ditempuh dalam waktu yang relatif singkat dengan biaya yang wajar. Hal ini membuat permintaan akan layanan penerbangan di Indonesia semakin tinggi.

Terlepas dari apakah mereka terdaftar di bursa saham atau tidak, maskapai penerbangan adalah bisnis yang substansial. Ini disebut sebagai bisnis skala besar karena membutuhkan sumber daya keuangan yang luas dan tenaga kerja yang besar. Oleh karena itu, tim manajemen harus menyadari posisi keuangan perusahaan di masa lalu, sekarang, dan masa depan, khususnya tim manajemen keuangan. Dalam proses penyusunan laporan keuangan, maskapai penerbangan dianggap sama dengan bisnis lain. Seperti yang dijelaskan oleh Kasmir (2013), penyusunan laporan keuangan dilakukan sesuai dengan aturan keuangan yang berlaku sehingga mampu menunjukkan posisi dan kondisi keuangan yang sebenarnya. Laporan keuangan disusun sesuai dengan peraturan yang berlaku sehingga mudah dibaca, dipahami dan dipahami oleh pihak yang berkepentingan.

Pasar penerbangan domestik merupakan pasar yang kompetitif bagi maskapai penerbangan. Yanuar (2020) mengklaim Garuda Indonesia mendominasi penerbangan domestik di Indonesia pada 2015, sedangkan Lion Air mendominasi penerbangan domestik di Indonesia pada 2014. Selanjutnya tercatat sebanyak 764.156 keberangkatan penerbangan domestik pada tahun 2016. Sedangkan Citilink Indonesia menerbangkan 78.935 penerbangan, disusul Lion Air sebanyak 180.581 penerbangan, Garuda Indonesia sebanyak 186.482 (24,4%), dan Wings Air

sebanyak 86.313 penerbangan (23,6%). (10,3%), diikuti oleh Sriwijaya Air dan Batik Air. Untuk penerbangan ke situs internal dan asing, ada persaingan untuk menguasai pasar. Sedangkan Air Asia paling banyak mengoperasikan penerbangan ke luar negeri pada tahun 2015, Garuda Indonesia menempati posisi teratas dengan 71.487 keberangkatan internasional pada tahun 2016. Garuda Indonesia menguasai 27.577 penerbangan tersebut (38,6%), diikuti oleh Air Asia dengan 22.209 penerbangan (31,1%).), Lion Air sebanyak 9.212 penerbangan (12,9%), dan sisanya dioperasikan oleh maskapai lain (Amin, 2018).

Empak dari 15 maskapai Indonesia, PT Garuda Indonesia Tbk, PT AirAsia Indonesia Tbk, PT Jaya Trishindo Tbk, dan PT Indonesia Transport & Infrastructure Tbk. (Sumber: Kementerian Perhubungan dan BEI 2019).

Tabel 1 Daftar Perusahaan Penerbangan

NO	Perusahaan
1	PT Garuda Indonesia Tbk
2	PT AirAsia Indonesia Tbk
3	PT Jaya Trishindo Tbk
4	PT Indonesia Transport & Infrastructure Tbk

Sumber : idx.co.id

Financial distress adalah suatu periode kemerosotan posisi keuangan suatu perusahaan. Insolvensi perusahaan menunjukkan kinerja perusahaan yang negatif dan mengindikasikan masalah keuangan. Ketidakmampuan atau kegagalan bisnis ini dapat dikaitkan dengan dua penyebab. Pertama, kegagalan finansial keuangan (financial failure), Kedua kegagalan ekonomi (ekonomi failure) (Ramadhani dan Lukviarman, 2009).

Fitriani dan Huda (2020) menyatakan bahwa ada banyak variabel yang dapat menyebabkan financial distress, salah satunya adalah ketidakmampuan manajemen perusahaan untuk menyesuaikan diri dengan lingkungan bisnis yang berkembang. Bencana alam adalah satu-satunya hal yang memiliki kekuatan untuk mengubah lingkungan bisnis. Dikarenakan ditemukannya virus Covid 19, virus baru, parah, dan menular, tahun 2020 akan menjadi tahun yang sangat sulit bagi dunia usaha, khususnya di Indonesia. Pandemi Covid 19 telah mempengaruhi semua sektor ekonomi, salah satunya adalah industri penerbangan. Covid-19 telah menurunkan minat masyarakat untuk menggunakan perjalanan udara yang merupakan dampak dari pemberlakuan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) dan penutupan bandara.

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka dapat dirumuskan permasalahan dalam penelitian ini adalah seberapa besar prediksi financial distress dengan metode Altman pada Perusahaan Maskapai Penerbangan yang terdaftar di BEI sehingga penulis mengambil judul **“Analisis Financial Distress dengan metode altman z-score pada perusahaan penerbangan periode 2019-2022”**. Pada penelitian ini tujuan yang ingin dicapai yaitu untuk mengetahui besarnya prediksi kebangkrutan dengan menggunakan metode Altman pada industri maskapai.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang yang telah dipaparkan, maka perumusan masalahnya yaitu : Apakah perusahaan penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia berpotensi Financial Distress dengan menggunakan metode Altman Z

Score?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian diatas maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk menjawab pertanyaan sebagai berikut : Untuk mengetahui potensi Financial Distress pada perusahaan penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dengan menggunakan metode Altman Z Score.

D. Manfaat Penelitian

Adapun yang menjadi manfaat dalam penelitian ini yaitu :

1. Bagi Penulis

Meningkatkan wawasan pengetahuan tentang potensi Financial distress pada perusahaan penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dengan menggunakan metode Altman Z Score.

2. Bagi Akademisi dan Instansi

Menjadi bahan pertimbangan baik secara langsung maupun tidak langsung untuk melakukan evaluasi mekanisme potensi Financial distress pada perusahaan penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dengan menggunakan metode Altman Z Score.

3. Bagi Peneliti Lanjutan

Sebagai bahan referensi bagi peneliti yang memiliki ketertarikan pada topik yang sama. Penelitian ini berharap dapat menambah wawasan dan ilmu pengetahuan bagi mahasiswa.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kebangkrutan

Pada dasarnya perusahaan pasti akan selalu berusaha untuk tetap eksis dalam jangka waktu yang panjang. Namun kondisi pasar yang terus menerus berubah terkadang membuat perusahaan kesulitan untuk beradaptasi sehingga perusahaan mengalami krisis yang berkepanjangan dan menuju ke arah bangkrut. Kebangkrutan (Bankruptcy) biasanya diartikan sebagai kegagalan perusahaan dalam menjalankan operasi perusahaan untuk menghasilkan laba (Supardi dan Mastuti, 2003). Menurut Undang-Undang No. 4 Tahun 1998, kebangkrutan adalah keadaan di mana suatu institusi dinyatakan oleh keputusan pengadilan bila debitur memiliki dua atau lebih kreditur dan tidak membayar sedikitnya satu utang yang telah jatuh tempo dan dapat ditagih. Martin et.al (1995) mendefinisikan kebangkrutan sebagai kegagalan dalam beberapa arti, yaitu:

1. Kegagalan ekonomi (economic failure)

Kegagalan dalam arti ekonomi biasanya berarti bahwa perusahaan kehilangan uang atau pendapatan perusahaan tidak menutup biayanya sendiri, ini berarti tingkat labanya lebih kecil dari biaya modal atau nilai sekarang dari arus kas perusahaan lebih kecil dari kewajiban. Kegagalan terjadi bila arus kas sebenarnya dari perusahaan tersebut jatuh di bawah arus kas yang diharapkan. Bahkan kegagalan dapat juga berarti bahwa pendapatan atas biaya historis dari investasinya lebih kecil daripada biaya modal perusahaan.

2. Kegagalan keuangan (financial failure)

Kegagalan keuangan bisa diartikan sebagai insolvensi yang membedakan antara dasar arus kas dan dasar saham. Insolvensi atas dasar arus kas ada dua bentuk:

- a. Insolvensi teknis (technical insolvency). Perusahaan dapat dianggap gagal jika perusahaan, tidak dapat memenuhi kewajiban

pada saat jatuh tempo. Walaupun total aktiva melebihi total utang atau terjadi bila suatu perusahaan gagal memenuhi salah satu atau lebih kondisi dalam ketentuan hutangnya seperti rasio aktiva lancar terhadap utang lancar yang telah ditetapkan atau rasio kekayaan bersih terhadap total aktiva yang disyaratkan. Insolvensi teknis juga terjadi bila arus kas tidak cukup untuk memenuhi pembayaran bunga pembayaran kembali pokok pada tanggal tertentu.

- b. Insolvensi dalam pengertian kebangkrutan. Dalam pengertian ini kebangkrutan didefinisikan dalam ukuran sebagai kekayaan bersih negatif dalam neraca konvensional atau nilai sekarang dari arus kas yang diharapkan lebih kecil dari kewajiban.

B. Laporan Keuangan

Menurut Ikatan Akuntansi Indonesia (IAI) (2009:27) laporan keuangan merupakan bagian dari proses pelaporan keuangan perusahaan yang dilaporkan secara berkala yang meliputi neraca, laporan laba rugi, laporan perubahan posisi keuangan, catatan atas laporan keuangan dan laporan lain yang berisi materi penjelasan yang merupakan bagian integral dari sebuah laporan keuangan.

Menurut Harahap (2013:105) laporan keuangan adalah laporan yang menunjukkan posisi keuangan suatu perusahaan terkini atau dalam periode tertentu. Kondisi keuangan perusahaan terkini yaitu keadaan keuangan perusahaan pada tanggal tertentu (untuk neraca) dan periode tertentu (untuk laporan laba rugi). Laporan keuangan biasanya dibuat per periode, misalnya tiga bulan atau enam bulan tergantung kepentingan intern dari perusahaan itu sendiri, adapun laporan yang lebih luas dilakukan 1 tahun sekali.

C. Analisis Laporan Keuangan dan Rasio keuangan

1. Analisis Laporan Keuangan

Analisis laporan keuangan adalah menguraikan pos-pos yang terdapat didalam laporan keuangan menjadi unit-unit informasi yang lebih kecil dan menganalisis hubungannya yang bersifat signifikan atau yang memiliki makna antara satu dengan yang lain antara data kuantitatif maupun data non kuantitatif

dengan tujuan untuk mengetahui kondisi keuangan perusahaan lebih dalam yang berguna untuk menghasilkan suatu informasi yang akan digunakan dalam pengambilan suatu keputusan (Harahap 2013:193).

Menurut Hery (2015:113) analisis laporan keuangan merupakan suatu proses membedah laporan keuangan menjadi unsur-unsur kecil kemudian menganalisis masing masing unsur yang telah dibedah sebelumnya dengan tujuan untuk mendapatkan informasi yang ada didalam laporan keuangan secara lebih dalam dan mendapatkan pemahaman yang lebih baik dan lebih tepat atas laporan keuangan tersebut.

2. Rasio keuangan

Menurut Harahap (2013) analisis rasio keuangan merupakan analisis pada angka-angka yang diperoleh melalui hasil membandingkan satu pos laporan keuangan dengan pos yang lainnya untuk menunjukkan hubungan signifikan dan relevan. Terdapat 4 macam rasio keuangan pada model Altman Z-Score Modifikasi, yaitu:

- a. Modal Kerja pada Total Aset Rasio digunakan agar mengetahui kemampuan seluruh aset dalam memperoleh modal kerja, yaitu selisih antara aset lancar dan utang lancar.
- b. Laba Ditahan pada Total Aset Rasio ini digunakan untuk mengetahui kemampuan seluruh aset perusahaan dalam menghasilkan keuntungan yang tidak dibagikan kepada pemilik.
- c. Laba Sebelum Bunga dan Pajak pada Total Aset Rasio ini digunakan untuk mengetahui kemampuan seluruh aset perusahaan untuk menghasilkan laba sebelum dikurangi oleh biaya bunga dan pajak.
- d. Nilai Buku Ekuitas pada Nilai Buku Utang Rasio ini berguna untuk mengetahui ekuitas perusahaan dapat memenuhi kewajiban yang harus dilunasi oleh perusahaan

D. Financial Distress

1. Pengertian *Financial Distress*

Kesulitan keuangan (*financial distress*) merupakan situasi dimana kondisi keuangan suatu perusahaan mengalami penurunan secara signifikan.

Menurut Fitriani dan Huda (2020) kondisi financial distress bermula dari ketidakmampuan pihak manajemen perusahaan dalam mengelola perusahaan, yang mengakibatkan kerugian operasional ataupun kerugian bersih tahun berjalan atau aliran kas operasi yang lebih kecil dibandingkan laba operasinya. Perusahaan yang mengalami *financial distress* secara berkelanjutan dalam jangka waktu yang lama memiliki potensi kebangkrutan yang tinggi.

Menurut Susanti (2018:29) kondisi *financial distress* dapat dikategorikan berdasarkan kategori debt default (kagagalan hutang), yaitu suatu kondisi dimana suatu perusahaan tidak dapat memenuhi kewajibannya dalam membayar hutang atau terdapat potensi suatu perusahaan gagal membayar hutang hutangnya yang jatuh tempo dengan melakukan negosiasi ulang dengan para kreditur yang memberikan pinjaman.

Menuru Rudianto (2013: 251), kebangkrutan diartikan sebagai kegagalan perusahaan dalam menjalankan operasi untuk mencapai tujuannya. Kegagalan ekonomis berarti bahwa pendapatan perusahaan tidak dapat menutup biayanya sendiri. Sedangkan kegagalan keuangan berarti perusahaan tidak dapat memenuhi kewajibannya ketika harus dipenuhi.

Menuru Bearley et al (2007: 19), kebangkrutan hanyalah mekanisme hukum yang mengizinkan kreditor (yaitu, peminjam) mengambil alih perusahaan ketika penurunan nilai asetnya memicu kegagalan pembayaran utang yang ada. Jika perusahaan tidak dapat membayar utangnya, perusahaan diambil alih kreditor, yang menjadi pemilik baru; pemegang saham lama tidak mendapatkan apa-apa. Kebangkrutan bukan penyebab penurunan nilai perusahaan. Kebangkrutan merupakan hasil penurunan nilai perusahaan.

2. Jenis *Financial distress*

Menurut (Rudianto, 2013: 252) terdapat tiga jenis kegagalan dalam perusahaan, yaitu:

- a. Perusahaan yang menghadapi technically insolvent, jika perusahaan tidak dapat memenuhi kewajibannya yang segera jatuh tempo tetapi nilai aset perusahaan lebih tinggi daripada utangnya.

- b. Perusahaan yang menghadapi *legally insolvent*, jika nilai perusahaan lebih rendah daripada nilai utang perusahaan
- c. Perusahaan yang menghadapi kebangkrutan, yaitu jika tidak dapat membayar utangnya dan oleh pengadilan dinyatakan pailit.

3. Faktor Penyebab *Financial distress*

Menurut Rodoni dan Ali (2014: 189-190) ditinjau dari aspek keuangan, maka terdapat tiga keadaan yang dapat menyebabkan *financial distress* yaitu:

- a. Faktor ketidakcukupan modal atau kurang modal

Ketidakseimbangan aliran penerimaan uang yang bersumber pada penjualan atau penagihan piutang dengan pengeluaran uang untuk membiayai operasi perusahaan tidak mampu menarik dana untuk memenuhi kekurangan dana tersebut, maka perusahaan akan berada pada posisi tidak likuid.

- b. Besarnya beban utang dan bunga

Apabila perusahaan mampu menarik dana dari luar, misalnya kredit dari bank untuk menutup kekurangan dana, maka masalah likuiditas perusahaan dapat teratasi untuk sementara waktu. Tetapi kemudian timbul persoalan baru yaitu adanya keterikatan kewajiban untuk membayar kembali pokok pinjaman dan bunga kredit. Walaupun demikian hal ini tidak membahayakan perusahaan dan masih memberikan keuntungan bagi perusahaan apabila tingkat bunga lebih rendah dari tingkat investasi harta (*return to assets*) dan perusahaan melakukan apa yang disebut dengan manajemen risiko atas hutang yang diterimanya

- c. Menderita kerugian

Pendapatan yang di peroleh perusahaan harus mampu menutup seluruh biaya yang dikeluarkan dan menghasilkan laba bersih. Besarnya laba bersih sangat penting bagi perusahaan untuk melakukan reinvestasi, sehingga akan menambah kekayaan bersih perusahaan dan meningkatkan ROE (*Return On Equity*) untuk menjamin kepentingan

pemegang saham. Oleh karena itu, perusahaan harus selalu berupaya meningkatkan pendapatan dan mengendalikan tingkat biaya. Ketidakmampuan perusahaan mempertahankan keseimbangan pendapatan dengan biaya, niscaya perusahaan akan mengalami *financial distress*.

Ketiga aspek tersebut saling berkaitan. Oleh karena itu, harus dijaga keseimbangannya agar perusahaan terhindar dari kondisi *financial distress* yang akan mengarah pada kebangkrutan. Caranya adalah dengan (Rodoni dan Ali, 2014: 190):

- a. Kemampuan memperoleh laba Kemampuan perusahaan untuk memperoleh laba yang cukup dari modal yang digunakan. Jadi setiap pendapatan harus menghasilkan laba kotor (gross profit) jauh diatas biayaoperasional agar menghasilkan laba kotor sisa yang disebut biaya laba bersih (net profit). Setiap laba bersih kemudian harus diinvestasikan perusahaan guna memperbesar dana perusahaan.
- b. Tingkat utang dalam struktur permodalan Manajemen risiko atas utang ini sangat penting terutama apabila utang yang diterima tidak dalam mata uang yang sama dengan pendapatan yang diperoleh perusahaan. Ketidakmampuan perusahaan melakukan manajemen risiko atas utangnya dapat mengakibatkan perusahaan harus mendapatkan risiko menderita kerugian yang seharusnya tidak perlu terjadi.
- c. Likuiditas Kemampuan perusahaan untuk membiayai kegiatan operasional perusahaan dan membayar kewajiban jangka pendeknya dengan harta lancarnya terutama kas. Oleh karena itu, perusahaan harus menjaga kualitas dan tingkat investasi piutang dan persediaan dalam arti kecepatan mengubah kas denga risiko yang paling kecil.

4. Tujuan *Financial distress*

Manajemen harus mampu mengantisipasi berbagai perkembangan global yang berpengaruh terhadap perusahaan agar mampu bertahan dan tidak mengalami kebangkrutan. Salah satu alat analisis yang dapat digunakan untuk mengetahui kondisi perusahaan sejak dini adalah analisis

kebangkrutan usaha (Deanta, 2009: 151). Analisis ini bertujuan memberikan informasi terkait kebangkrutan kepada beberapa pihak yang terkait. Informasi kebangkrutan bisa bermanfaat bagi beberapa pihak seperti berikut ini (Hanafi dan Halim, 2016: 259):

a. Pemberi pinjaman

Informasi kebangkrutan bisa bermanfaat untuk mengambil keputusan siapa yang akan diberi pinjaman, dan kemudian bermanfaat untuk kebijakan memonitor pinjaman.

b. Investor

Sangat berkepentingan melihat adanya kemungkinan bangkrut atau tidaknya perusahaan yang menjual surat berharga. Investor dapat melihat tanda-tanda kebangkrutan dan kemudian mengantisipasi kemungkinan tersebut.

c. Pihak Pemerintah

Pemerintah memiliki tanggungjawab untuk mengawasi jalannya usaha, dan pemerintah juga memiliki badan-badan usaha yang perlu diawasi (BUMN). Pemerintah mempunyai kepentingan untuk melihat tanda-tanda kebangkrutan lebih awal supaya tindakan-tindakannya yang perlu bisa dilakukan lebih awal

d. Akuntan

Mempunyai kepentingan terhadap informasi kelangsungan suatu usaha karena akuntan akan menilai kemampuan going concern suatu perusahaan.

e. Manajemen

Manajemen perlu mendeteksi kebangkrutan dari awal karena berdasarkan suatu penelitian menunjukkan biaya kebangkrutan mencapai 11-17% dari nilai perusahaan. Apabila manajemen bisa mendeteksi dari awal, maka tindakan-tindakan penghematan dapat dilakukan, missal dengan melakukan merger atau restrukturisasi keuangan sehingga biaya kebangkrutan bisa dihindari

5. Model *Financial distress*

Model Altman Z-Scor

Edward I. Altman di New York University, adalah salah satu peneliti awal yang mengkaji pemanfaatan analisis rasio keuangan sebagai alat ukur untuk memprediksi kebangkrutan perusahaan. Hasil penelitian yang dilakukan Altman menghasilkan rumus yang disebut Z-Score. Rumus ini adalah model rasio yang menggunakan Multiple Discriminant Analysis (MDA) (Rudianto, 2013: 254).

Beberapa penelitian yang berhubungan dengan kasus dan fenomena kebangkrutan telah dilakukan. Edward I. Altman (1968) adalah salah satu peneliti awal yang melakukan penelitian tersebut. Penelitian yang dilakukan Altman menghasilkan rumus yang disebut Z-Score. Analisis Z-Score adalah model untuk memprediksi kebangkrutan hidup perusahaan dengan mengkombinasikan beberapa rasio keuangan yang umum dan pemberian bobot yang berbeda satu dengan lainnya. Berikut adalah rumus Altman Z-Score (Rudianto, 2013: 254-258)

a. Model Altman Pertama (1968)

Rumus Z-Score pertama dihasilkan Altman pada tahun 1968, rumus dihasilkan dari penelitian atas berbagai perusahaan manufaktur di Amerika Serikat yang menjual sahamnya di bursa efek. Karena itu, rumus tersebut lebih cocok digunakan untuk memprediksi keberlangsungan usaha perusahaan-perusahaan manufaktur yang go public. Rumus pertama tersebut adalah sebagai berikut:

$$\text{Z-Score} = 1,2 X1 + 1,4 X2 + 3,3 X3 + 0,6 X4 + 0,999 X5$$

Keterangan:

X1 = working capital / total asset

X2 = retained earnings / total asset

X3 = earning before interest and taxes/total asset

$X4 = \text{market value of equity} / \text{book value of total debt}$

$X5 = \text{sales} / \text{total asset.}$

Hasil perhitungan dengan menggunakan rumus Z-Score tersebut akan menghasilkan skor yang berbeda antara satu perusahaan dengan perusahaan lainnya. Skor tersebut harus dibandingkan dengan standar penilaian berikut ini untuk menilai keberlangsungan hidup perusahaan:

- Jika nilai indeks $Z < 2,99 = \text{Zona "Aman"}$, yaitu termasuk perusahaan yang tidak bangkrut.
- Jika nilai indeks $1,81 < Z < 2,99 = \text{Zona "Abu-abu"}$, yaitu termasuk grey area (tidak dapat ditentukan apakah perusahaan sehat ataupun mengalami kebangkrutan).
- Jika nilai indeks $Z < 1,81 = \text{Zona "Berbahaya"}$, yaitu termasuk perusahaan yang bangkrut.

Model kebangkrutan Altman memiliki sejumlah keterbatasan yang menjadi hambatan untuk diaplikasikan pada perusahaan di berbagai bidang belahan dunia dengan kondisi yang berbeda. Beberapa kelemahan tersebut antara lain:

- Dalam membentuk model ini hanya memasukan perusahaan manufaktur yang go public saja. Sedangkan perusahaan dari jenis lain memiliki hubungan yang berbeda antara total modal kerja dan variabel lain yang digunakan dalam analisis rasio
- Penelitian yang dilakukan Altman pada tahun 1946 sampai 1965 tentu saja berbeda dengan kondisi sekarang, sehingga proporsi untuk setiap variabel sudah kurang tepat lagi untuk digunakan..
-

b. Model Altman Revisi (1983)

Pada tahun 1984 Altman melakukan penelitian kembali di berbagai negara. Penelitian ini menggunakan berbagai perusahaan manufaktur yang tidak go public. Karena itu, rumus dari hasil penelitian tersebut lebih tepat digunakan untuk perusahaan manufaktur yang tidak menjual sahamnya di bursa efek. Hasil penelitian tersebut menghasilkan rumus Z-Score yang kedua untuk perusahaan-perusahaan manufaktur yang tidak go public sebagai berikut:

$$\text{Z-Score} = 0,717 X1 + 0,847 X2 + 3,108 X3 + 0,42 X4 + 0,988 X5$$

Keterangan:

X1 = working capital / total asset

X2 = retained earnings / total asset

X3 = earning before interest and taxes/total asset

X4 = book value of equity / book value of total debt

X5 = sales / total asse

Klasifikasi perusahaan yang sehat dan bangkrut didasarkan pada nilai Z-Score model Altman (1983), yaitu:

- Bila $Z > 2.9$ = Zona “Aman” (Pada kondisi ini, perusahaan berada pada kondisi yang sehat sehingga kecil kemungkinan terjadi kebangkrutan)
- Bila $1.23 < Z < 2.9$ = Zona “Abu-abu” (Pada kondisi ini, perusahaan mengalami Financial distress yang harus ditangani dengan penanganan manajemen yang tepat. Jika terlambat, dan tidak tepat penanganannya, perusahaan dapat mengalami kebangkrutan. Jadi pada grey area ini ada kemungkinan perusahaan bangkrut atau survive dari masa *Financial distress*)

- Bila $Z < 1.23 =$ Zona “Distress” (Pada kondisi ini, perusahaan mengalami *Financial distress* dan berisiko tinggi mengalami kebangkrutan)

c. Model Altman Modifikasi (1995)

Setelah melakukan penelitian dengan objek berbagai perusahaan manufaktur dan menghasilkan 2 rumus prediksi kebangkrutan, Altman tidak berhenti. Altman melakukan penelitian lagi mengenai potensi kebangkrutan perusahaan selain perusahaan-perusahaan manufaktur, baik yang go public maupun yang tidak, dan cocok digunakan di negara berkembang seperti Indonesia. Hasil penelitian tersebut menghasilkan rumus Z-Score ketiga untuk berbagai jenis perusahaan sebagai berikut:

$$Z\text{-Score} = 6,56 X1 + 3,26 X2 + 6,72 X3 + 1,05 X$$

Keterangan:

- Modal Kerja terhadap Total Aset (X1) Rasio ini digunakan untuk mengukur likuiditas dengan membandingkan aset likuid bersih dengan total aset. Aset likuid bersih atau modal kerja didefinisikan sebagai aset lancar dikurangi total kewajiban lancar (aset lancar – utang lancar). Umumnya bila perusahaan mengalami kesulitan keuangan, modal kerja akan turun lebih cepat ketimbang total aset sehingga menyebabkan rasio ini turun (Rudianto, 2013: 255).

$$X1 = \frac{\text{Working Capital}}{\text{Total Assets}}$$

- Laba Ditahan terhadap Total Aset (X2) Rasio ini merupakan rasio profitabilitas yang mendeteksi kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan. Rasio ini mengukur besarnya kemampuan perusahaan bersangkutan dalam memperoleh keuntungan, ditinjau dari kemampuan

perusahaan bersangkutan dalam memperoleh laba dibandingkan kecepatan perputaran operating assets ukuran definisi usaha atau dengan kata lain, rasio ini mengukur akumulasi laba selama perusahaan beroperasi (Rudianto, 2013: 255).

$$X2 = \frac{\textit{Retained Earnin}}{\textit{Total Assets}}$$

- Laba Sebelum Bunga dan Pajak terhadap Total Aset (X3)
Rasio ini mengukur profitabilitas, yaitu tingkat pengembalian atas aset, yang dihitung dengan membagi laba sebelum bunga dan pajak (Earning Before Interest and Tax) tahunan perusahaan dengan total aset pada neraca akhir tahun. Rasio ini menjelaskan pentingnya pencapaian laba perusahaan terutama dalam rangka memenuhi kewajiban bunga para investor. Kemampuan untuk bertahan sangat bergantung pada earning power asetnya. Karena itu, rasio ini sangat sesuai digunakan dalam menganalisis rasio kebangkrutan (Rudianto, 2013: 255)

$$X3 = \frac{\textit{Earning Before Interest and Ta}}{\textit{Total Assets}}$$

- Nilai Buku Ekuitas terhadap Nilai Buku Total Utang (X4)
Rasio ini menunjukkan kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban-kewajiban dari nilai buku ekuitas. Nilai buku ekuitas diperoleh dari seluruh jumlah ekuitas. Nilai buku hutang diperoleh dengan menjumlahkan kewajiban lancar dengan kewajiban jangka panjang.

$$X4 = \frac{\textit{Book Value of Equity}}{\textit{Book Value of Total Debt}}$$

Klasifikasi perusahaan yang sehat dan bangkrut didasarkan pada nilai Z-Score model Altman Modifikasi yaitu:

- Bila $Z > 2.6$ = Zona “Aman” (Pada kondisi ini, perusahaan berada pada kondisi yang sehat sehingga kecil kemungkinan terjadi kebangkrutan)
- Bila $1.11 < Z < 2.6$ = Zona “Abu-abu” (Pada kondisi ini, perusahaan mengalami Financial distress yang harus ditangani dengan penanganan manajemen yang tepat. Jika terlambat, dan tidak tepat penanganannya, perusahaan dapat mengalami kebangkrutan. Jadi pada grey area ini ada kemungkinan perusahaan bangkrut atau survive dari masa Financial distress.
- Bila $Z < 1.11$ = Zona “Distress” (Pada kondisi ini, perusahaan mengalami Financial distress dan berisiko tinggi mengalami kebangkrutan) Altman mengklaim tingkat akurasi formulanya sebesar 95% untuk periode prediksi satu tahun, dengan potensi error antara 10%-15%.

E. Penelitian Terdahulu

Tabel 2.1
Penelitian Terdahulu

No	Nama Peneliti dan Tahun Terbit	Judul Penelitian	Hasil
1	Dian Peratiwi dan Alvianita Gurnawan Putra (2021)	Analisis prediksi financial distress dengan menggunakan model altman z-score pada perusahaan ritel tahun 2018-2020	Dari hasil analisis data dengan menggunakan model Altman Z-Score original ditemukan bahwa pada tahun 2020 HERO berada pada zona “distress”. Sedangkan AMRT, MPPA, dan RANC berada pada zona “safe” serta MIDI dan RALS berada pada zona “gray” Dari hasil analisis data dengan menggunakan model Altman Z-Score original ditemukan bahwa pada tahun 2020 HERO berada pada zona “distress”. Sedangkan AMRT, MPPA, dan

			<p>RALS berada pada zona “gray”. Klasifikasi zona pada tahun 2020 untuk perusahaan publik sektor ritel yang menjalankan bisnis hypermarket, supermarket, maupun minimarket mengalami penurunan peringkat dari tahun sebelumnya. Penurunan peringkat klasifikasi ini tentunya dihasilkan dari perhitungan Z-Score yang rendah. Rendahnya hasil Z-Score terutama dipengaruhi oleh X1 (rasio likuiditas) dan X5 (rasio aktivitas)</p>
2	<p>Cristyn Yohanna Sianipar, Netty Herawaty dan Rahayu (2023)</p>	<p>Analisis financial distress dengan metode altman z-score pada perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar di bej tahun 2017-2021</p>	<p>Perusahaan yang digolongkan sehat adalah 7 perusahaan, 3 perusahaan digolongkan Financial Distress, dan 2 perusahaan digolongkan grey area (abu-abu). Hasil penelitian secara parsial menunjukkan bahwa NWCTA berpengaruh terhadap Financial Distress, hal ini menunjukkan bahwa semakin meningkatnya nilai NWCTA menandakan makin besarnya tingkat proteksi kewajiban jangka pendek.</p>
3	<p>Glory Galvany Marizcha , LCA Robin Jonathan dan Mita Sonaria (2022)</p>	<p><i>Analisis financial distress</i> dengan menggunakan model altman z-score modifikasi pada pt.waskita karya tbk periode 2016-2020</p>	<p>Pada tahun 2016, PT.Waskita Karya Tbk masuk ke dalam zona abu-abu dan yang berarti perusahaan mengalami <i>financial distress</i> yang harus ditangani dengan cara yang tepat. Pada tahun 2017, PT.Waskita Karya Tbk masuk ke dalam zona berbahaya yang berarti perusahaan mengalami financial distress dan risiko yang tinggi. Pada tahun 2018, PT.Waskita Karya Tbk masuk ke dalam zona abu-abu dan yang berarti perusahaan mengalami <i>financial distress</i> yang harus ditangani dengan cara yang tepat. Pada tahun 2019, PT.Waskita Karya Tbk masuk ke dalam zona berbahaya yang berarti perusahaan mengalami financial distress dan risiko yang tinggi. Pada tahun 2020, PT.Waskita Karya Tbk masuk ke dalam zona berbahaya yang berarti perusahaan mengalami <i>financial distress</i> dan risiko yang tinggi</p>

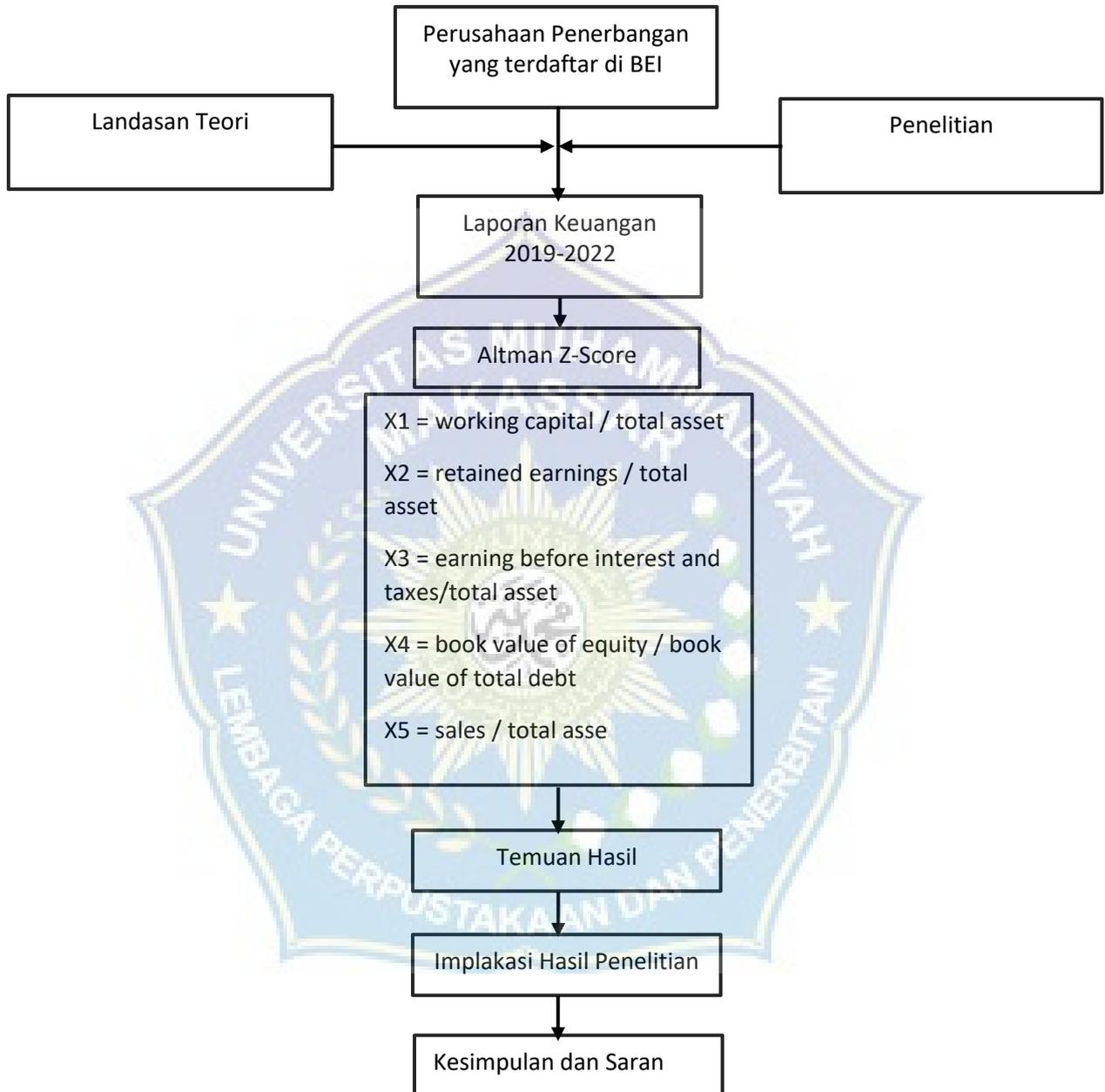
No	Nama Peneliti dan Tahun Terbit	Judul Penelitian	Hasil
4	Elisia Alza Tuzahri, dan Aris Munandar (2022)	Analisis penilaian <i>financial distress</i> menggunakan model altman (z-score) pada empat perusahaan kosmetik yang terdaftar di bursa efek indonesia	Perusahaan kosmetik yang terdaftar BEI periode 2016-2020 diprediksi berpotensi mengalami bangkrut sepanjang tahun tersebut, karena rata-rata nilai Z untuk perusahaan kosmetik yang terdaftar di BEI periode 2016-2020 < 1,23, artinya perusahaan kosmetik berada pada kondisi bangkrut
5	Katarina Intan Afni Patunrui, dan Sri Yati (2017)	Analisis Penilaian Financial Distress Menggunakan Model Altman (Z-Score) Pada Perusahaan Farmasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2015	Setelah dilakukan perhitungan nilai Z-Score yang dihasilkan oleh 10 perusahaan farmasi yang terdapat pada sampel penelitian, terdapat perusahaan yang mengalami peningkatan yang konsisten dari tahun 2013-2015, ada yang mengalami penurunan yang konsisten dari tahun 2013-2015, dan ada juga yang tetap dari tahun 2013-2015
6	Yuliyasari Br Ginting ,dan Wardayani (2022)	Analisis Metode Altman Z-Score Dalam Memprediksi Kebangkrutan Perusahaan (Tahun 2016-2021)	Dari hasil perhitungan dan pembahasan analisis Z-Score yang telah dilakukan pada PT. Sumber Alfaria Trijaya Tbk dapat ditarik kesimpulan bahwa perusahaan berada pada kondisi sehat atau tidak bangkrut. Hal ini dapat dilihat dari besarnya nilai Z-Score pada tahun 2016-2021 lebih besar dari 2,90. Nilai Z tahun 2016 adalah 3,122, nilai Z tahun 2017 adalah 2,940, nilai Z tahun 2018 adalah 3,361, nilai Z tahun 2019 adalah 3,539, nilai Z tahun 2020

			adalah 3,238, dan nilai Z tahun 2021 adalah 3,563. Pencapaian tertinggi pada tahun 2021 yang memiliki nilai Z-Score sebesar 3,563, dan nilai Z-Score terendah adalah 2,940 pada tahun 2017.
7	Kristina dewanti , dan Apriani Athau (2020)	Analisis z-score dalam mengukur kinerja keuangan untuk memprediksi kebangkrutan perusahaan manufaktur pada masa pandemi covid-19	Dari hasil penelitian ini diperoleh bahwa PT. Astra International, dan PT. Sri Rejeki Isman di prediksi mengalami kebangkrutan. Hasil tersebut diperoleh dari perhitungan berdasarkan laporan keuangan pada triwulan I. Sedangkan untuk PT. Mandom Indonesia pada tahun 2016-2018 termasuk dalam perusahaan dengan predikat sehat. Sedangkan pada tahun 2019-2020 perusahaan berada pada grey area. Sedangkan untuk PT. Gudang Garam selama lima tahun terakhir berada pada grey area
8	Made Adnyana , dan Sendy Firdaus (2020)	Prediksi <i>financial distress</i> dengan model altmanz-scoremodifikasi pada perusahaan asuransi yang terdaftar di bursa efek indonesia	Pada tahun 2013-2016,terdapat tujuh perusahaan asuransi yang dikategorikan berada dalam kondisi yang sehat, sementara dua perusahaan asuransi lainnya dikategorikan berada dalam grey area. Pada tahun 2017, jumlah perusahaan asuransi yang berada dalam kondisi yang sehat mengalami kenaikan, yakni menjadi delapan perusahaan, sehingga hanya satu perusahaan asuransi yang berada dalam kategori grey area. Pada tahun 2013-2017,tidak terdapat perusahaan asuransi yang masuk dalam klasifikasi perusahaan bangkrut berdasarkan nilai cut-offz-score.
9	Fanesia Christa, dan Aloysius Harry Mukti (2023)	Analisis prediksi kebangkrutan (<i>financial distress</i>) dengan	Hasil analisis prediksi kebangkrutan dengan menggunakan metode Altman Z-Score, dapat diketahui bahwa sebesar 3% perusahaan dalam posisi grey area dan 3% dalam posisi kebangkrutan/finansial distress dan 94% berada dalam posisi non

		menggunakan metode altman z score dan metode grover (pada perusahaan retail yang terdaftar di bursa efek indonesia tahun 2017-2019)	<i>financial distress</i>
10	Martinus Robert Hutauruk, Mansyur Mansyur, Muhammad Rinaldi, dan Yisar Renza Situru (2021)	Financial distress pada perusahaan yang terdaftar di bursa efek Indonesia	Hasil Altman Z-Score menunjukkan masing-masing perusahaan menghasilkan nilai Z yang bervariasi. ALTO mengalami financial distress dari tahun 2015-2020. IIKP tidak mengalami financial distress dari tahun 2015-2020. Sementara itu PSDN mengalami kondisi financial distress di tahun 2015 dan 2016, mengalami grey area di tahun 2017-2018 dan mengalami financial distress lagi di tahun 2019-2020.

F. Kerangka Pemikiran

GAMBAR 1



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah penelitian deskriptif yang akan memberikan gambaran terkait dengan potensi *fianncial distress* pada Perusahaan Penerbangan yang terdaftar di BEI tahun 2019-2022. data sekunder.

B. Jenis dan Sumber data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis data kuantitatif, dengan Sumber data yang diperoleh dari data sekunder yang berupa data yang diperoleh dalam bentuk yang telah jadi, telah diolah dan telah dipublikasikan dalam bentuk laporan keuangan perusahaan..

C. Lokasi dan waktu

Penelitian ini berdasar pada laporan keuangan tahunan perusahaan penerbangan pada kurun waktu 2019-2022 yang telah terbik di Bursa Efek Indonesia. Peneliti mengambil data dari laporan yang berbentuk neraca serta laporan laba rugi guna memprediksi kemungkinan *financial distress* pada perusahaan penerbangan periode 2019-2022

D. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi adalah suatu perkumpulan yang berisi objek atau sampel dengan karakteristik tertentu yang telah digeneralisasikan peneliti untuk mempelajarinya dan menarik kesimpulan. Populasi penelitian ini adalah

perusahaan Penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019-2022

2. Sampel

Sampel merupakan sebagian dari sejumlah populasi yang dimiliki yang memiliki karakteristik dan menggambarkan populasi sehingga dianggap mewakili populasi yang digunakan dalam penelitian. Sampel yang dijadikan objek dalam penelitian ini merupakan perusahaan Penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2019- 2022. Metode pengambilan sampel yang dipakai dalam penelitian ini adalah nonprobability sampling dengan menggunakan teknik purposive sampling. Sampel yang digunakan adalah sampel jenuh yang artinya seluruh populasi menjadi sampel. Sampel sebanyak 5 perusahaan dan diakumulasikan selama periode penelitian yaitu 4 tahun, maka diperoleh total sampel 20 data pengamatan.

E. Tekhni Pengumpulan Data

Tekhnik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode observasi nonpartisipan. Metode observasi nonpartisipan yaitu peneliti tidak terlibat secara langsung namun hanya meneliti saja dengan mengamati dan menganalisis laporan keuangan perusahaan pada tahun 2019 sampai 2022 yang dapat dilihat melalui website BEI..

F. Definisi Operasional Variabel

1. Metode Altman

Metode Altman digunakan untuk memprediksi keberlangsungan hidup

suatu perusahaan dengan mengkombinasikan beberapa rasio keuangan yang umum dan pemberian bobot yang berbeda satu dengan yang lain (Wahyu Adi Priyanti & Budi Riharjo, 2019). Perhitungan prakiraan metode altman (Irfani, 2020):

$$Z = 0,717 X1 + 0,847 X2 + 3,107 X3 + 0,420 X4 + 0,998 X5$$

Dimana :

$$X1 = \text{Working Capital} / \text{Total Assets}$$

$$\text{Modal Kerja Terhadap Total Aset} = \frac{\text{aktiva lancar} - \text{kewajiban lancar}}{\text{total aset}}$$

$$X2 = \text{Retairned Earning} / \text{Total Assets}$$

$$\text{Laba Ditahan Terhadap Total Aset} = \frac{\text{lab a ditahan}}{\text{total aset}}$$

$$X3 = \text{Erning Before Interest and Tax} / \text{Total Assets}$$

$$EBIT = \frac{\text{lab a sebelum bunga dan pajak}}{\text{total aset}}$$

$$X4 = \text{Market Value Equity} / \text{Book Value of total Debt}$$

$$MVE \text{ to BVTD} = \frac{\text{nilai buku ekuita}}{\text{nilai buku total utang}}$$

$$X5 = \text{Sales} / \text{Total Assets}$$

$$\text{Sales} = \frac{\text{sales}}{\text{total aset}}$$

G. Metode Analisis Data

Analisis data yang digunakan pada penelitian ini adalah data laporan keuangan dengan menggunakan metode Altman Z-Score dari PT Garuda Indonesia Tbk, PT AirAsia Indonesia Tbk, PT Batavia Prosperindo Trans Tbk, PT Transkon Jaya Tbk, dan Indonesia Transport & Infrastructure Tbk. Laporan keuangan tersebut

terdiri dari modal kerja, laba ditahan, nilai pasar saham, total hutang, EBIT, penjualan dan total aset. Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

1. Mengumpulkan data-data dari laporan perusahaan berkaitan dengan variabel penelitian.
2. Menghitung rasio berdasarkan rumus yang ditetapkan
3. Menganalisis dan membahas prediksi *financial distress* perusahaan berdasarkan dengan metode Altman z-score. Menetapkan kategori atau prediksi tingkat kesehatan perusahaan tersebut.



BAB IV

PEMBAHASAN DAN HASIL

A. Gambaran Umum Objek Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Perusahaan Penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2019-2022. Penelitian dilakukan dengan mengakses laporan keuangan Perusahaan yang dipublikasi pada www.idx.com

1. Sejarah Singkat Perusahaan Penerbangan di BEI

Penerbangan Komersial Pertama Indonesia

Penerbangan sipil Indonesia tercipta pertama kali atas inisiatif Angkatan Udara Republik Indonesia (AURI) dengan menyewakan pesawat yang dinamai “Indonesian Airways” kepada pemerintah Burma pada 26 Januari 1949. Peran “Indonesian Airways” pun berakhir setelah disepakatinya Konferensi Meja Bundar (KMB) pada 1949. Seluruh awak dan pesawatnya pun baru bisa kembali ke Indonesia pada 1950. Setibanya di Indonesia, semua pesawat dan fungsinya dikembalikan kepada AURI ke dalam formasi Dinas Angkutan Udara Militer.

Munculnya Maskapai Nasional Indonesia

Dengan ditandatanganinya perjanjian Konferensi Meja Bundar (KMB) pada 1949 maka Belanda wajib menyerahkan seluruh kekayaan pemerintah Hindia Belanda kepada pemerintahan Republik Indonesia Serikat (RIS) termasuk maskapai KLM-IIB (Koninklijke Luchtvaart Maatschappij- Inter-Insulair Bedrijf). KLM-IIB merupakan anak

perusahaan KLM setelah mengambil alih maskapai swasta K.N.I.L.M (Koninklijke Nederlandshindische Luchtvaart Maatschappij) yang sudah eksis sejak 1928 di area Hindia Belanda. Berikut ini adalah profil perusahaan pada subsektor perusahaan penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode Tahun 2019-2022 yang dijadikan sampel dalam penelitian ini:

1. PT Garuda Indonesia Tbk

Pada 21 Desember 1949 dilaksanakan perundingan lanjutan dari hasil KMB antara pemerintah Indonesia dengan maskapai KLM mengenai berdirinya sebuah maskapai nasional. Presiden Soekarno memilih dan memutuskan “Garuda Indonesian Airways” (GIA) sebagai nama maskapai ini.

Dalam mempersiapkan kemampuan staf udara Indonesia, maka KLM bersedia menempatkan sementara stafnya untuk tetap bertugas sekaligus melatih para staf udara Indonesia. Karena itulah pada masa peralihan ini Direktur Utama pertama GIA merupakan orang Belanda, Dr. E. Konijneburg. Armada pertama GIA pertama pun merupakan peninggalan KLM-IIB.

Sehari setelah pengakuan kedaulatan Republik Indonesia (RI) oleh Belanda, yaitu tanggal 28 Desember 1949, dua buah pesawat Dakota (DC-3) berangkat dari bandar udara Kemayoran, Jakarta menuju Yogyakarta untuk menjemput Soekarno dibawa kembali ke Jakarta yang sekaligus

menandai perpindahan kembali Ibukota RI ke Jakarta. Sejak saat itulah GIA terus berkembang hingga dikenal sekarang sebagai Garuda Indonesia.

Setahun kemudian, di tahun 1950, Garuda Indonesia menjadi perusahaan negara. Pada periode tersebut, Garuda Indonesia mengoperasikan armada dengan jumlah pesawat sebanyak 38 buah yang terdiri dari 22 DC-3, 8 Catalina kapal terbang, and 8 Convair 240. Armada Garuda Indonesia terus bertambah dan akhirnya berhasil melaksanakan penerbangan pertama kali ke Mekah membawa jemaah haji dari Indonesia pada tahun 1956. Tahun 1965, penerbangan pertama kali ke negara-negara di Eropa dilakukan dengan Amsterdam sebagai tujuan terakhir.

Garuda Indonesia saat ini melayani lebih dari 60 destinasi di seluruh dunia dan berbagai lokasi eksotis di Indonesia. Sebagai maskapai pembawa bendera bangsa dan demi mempersembahkan layanan penerbangan full service terbaik, Garuda Indonesia memberikan pelayanan terbaik melalui konsep layanan “Garuda Indonesia Experience” pada seluruh *touch point* layanan penerbangannya yang mengadaptasi nuansa “Indonesian Hospitality” dengan menghadirkan keramahtamahan dan kekayaan budaya khas Indonesia.

Garuda Indonesia Group mengoperasikan 210 armada pesawat sebagai jumlah keseluruhan dengan rata-rata usia armada dibawah lima tahun. Adapun Garuda Indonesia sebagai *mainbrand* saat ini mengoperasikan sebanyak 142 pesawat, sedangkan Citilink mengoperasikan sebanyak 68 armada.

Melalui berbagai upaya pengembangan perusahaan yang kami lakukan, sepanjang tahun 2020 ini Garuda Indonesia telah berhasil mendapatkan pengakuan dari berbagai pihak diantaranya adalah Garuda Indonesia meraih peringkat 5-Star On Time Performance Rating 2020 dari OAG Flightview yang merupakan Lembaga pemeringkatan On Time Performance Independent yang berkedudukan di Inggris.

2. PT AirAsia Indonesia Tbk

AirAsia sudah tidak asing lagi di Asia dan kawasan ASEAN. Sebagai maskapai bertarif rendah terbaik, AirAsia menghubungkan pengunjung dan destinasi melalui 293 rute; 90 diantaranya dikategorikan sebagai rute unik – rute-rute yang hanya dioperasikan oleh AirAsia Group. Di tahun 2017, AirAsia Group, mencakup AirAsia Group Berhad (Kelompok Maskapai Gabungan dari AirAsia Malaysia, AirAsia Indonesia, AirAsia Philippines, AirAsia Thailand, AirAsia India, dan AirAsia Japan), menguatkan posisinya sebagai pemimpin industri penerbangan melalui dua tonggak sejarah: menerbangkan 435 juta penumpang dan melipatgandakan armadanya dari 2 pesawat di tahun 2001 menjadi 205 pesawat di akhir 2017.

Kisah AirAsia berawal dari sebuah maskapai yang bermodalkan dua pesawat udara yang melayani enam rute di Malaysia pada bulan Januari 2002. Enam belas tahun kemudian, AirAsia melangit menjadi sebuah maskapai yang melayani lebih dari 119 destinasi di 21 negara. Kini, AirAsia memiliki lebih dari 20.000 orang karyawan dengan kapitalisasi pasar senilai lebih dari RM14,6 miliar atau sekitar Rp 52 triliun (per 28 Februari 2018).

Sebagai maskapai tunggal yang Truly ASEAN, AirAsia menjangkau 3,3 miliar orang melalui 23 hub di enam negara – Kuala Lumpur, Kota Kinabalu, Kuching, Penang, Johor Bahru, dan Langkawi di Malaysia; Bangkok, Phuket, Chiang Mai, Krabi, U-Tapao (Pattaya), dan Hat Yai di Thailand; Jakarta, Bali, Medan, dan Surabaya di Indonesia; Manila, Kalibo (Boracay), dan Cebu di Filipina; Bengaluru, Delhi, dan Kolkata di India; dan Nagoya di Jepang.

Petualangan kami untuk merakyatkan perjalanan udara berawal saat Tune Air Sdn. Bhd., – didirikan pada tahun 2001 oleh Tan Sri Tony Fernandes, Dato' Pahamin Ab. Rajab, Datuk Kamarudin Meranun, dan Dato' Aziz Bakar – mengambil alih maskapai AirAsia yang saat itu terbelit utang dari HI COM Holdings Berhad (sekarang DRB-HICOM Berhad) dengan harga simbolis sebesar RM1, setara dengan Rp3.500. Tune Air dengan cepat melunaskan utang, melakukan rebranding, dan meluncurkan ulang AirAsia sebagai maskapai bertarif rendah.

Pada Desember 2004, kami memutuskan untuk mengganti armada Boeing 737 yang sudah berumur dengan Airbus A320 yang mampu mengangkut lebih banyak penumpang, lebih hemat bahan bakar, lebih andal, dan lebih efisien biaya. Hari ini, AirAsia Group mengoperasikan 205 pesawat Airbus A320 – jumlah armada terbanyak dan terbaru di Asia Tenggara. Dari 205 pesawat udara tersebut, kami mengoperasikan 183 Airbus A320ceo dan 22 Airbus A320neo. AirAsia Group berencana untuk

menggandakan armada pesawat *narrow-body* menjadi 500 pesawat hingga tahun 2027.

3. Jaya Trishindo Tbk

Jaya Trishindo Tbk (HELI) didirikan pada tanggal 16 April 2007. Kantor pusat HELI berlokasi di Grand Aries Niaga, Jln. Taman Aries Blok E1/1A, Jakarta Barat 11620 – Indonesia.

Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Jaya Trishindo Tbk, yaitu: PT Startel Communication (48,63%) dan PT Komala Tri Varia (20,84%).

Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan HELI adalah bergerak di bidang angkutan udara niaga tidak berjadwal melalui Entitas Anak (PT Komala Indonesia, bergerak di bidang angkutan udara niaga tak berjadwal, yaitu penyewaan pesawat helikopter).

Pada tanggal 16 Maret 2018, HELI memperoleh pernyataan efektif dari Otoritas Jasa Keuangan (OJK) untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham HELI (IPO) kepada masyarakat sebanyak 250.000.000 dengan nilai nominal Rp100,- per saham dengan harga penawaran Rp110,- per saham disertai dengan Waran Seri I sebanyak 125.000.000 dengan harga pelaksanaan Rp400,- per saham. Saham dan waran tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 27 Maret 2018.

4. PT Indonesia Transport & Infrastructure Tbk

MNC Energy Investments Tbk (dahulu Indonesia Transport & Infrastructure Tbk) (IATA) didirikan tanggal 10 September 1968 dan memulai kegiatan usaha komersial sejak pada tahun 1969. Kantor pusat MNC Energy

Investments Tbk beralamat di MNC Tower, Lantai 22, Jl. Kebon Sirih No. 17-19, Jakarta Pusat 10340 – Indonesia.

MNC Energy Investments Tbk beberapa kali melakukan perubahan nama, antara lain:

- PT Indonesia Air Transport, 10 September 1968
- Indonesia Air Transport Tbk, 2006
- Indonesia Transport & Infrastructure Tbk, 23 Januari 2014
- MNC Energy Investments Tbk, 16 Maret 2022.

Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham MNC Energy Investments Tbk (31-Mar-2022) adalah PT Global Transport Services (pengendali) (7,58%) dan Oxley Capital Investment Ltd. (7,43%).

Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan IATA adalah dalam bidang investasi dan perusahaan induk, khususnya di sektor pertambangan batubara. Saat ini, kegiatan utama IATA adalah bergerak dalam bidang investasi dan menjadi perusahaan induk, sedangkan anak perusahaan bergerak di bidang usaha pengangkutan udara niaga dan jasa, serta pertambangan batubara.

B. Hasil Penelitian

Penelitian ini memiliki tujuan untuk mengetahui bagaimana kinerja Keuangan perbankan di Indonesia tahun 2020-2022 yaitu menggunakan Model Z-Score

1. *Working Capital to Total Asset (WCTA)*

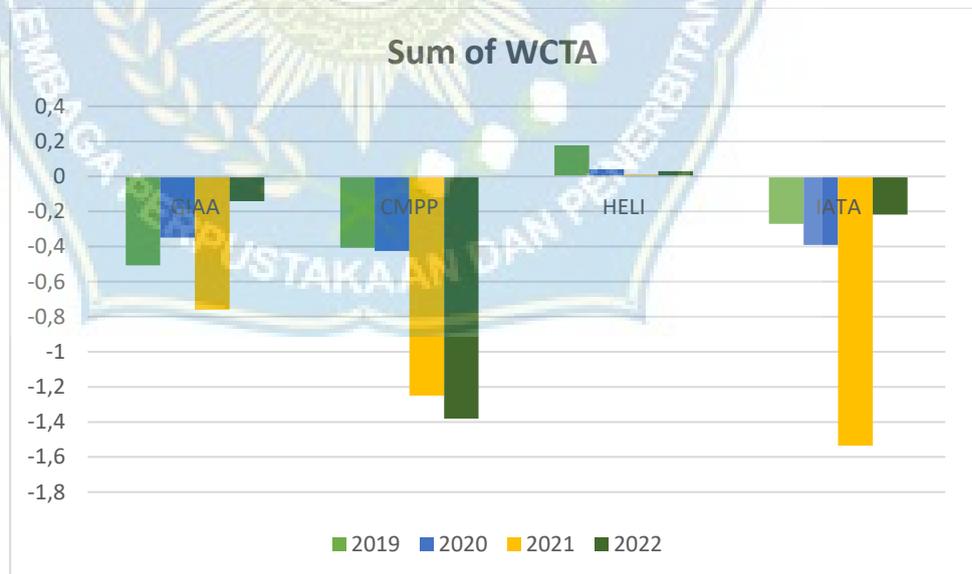
Tabel 4.1

Net Working Capital to Total Asset (WCTA)

Sum of WCTA	2019	2020	2021	2022	Grand Total
GIAA	-0.50766	-0.34831	-0.75988	-0.14112	1.756967472
CMPP	-0.40617	-0.42465	-1.24996	-1.38055	3.461331734
HELI	0.177624	0.040686	0.009208	0.030048	0.257566455
IATA	-0.27082	-0.3913	-1.53563	-0.21695	2.414703993
Grand Total	-1.00703	-1.12357	-3.53627	-1.70857	-7.375436744

Sumber: Data laporan keuangan (Diolah) 2024

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan untuk nilai WCTA diperoleh hasil bahwa GIA, CMPP, HELI, IATA semua dibawah angka 1 jadi GIAA, CMPP, HELI, IATA. . Data tersebut memberikan informasi bahwa Perusahaan tersebut perlu melakukan upaya evaluasi dan kontroling untung *self warning* untuk menjaga tingkat likuiditas kedepannya dan survival. Berikut data dapat dilihat dalam bentuk Gambar 4.1 dibawah ini:



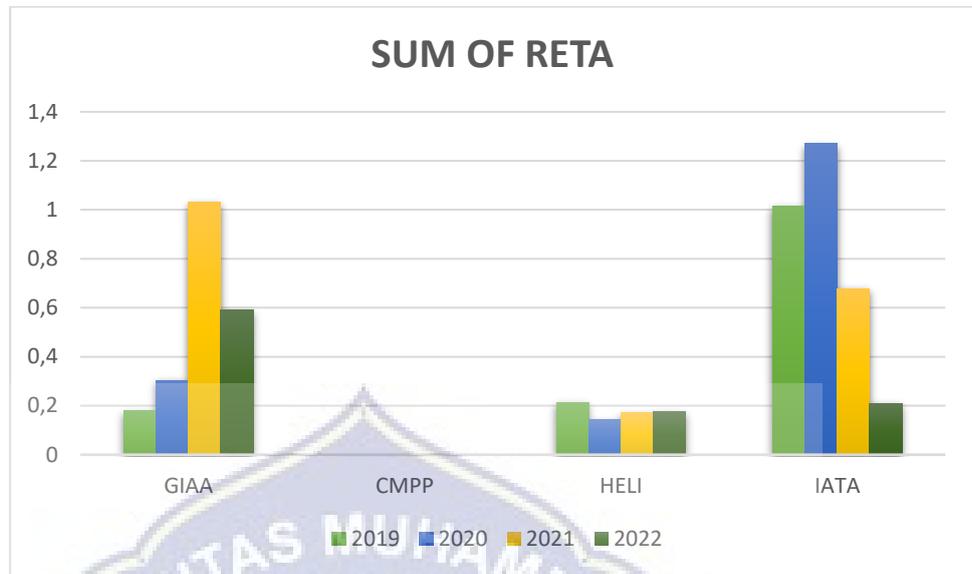
2. Retained Earning to Total Asset (RETA)

Tabel 4.2
Retained Earning to Total Asset (RETA)

Sum of RETA Row Labels	2019	2020	2021	2022	Grand Total
GIAA	0.17947	0.3025	1.031435	0.590009	2.103414
CMPP	0.001862	0.000969	0.000442	0.000848	0.004121
HELI	0.21464	0.143221	0.17101	0.176435	0.705306
IATA	1.015551	1.270415	0.678317	0.210204	3.174487
Grand Total	1.411523	1.717105	1.881204	0.977496	5.987328

Sumber: Data laporan keuangan (Diolah) 2024

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan untuk nilai RETA diperoleh hasil dari 4 ada 2 perusahaan yang nilai tinggi, yaitu: GIAA di tahun 2021 dan , IATA di tahun 2019 dan 2020 Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan tersebut membiayai harta/asetnya melalui labanya sehingga tidak menggunakan hutang yang besar. Konsekuensinya adalah Semakin tinggi rasio RETA yang dihasilkan Perusahaan, maka ini memberikan sinyal bahwa Perusahaan memiliki laba yang tinggi untuk membiayai asetnya dan membayar deviden, sehingga akan menurunkan kemungkinan terjadinya financial distress, dan ini akan menjadi informasi yang baik (*good news*) khususnya bagi para investor. Berikut data dapat dilihat dalam bentuk Gambar 4.2 dibawah ini:



3. Erning Before Interest and Tax to Total Assets (EBITTA)

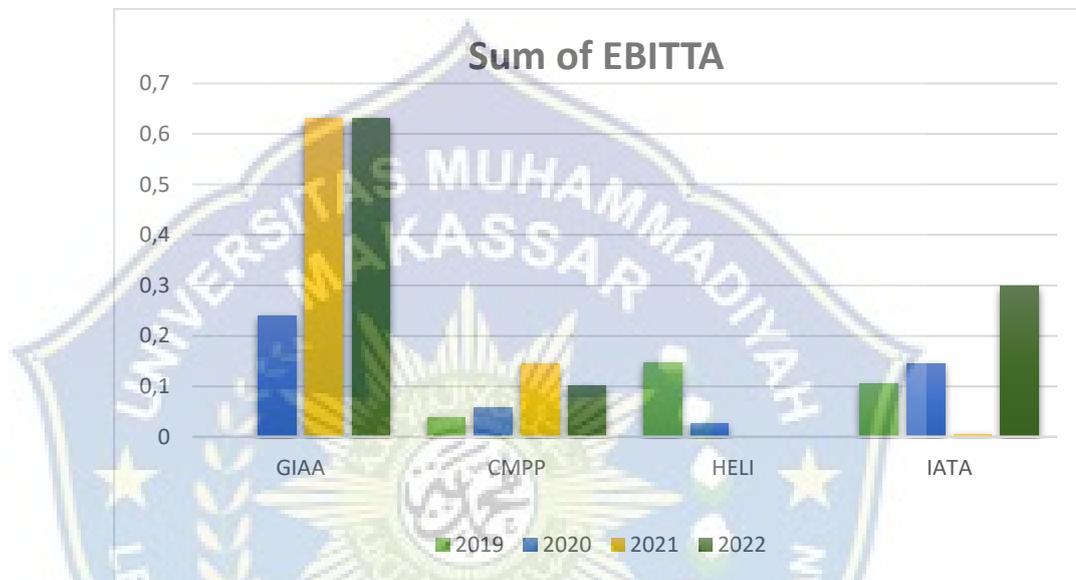
Tabel 4.3
Erning Before Interest and Tax to Total Assets (EBITTA)

Sum of EBITTA	2019	2020	2021	2022	Grand Total
GIAA	0.000277	0.240277	0.630156	0.631139	1.5018496
CMPP	0.03752	0.056913	0.145594	0.100644	0.3406711
HELI	0.147116	0.025482	0.000494	0.001213	0.1743046
IATA	0.105144	0.144551	0.005101	0.298687	0.5534834
Grand Total	0.290056	0.467223	0.781345	1.031684	2.5703087

Sumber: Data laporan keuangan (Diolah) 2024

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan untuk nilai EBITTA diperoleh hasil dari 4 Perusahaan penerbangan yang dianalisis terdapat semua dengan Nilai EBITTA yang rendah, yaitu : Hal ini menunjukkan bahwa Perusahaan dengan nilai EBITTA yang negative yang berarti biaya oprasional yang dikeluarkan Perusahaan cenderung lebih besar, Sehingga kinerja perusahaan menjadi tidak produktif. Bila perusahaan tersebut productive dalam mengelola harta/asetnya untuk menghasilkan laba yang optimal. Konsekuensinya adalah Semakin tinggi rasio EBITTA yang dihasilkan

Perusahaan, maka ini memberikan sinyal bahwa Perusahaan memiliki sangat productive dalam mengelola akset yang dimiliki untuk menghasilkan laba yang besar dan ini akan menjadi informasi yang baik (*good news*) khususnya bagi para investor. Sebaliknya ada beberapa Berikut data dapat dilihat dalam bentuk Gambar 4.3 dibawah ini:



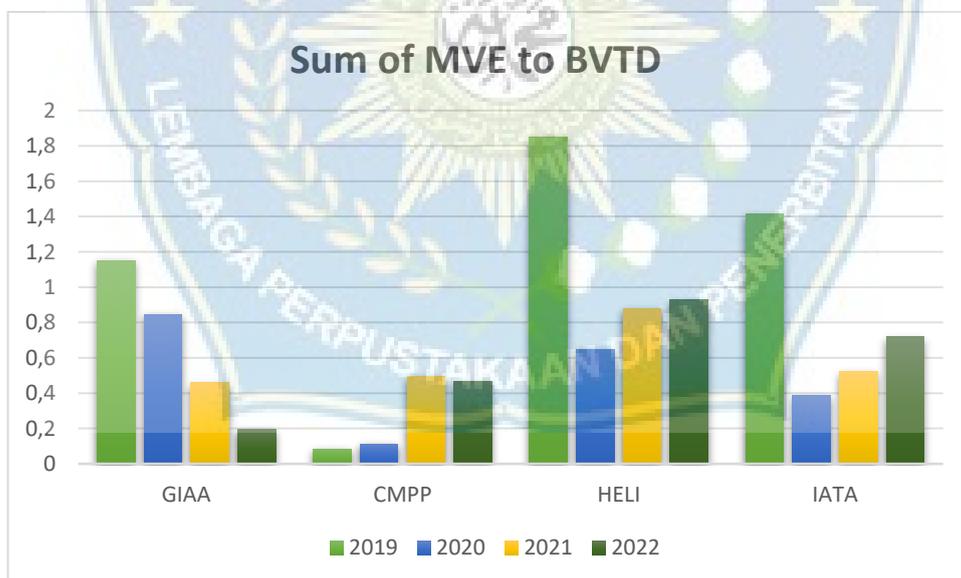
4. Market Value of Equity to Book Value of Total Liability (MVEBVL)

Tabel 4.4
Market Value of Equity to Book Value of Total Liability (MVEBVL)

Row Labels	2019	2020	2021	2022	Grand Total
GIAA	1.150417	0.847403	0.459306	0.197565	2.654691
CMPP	0.083837	0.11353	0.497297	0.466195	1.160859
HELI	1.851915	0.648811	0.880515	0.927681	4.308922
IATA	1.415095	0.384932	0.52057	0.718147	3.038744
Grand Total	4.501264	1.994676	2.357688	2.309588	11.163216

Sumber: Data laporan keuangan (Diolah) 2024

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan untuk nilai MVEBVL diperoleh hasil bahwa dari 4 perusahaan penerbangan yang ada 3 perusahaan dengan nilai MVEBVL tinggi yaitu GIAA, HELI, dan IATA pada tahun 2019 sedangkan untuk CMPP memiliki nilai rasio yang rendah $< 0,1$. Hal ini menandakan bahwa ini menandakan bahwa jika rasio nya kecil mengindikasikan bahwa perusahaan dalam hal ini, lebih aggressive terhadap hutang, sehingga kedepannya manajemen perusahaan untuk melakukan Langkah strategis guna mencegah hal-hal yang tidak diinginkan. Besaran nilai hutang juga akan meningkatkan beban, tentu saja keberadaan kewajiban maka perusahaan memiliki kewajiban untuk membayarkan bunga dan mengembalikan utangnya dimasa depan. Berikut data dapat dilihat dalam bentuk Gambar 4.4 dibawah ini:



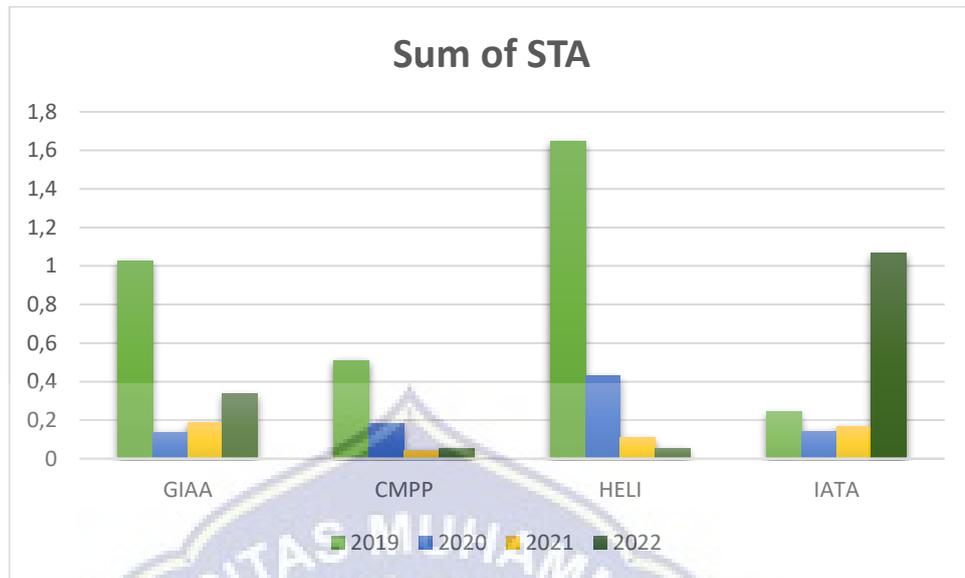
5. Sales to Total Asset (STA)

Tabel 4.5
Sales to Total Asset (STA)

Sum of STA Row Labels	2019	2020	2021	2022	Grand Total
GIAA	1.02625	0.138307	0.185837	0.336821	1.687215
CMPP	0.509992	0.182293	0.043447	0.055521	0.791253
HELI	1.646098	0.428376	0.107675	0.052822	2.234971
IATA	0.243598	0.143319	0.168857	1.065309	1.621083
Grand Total	3.425938	0.892295	0.505816	1.510473	6.334522

Sumber: Data laporan keuangan (Diolah) 2024

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan untuk nilai STA diperoleh hasil bahwa dari 4 Perusahaan penerbangan yang ada 3 perusahaan dengan nilai STA tinggi yaitu GIAA dan HELI pada tahun 2019 dan IATA pada tahun 2022 dengan rasio 1 sedangkan untuk CMPP memiliki nilai rasio yang rendah $< 0,1$ Hal ini menandakan bahwa kemampuan perusahaan dalam meningkatkan pendapatan masih sangat kecil, untuk itu pihak manajemen perlu membuat strategi peningkatan penjualan melalui pembuatan kebijakan terkait dengan promosi, peningkatan kualitas pelayanan produk, layanan customer service atau kebijakan lain yang dapat mensupport peningkatan pendapatan bagi perusahaan. Berikut data dapat dilihat dalam bentuk Gambar 4.5 dibawah ini:



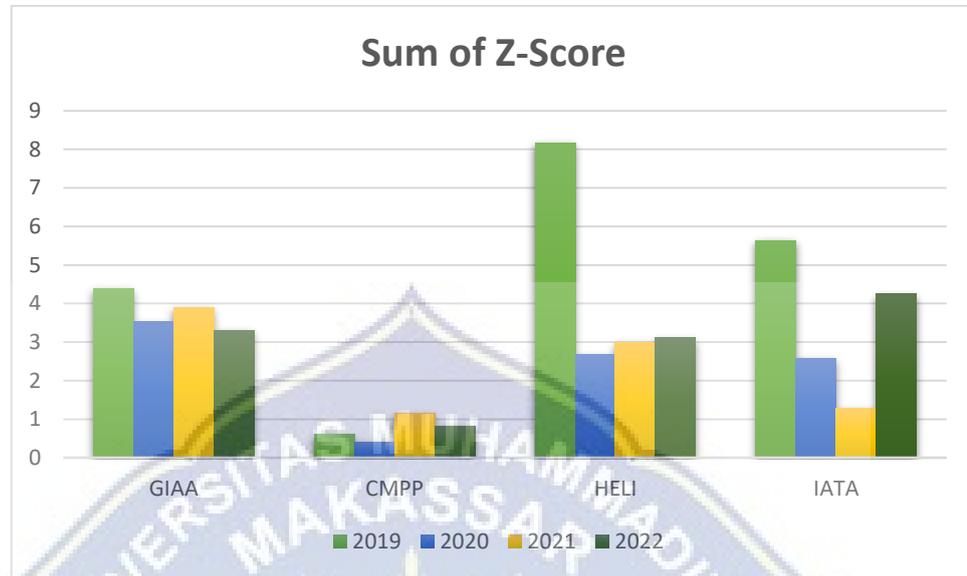
6. Rekapitulasi Model Z-Score

Tabel 4.6
Rekapitulasi Model Z-Score

Sum of Z-Score	2019	2020	2021	2022
GIAA	4.387419	3.52393	3.89922	3.309485
CMPP	0.596381	0.407842	1.144971	0.827445
HELI	8.162952	2.673029	2.996199	3.109776
IATA	5.632484	2.583617	1.275265	4.244974

Sumber: Data laporan keuangan (Diolah) 2024

Berdasarkan hasil analisis di atas yang dilakukan masing-masing variable dalam altman z-score di peroleh hasil dari 4 Perusahaan ada 3 Perusahaan yang masuk pada kreteria aman $>2,9$ dan ada 1 Perusahaan masuk di kriteria kebangkrutan $< 1,23$ yaitu CMPP. Berikut data dapat dilihat dalam bentuk Gambar 4.6 bawah ini:



C. Pembahasan

Dalam model Altman Z-score, kesehatan keuangan suatu perusahaan dapat diklasifikasi menjadi tiga kondisi sebagai berikut: bahwa perusahaan yang memiliki Z-Score >2.9 maka diklasifikasi sebagai perusahaan sehat, perusahaan yang memiliki Z-Score 1,2 sampai 2,9 maka perusahaan tersebut berada pada area abu-abu (Grey, sedangkan perusahaan yang memiliki) Z-Score $< 1,2$ maka diklasifikasi sebagai perusahaan yang berposisi tidak sehat. Dari perhitungan Altman Z-Score berdasarkan laporan keuangan tahun 2019-2022 maka diperoleh hasil 75% perusahaan Penerbangan berada di posisi aman $>2,9$ dan 25% berada pada potensi kebangkutan.

1. PT Garuda Indonesia Tbk

Menurut metode Alman Z-Score PT Garuda Indonesia termasuk dalam dalam kategori aman pada 4 tahun berturut-turut, yaitu pada tahun 2019 sampai

2022. Untuk rasio keuangan PT Garuda Indonesia mengalami peningkatan pada rasio X1 di tahun 2019 dan 2021, sedangkan rasio X2 mengalami peningkatan pada tahun 2021 dan tahun 2019, 2020, dan 2022 mengalami penurunan di bawah 1, sedangkan rasio X3 mengalami peningkatan tiap tahunnya, dan untuk rasio X4 dan X5 menurun tiap tahunnya. Meski public digemparkan dengan berita terkait dengan penggelembungan laba dalam pelaporan keuangan PT Garuda, alasan kenapa Perusahaan ini masih bertahan karena Perusahaan ini adalah Milik BUMN yang dananya disuntik oleh pemerintah sehingga masih bisa bertahan sampai hari ini, meskipun demikian, kondisi yang demikian sangat tidak baik untuk menjamin continuitas Perusahaan kedepannya. Perusahaan haruslah dapat membiayai operasionalnya untuk bisa konsisten dan survive serta bertahan ditengah bisnis penerbangan yang kompetitive ini, jika hanya mengandalkan suntikan dana dari pemerintah maka Perusahaan ini tidak mandiri secara financial dan hanya membebani APBN yang seharusnya bisa dialokasikan untuk pengeluaran lain yang sifatnya produktif dan urgen. Pada hakikatnya Perusahaan didirikan dengan tujuan untuk jangka Panjang dan tentunya memberikan value atau keuntungan /timbal balik pada stakeholder, akan tetapi jika sebaliknya maka sebaiknya manajemen harus mempertimbangkan untuk melanjutkan dengan resiko tertentu, atau dibubarkan juga dengan pertimbangan tertentu.

2. PT AirAsia Indonesia Tbk

Hasil analisis Altman Z-Score PT AirAsia Indonesia Tbk menunjukkan bahwa perusahaan termasuk dalam kategori bangkrut pada 4 tahun berturut-turut, karena nilai Z-Score berapa pada $< 1,2$ walaupun PT AirAsia Indonesia Tbk belum mencapai 1,2 tapi di tahun 2021 sebesar 1,1 lebih besar dari dua tahun terakhir namun di tahun 2022 menurun menjadi 0,8. Rasio yang mengalami peningkatan adalah rasio X3 dan X4 sedangkan X1, X2 dan X5 cenderung menurun. PT AirAsia Indonesia Tbk harus lebih bias meningkatkan kinerja keuangan (terutama untuk X1, X2 dan X5) pada masa-masa mendatang agar jauh dari daerah kebangkrutan dan di kategorikan sehat. PT Air Asia Indonesia sendiri akhir-akhir ini memang banyak diangdrungi oleh konsumen, khususnya para pelancong/wisatawan. Hal ini tentu dengan asumsi bahwa air asia memiliki harga yang terjangkau dan bisa menghemat anggaran pelancong. Selain itu Perusahaan ini juga konsisten dengan pelayanan yang optimal dan sesuai dengan SOP yang berlaku.

3. Jaya Trishindo Tbk

Jaya Trishindo Tbk memiliki nilai Z-score paling tinggi dari perusahaan penerbangan lain pada tahun 2019 sebesar 8,1 namun pada dua tahun berikutnya mengalami penurunan yang sangat besar $< 2,9$ dan masuk dalam kategori grey area (abu-abu) dan tahun 2022 Jaya Trishindo Tbk meningkat sebesar 3,1 masuk pada kategori aman. Rasio yang mengalami peningkatan di pada tahun 2019 dan cenderung menurun tiga tahun berikutnya. Perusahaan ini dalam beberapa tahun terakhir terus berkembang, hal ini berasal dari

adanya beberapa jumlah Kerjasama/kontrak yang berhasil disepakati dan ditandatangani dari berbagai anak Perusahaan khususnya dibidang penyewaan helicopter yang tercatat ada 12 klien baru dan tentunya mengalami kenaikan 100% jika dibandingkan pada Tahun 2022 yang hanya 6 Klien. Peningkatan ini juga terjadi dikarenakan tingginya permintaan atas penggunaan helicopter untuk memenuhi kebutuhan logistic maupun bencana serta permintaan untuk kepentingan wisata tamu VIP yang ada. Meski demikian Perusahaan tetap melakukan inovasi-inovasi untuk dapat terus berkembang dan survive dimasa depan serta mampu bersaing dengan Perusahaan competitor yang sejenis.

4. PT Indonesia Transport & Infrastructure Tbk

PT Indonesia Transport & Infrastructure Tbk memiliki nilai Z-score yang tinggi sebesar 5,6 pada tahun 2019 dan mengalami penurunan hingga 2,5 di tahun 2020 dalam kategori grey area (abu-abu), pada tahun 2021 cenderung menurun ke 1,2 namun di tahun 2022 PT Indonesia Transport & Infrastructure Tbk nilai Z-score meningkat ke 4,2 dan masuk dalam kategori aman. Rasio yang mengalami peningkatan X4 dan X5 pada tahun 2019 dan 2022. PT Indonesia Transport & Infrastructure Tbk harus mempertahankan peninkatan ini agar tidak terjadi penurunan kaya dua tahun sebelumnya

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan dan Saran

Hasil analisis deteksi potensi kebangkrutan dengan menggunakan metode Altman Z-score, memprediksi potensi kebangkrutan pada perusahaan penerbangan yang terdaftar di BEI pada tahun 2019 sampai 2022, ada pada PT AirAsia Indonesia Tbk, karena perusahaan ini memiliki nilai Z-score di bawah 1,2, baik pada tahun 2019 sampai 2022. Sedangkan tiga perusahaan penerbangan lainnya ada 2 berada dalam kategori grey area nilai Z-score di atas 1,2 tetapi di bawah Z-score 2,9 pada tahun 2020 dan 2021.

1. Dari 4 perusahaan penerbangan yang di analisis kondisi keuangan hanya ada 1 yang keuangan 4 tahun di posisi aman yaitu PT Garuda Indonesia Tbk yang tentunya kesehatan perusahaan sangat menentukan kemampuan perusahaan untuk bertahan untuk jangka panjang.
2. PT AirAsia Indonesia Tbk Sebagian besar memiliki kondisi keuangan yang kinerja keuangan belum optimal, sehingga ini perlu langkah mitigasi risiko yang tepat dilakukan sedini mungkin agar perusahaan masih bisa survive dalam setiap kondisi yang ada saat ini.

B. Saran

Kinerja perusahaan dalam kategori potensi bangkrut ini harus lebih memfokuskan perbaikan perusahaan dan memberi perhatian khususnya dalam

pengelolaan keuangan dan mengambil kebijakan yang tepat agar dapat sustain dalam berbagai kondisi yang ada.



DAFTAR PUSTAKA

- Idrawahyuni, Sri Rahayu², Reza Saputra. Model altman z-score: analisis financial distress pada perusahaan penerbangan yang terdaftar di bursa efek indonesia Volume 19 Nomor 2 Agustus 2022 Hal. 186 - 194 e-ISSN : 2621-4377 & p-ISSN : 1829-8524, <https://e-jurnal.nobel.ac.id/index.php/akmen>
- Sri octaviani, Perbandingan Analisis Prediksi Kebangkrutan Menggunakan Model Logistik Dan Model Kebangkrutan Bank Indonesia (Studi Empiris pada Bank yang Terdaftar di BEI)
- Draf Eksposur, (Kerangka konseptual pelaporan keuangan) diterbitkan oleh Dewan Standar Akuntansi Keuangan Ikatan Akuntan Indonesia
- M Rizal Affandi¹, Rita Meutia², Analisis potensi financial distress dengan menggunakan altman z score pada perusahaan penerbangan (dampak pandemi covid-19 dengan penutupan objek wisata dan psbb) Vol . 6, No.1 , Juni 2021
<http://ojs.unimal.ac.id/index.php/jmind>
- Antonius Arya H. Financial distress : studi eksploratif alternatif kebijakan financial distress
- Sumani. Prediksi financial distress: rasio keuangan dan sensitivitas makroekonomi perusahaan sektor primer, Ekuitas: Jurnal Ekonomi dan Keuangan, – Volume 3, Nomor 3, September 2019 : 285 – 305
- Altman, E. I. (1968). American Finance Association Financial Ratios, Discriminant Analysis and the Prediction of Corporate Bankruptcy. In Source: The Journal of Finance (Vol. 23, Issue 4).
- Dian Peratiwi dan Alvianita Gurnawan Putra (2021). Analisis prediksi financial distress dengan menggunakan model altman z-score pada perusahaan ritel tahun 2018-2020.
[http://www.jstor.orgURL:http://www.jstor.org/stable/2978933http://www.jstor.org/stable/2978933?seq=1&cid=pdf-reference#references tab contents](http://www.jstor.orgURL:http://www.jstor.org/stable/2978933http://www.jstor.org/stable/2978933?seq=1&cid=pdf-reference#references_tab_contents)
- Muchlisin Riadi November 20, 2020. Jenis, Prosedur, Metode dan Teknik Analisis Laporan Keuangan
- Harahap, S. S. (2013). Analisis Kritis Atas Laporan Keuangan. Jakarta: Penerbit Raja Grafindo Persada.
- Hery. (2015). Analisis Kinerja Manajemen., Jakarta: PT. Gramedia Widiasarana
- Cristyn Yohanna Sianipar, Netty Herawaty dan Rahayu (2023). Analisis financial distress dengan metode altman z-score pada perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar di bei tahun 2017-2021
- Glory Galvany Marizcha , LCA Robin Jonathan dan Mita Sonaria (2020). Analisis financial distress dengan menggunakan model altman z-score modifikasi pada pt.waskita karya tbk periode 2016-2020

Almilia, Luciana Spica dan Kristijadi, Emanuel. (2003). Analisis Rasio Keuangan Untuk Memprediksi Kondisi Financial Distress Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Jakarta, *Jurnal Akuntansi dan Auditing Indonesia (JAAI)*, Vol. 7 No,2

Fitriyah, I., & Hariyati. (2013). Pengaruh Rasio Keuangan Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Properti Dan Real Estate. *Jurnal Ilmu Manajemen*, 1(3), 760–773



L
A
M
P
I
R
A
N



TARBULASI DATA KEUANGAN

kode	tahun	aset lancar	utang lancar	working capital	total aset	x1	laba ditahan	x2
IATA	2019	85,276,328,800	346,730,857,800	-261,454,529,000	965,400,334,600	-0.270824983	980,413,447,200	1.015551
IATA	2020	89,576,899,200	422,756,444,600	-333,179,545,400	851,467,577,400	-0.391300332	1,081,717,043,200	1.270415
IATA	2021	426,493,365,800	2,892,607,530,800	-2,466,114,165,000	1,605,926,536,000	-1.535633237	1,089,326,986,800	0.678317
IATA	2022	291,431,948,000	909,418,801,600	-617,986,853,600	2,848,581,889,400	-0.216945441	598,783,723,200	0.210204
CMPP	2019	945,905,221,392	2,007,253,622,193	-1,061,348,400,801	2,613,070,074,932	-0.406169131	4,864,263,529	0.001862
CMPP	2020	591,285,427,040	3,677,930,441,696	-3,086,645,014,656	7,268,703,395,568	-0.42464864	7,042,531,553	0.000969
CMPP	2021	165,547,101,103	6,601,734,213,455	-6,436,187,112,352	5,149,094,524,206	-1.24996484	2,274,348,505	0.000442
CMPP	2022	204,770,446,220	7,085,285,972,492	-6,880,515,526,272	4,983,897,645,927	-1.380549123	4,224,476,235	0.000848
HELI	2019	83,695,056,368	49,378,265,088	34,316,791,280	193,198,983,272	0.177624078	41,468,295,631	0.21464
HELI	2020	147,384,406,503	133,722,885,753	13,661,520,750	335,775,952,688	0.040686418	48,090,000,930	0.143221
HELI	2021	107,007,105,513	104,231,114,388	2,775,991,125	301,477,751,273	0.009207947	51,555,673,754	0.17101
HELI	2022	105,383,221,755	96,549,706,574	8,833,515,181	293,980,017,081	0.030048012	51,868,493,759	0.176435
GIAA	2019	17,915,502,021,400	53,654,918,046,200	-35,739,416,024,800	70,399,677,229,200	-0.507664487	12,634,641,366,800	0.17947
GIAA	2020	8,477,445,380,800	67,857,804,529,000	-59,380,359,148,200	170,481,690,430,600	-0.348309305	51,570,669,910,000	0.3025
GIAA	2021	4,830,455,458,200	91,186,748,323,000	-86,356,292,864,800	113,645,376,688,000	-0.759875108	117,217,779,850,800	1.031435
GIAA	2022	12,658,230,435,000	26,560,268,817,600	-13,902,038,382,600	98,513,173,468,200	-0.141118572	58,123,610,526,600	0.590009

laba kotor	x3	total modal	total utang	x4	penjualan	x5	z-score
101,505,709,600	0.1051436	565,664,442,600	399,735,892,000	1.415095	235,169,601,600	0.243598	5.632484
123,080,767,600	0.1445513	236,659,541,600	614,808,035,800	0.384932	122,031,410,600	0.143319	2.583617
8,192,315,800	0.0051013	1,743,731,386,800	3,349,657,922,800	0.52057	271,171,892,400	0.168857	1.275265
850,835,008,600	0.2986872	1,190,643,207,000	1,657,938,698,200	0.718147	3,034,618,626,000	1.065309	4.244974
98,041,105,344	0.0375195	202,127,259,325	2,410,942,815,607	0.083837	1,332,643,622,539	0.509992	0.596381
413,684,770,579	0.0569131	930,900,987,548	8,199,604,383,116	0.11353	1,325,031,549,499	0.182293	0.407842
749,678,219,705	0.1455942	5,149,094,524,206	10,354,172,604,375	0.497297	223,714,172,616	0.043447	1.144971
501,600,988,846	0.1006443	4,983,897,645,927	10,690,576,714,942	0.466195	276,711,305,032	0.055521	0.827445
28,422,572,153	0.1471155	125,455,393,965	67,743,589,307	1.851915	318,024,503,004	1.646098	8.162952
8,556,281,145	0.0254821	132,128,671,621	203,647,281,067	0.648811	143,838,437,841	0.428376	2.673029
148,797,706	0.0004936	141,161,133,320	160,316,617,953	0.880515	32,461,515,816	0.107675	2.996199
356,717,616	0.0012134	141,475,496,677	152,504,520,404	0.927681	15,528,743,960	0.052822	3.109776
19,515,417,400	0.0002772	70,399,677,229,200	61,194,940,579,000	1.150417	72,247,681,711,400	1.02625	4.387419
40,962,819,853,000	0.2402769	170,481,690,430,600	201,181,473,533,200	0.847403	23,578,831,364,200	0.138307	3.52393
71,614,350,292,800	0.6301563	96,538,943,497,000	210,184,272,785,000	0.459306	21,119,519,826,000	0.185837	3.89922
62,175,528,063,200	0.6311392	24,254,566,570,000	122,767,740,038,200	0.197565	33,181,257,016,400	0.336821	3.309485

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk
DAN ENTITAS ANAK/AND SUBSIDIARIES

Lampiran 1/1 Schedule

LAPORAN POSISI KEUANGAN
KONSOLIDASIAN
31 DESEMBER 2020, 2019
DAN 1 JANUARI 2019

(Dinyatakan dalam Dolar AS, kecuali dinyatakan lain)

CONSOLIDATED STATEMENTS
OF FINANCIAL POSITION
AS AT 31 DECEMBER 2020, 2019
AND 1 JANUARY 2019

(Expressed in US Dollars, unless otherwise stated)

	Catatan/ Notes	31/12/2020	31/12/2019	01/01/2019	
ASET					ASSETS
ASET LANCAR					CURRENT ASSETS
Kas dan setara kas	2g, 2i, 4	200,979,909	299,348,853	253,074,999	Cash and cash equivalents
Kas yang dibatasi penggunaannya	2g, 2i	512,150	5,651,945	569,923	Restricted cash
Piutang usaha	2g, 2j, 5				Trade receivables
Pihak berelasi		10,323,841	13,884,667	63,702,313	Related parties
Pihak ketiga		100,583,150	235,971,750	222,795,921	Third parties
Aset kontrak		10,383,010	98,633,447	123,119,089	Contract assets
Piutang lain-lain	2g, 2j, 6	5,992,422	37,666,598	16,694,815	Other receivables
Persediaan	2k, 7	105,199,006	167,744,331	148,889,021	Inventories
Uang muka dan beban dibayar di muka	8	64,688,636	249,803,162	226,885,167	Advances and prepaid expenses
Pajak dibayar di muka	2z, 9				Prepaid taxes
Pajak penghasilan badan		13,894,653	11,761,518	15,300,558	Corporate income taxes
Pajak lain-lain		14,267,713	13,426,262	8,913,300	Other taxes
Aset tidak lancar yang dimiliki untuk dijual	2w	9,702,696	-	-	Non-current assets classified as held for sale
Total aset lancar		536,547,176	1,133,892,533	1,079,945,126	Total current assets
ASET TIDAK LANCAR					NON-CURRENT ASSETS
Dana cadangan pemeliharaan dan uang jaminan	2g, 10	314,359,197	1,731,560,436	1,666,138,746	Maintenance reserve fund and security deposits
Uang muka pembelian pesawat	11	185,640,719	183,026,120	172,007,581	Advances for purchase of aircraft
Investasi pada entitas asosiasi	2i, 12	20,006,880	23,945,705	673,004	Investment in associates
Properti investasi	2m, 13	83,894,322	83,957,127	81,155,552	Investment properties
Aset pajak tangguhan	2z, 9	211,828,238	85,066,368	125,685,183	Deferred tax assets
Aset tetap - bersih	2n, 14	9,392,106,273	1,143,600,991	936,864,500	Fixed assets - net
Aset takberwujud	2q, 15	253,178	738,387	1,476,348	Intangible assets
Beban tangguhan	2r	42,977	598,608	1,130,829	Deferred charges
Aset tidak lancar lain-lain	2g, 16	45,301,447	69,289,499	90,397,934	Other non-current assets
Total aset tidak lancar		10,253,433,231	3,321,783,241	3,075,629,677	Total non-current assets
TOTAL ASET		10,789,980,407	4,455,675,774	4,155,474,803	TOTAL ASSETS

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk
DAN ENTITAS ANAK/AND SUBSIDIARIES

Lampiran 1/2 Schedule

LAPORAN POSISI KEUANGAN
KONSOLIDASIAN
31 DESEMBER 2020, 2019
DAN 1 JANUARI 2019

(Dinyatakan dalam Dolar AS, kecuali dinyatakan lain)

CONSOLIDATED STATEMENTS
OF FINANCIAL POSITION
AS AT 31 DECEMBER 2020, 2019
AND 1 JANUARY 2019

(Expressed in US Dollars, unless otherwise stated)

	Catatan/ Notes	31/12/2020	31/12/2019 ¹	01/01/2019 ¹	
LIABILITAS DAN EKUITAS					LIABILITIES AND EQUITY
LIABILITAS JANGKA PENDEK					CURRENT LIABILITIES
Pinjaman jangka pendek	2g, 17	805,272,990	684,853,063	1,047,132,765	Short-term loans
Utang usaha					Trade payables
Pihak berelasi	2g, 18	121,073,351	428,233,049	257,540,118	Related parties
Pihak ketiga		299,900,564	306,362,661	245,065,897	Third parties
Liabilitas anjak piutang	2g, 19	94,019,723	54,570,560	109,780,236	Factoring liabilities
Utang lain-lain	2g 20	38,678,877	45,890,412	122,671,648	Other payables
Utang pajak	2z, 9				Taxes payable
Pajak penghasilan badan		680,082	1,500,235	470,555	Corporate income taxes
Pajak lain-lain		211,857,149	136,085,178	54,785,573	Other taxes
Akrual	2v, 21	378,376,163	326,205,722	294,490,757	Accruals
Pendapatan diterima dimuka	2x, 2y, 22	168,091,594	200,141,599	259,933,251	Unearned revenue
Uang muka diterima		57,922,909	106,982,911	76,081,320	Advances received
Liabilitas terkait aset tidak lancar yang dimiliki untuk dijual		2,028,374	-	-	Liabilities related to non-current assets classified as held for sale
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun:					Current maturities of long-term liabilities:
Pinjaman jangka panjang	2g, 24	51,068,979	141,779,239	25,536,141	Long-term loans
Liabilitas imbalan kerja	2u, 28	17,854,160	14,858,629	10,450,074	Liabilities for employee benefits
Liabilitas sewa	2o, 25	1,505,258,580	52,533,237	66,681,711	Lease liabilities
Liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	2v, 26	25,117,040	70,990,245	56,067,107	Estimated liability for aircraft return and maintenance costs
Utang obligasi	2t, 27	492,074,369	498,996,741	496,845,180	Bonds payable
Pinjaman efek beragun aset	2g, 23	25,522,846	25,897,498	24,876,000	Asset-backed securitisation loan
Total liabilitas jangka pendek		4,264,797,750	3,395,880,882	3,148,415,343	Total current liabilities
LIABILITAS JANGKA PANJANG					NON-CURRENT LIABILITIES
Liabilitas jangka panjang - setelah dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun:					Long-term liabilities - net of current maturities:
Utang usaha jangka panjang	2g, 18	582,500,342	-	-	Long-term trade payables
Pinjaman jangka panjang	2g, 24	248,159,518	1,597,426	77,536,546	Long-term loans
Liabilitas imbalan kerja	2u, 28	100,087,608	107,396,582	110,056,816	Liabilities for employee benefits
Liabilitas sewa	2o, 25	4,493,564,698	35,340	168,387	Lease liabilities
Liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	2v, 26	2,955,512,646	241,281,636	124,895,098	Estimated liability for aircraft return and maintenance cost
Pinjaman efek beragun aset	2g, 23	51,045,692	77,692,229	99,504,000	Asset-backed securitisation loan
Liabilitas pajak tangguhan	2z, 9	804,629	939,520	788,664	Deferred tax liabilities
Liabilitas tidak lancar lainnya	2g, 29	6,531,766	48,273,883	41,322,735	Other non-current liabilities
Total liabilitas jangka panjang		8,438,206,899	477,216,616	454,272,246	Total non-current liabilities
Total liabilitas		12,733,004,654	3,873,097,505	3,602,687,589	Total liabilities

¹ Disajikan kembali, lihat Catatan 55.

¹ As restated, see Note 55.

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk
DAN ENTITAS ANAK/AND SUBSIDIARIES

Lampiran 1/3 Schedule

LAPORAN POSISI KEUANGAN
KONSOLIDASIAN
31 DESEMBER 2020, 2019
DAN 1 JANUARI 2019

(Dinyatakan dalam Dolar AS, kecuali dinyatakan lain)

CONSOLIDATED STATEMENTS
OF FINANCIAL POSITION
AS AT 31 DECEMBER 2020, 2019
AND 1 JANUARY 2019

(Expressed in US Dollars, unless otherwise stated)

	Catatan/ Notes	31/12/2020	31/12/2019 ¹	01/01/2019 ¹	
EKUITAS					EQUITY
Modal saham - nilai nominal Rp459 per saham untuk saham Seri A Dwiwarna dan saham Seri B					Share capital - Rp459 par value per share for Series A Dwiwarna share and Series B shares
Modal dasar - 1 saham Seri A Dwiwarna dan 29.999.999.999 saham Seri B					Authorized - 1 of Series A Dwiwarna share and 29,999,999,999 Series B shares
Modal ditempatkan dan disetor - 1 saham Seri A Dwiwarna dan 25.886.576.253 saham Seri B	31	1,310,326,950	1,310,326,950	1,310,326,950	Issued and paid-up capital - 1 Series A Dwiwarna share and 25,886,576,253 Series B shares
Tambahan modal disetor Saldo laba/(defisit)	32	13,753,694	13,753,694	23,526,520	Additional paid-in capital Retained earnings/(deficit)
Defisit sebesar USD 1.385.459.977 pada tanggal 1 Januari 2012 telah dieliminasi dalam rangka kuasi- reorganisasi					Deficit totalling USD 1,385,459,977 as at 1 January 2012 was eliminated in connection with quasi- reorganisation
- Dicadangkan	33	6,081,861	6,081,861	6,081,861	Appropriated -
- Belum dicadangkan		(3,263,966,450)	(799,660,846)	(759,190,735)	Unappropriated -
Penghasilan komprehensif lain	34	14,118,586	40,255,513	(60,455,573)	Other comprehensive income
Ekuitas yang dapat distribusikan kepada pemilik entitas induk		(1,919,685,359)	570,757,172	520,299,023	Equity attributable to owners of the parent
Kepentingan nonpengendali	2c, 35	(23,338,888)	11,821,097	32,488,191	Non-controlling interest
Total ekuitas		(1,943,024,247)	582,578,269	552,787,214	Total equity
TOTAL LIABILITAS DAN EKUITAS		10,789,980,407	4,455,675,774	4,155,474,803	TOTAL LIABILITIES AND EQUITY

**PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk
DAN ENTITAS ANAK/AND SUBSIDIARIES**

Lampiran 2/1 Schedule

**LAPORAN LABA RUGI DAN PENGHASILAN
KOMPRESIF LAIN KONSOLIDASIAN
UNTUK TAHUN YANG BERAKHIR
PADA 31 DESEMBER 2020 DAN 2019**

(Dinyatakan dalam Dolar AS, kecuali dinyatakan lain)

**CONSOLIDATED STATEMENTS OF PROFIT OR LOSS AND
OTHER COMPREHENSIVE INCOME
FOR THE YEARS ENDED
31 DECEMBER 2020 AND 2019**

(Expressed in US Dollars, unless otherwise stated)

	<u>2020</u>	<u>Catatan/ Notes</u>	<u>2019¹</u>	
Pendapatan usaha				Operating revenues
Penerbangan berjadwal	1,200,671,828	2x,36	3,773,399,072	Scheduled airline services
Penerbangan tidak berjadwal	77,242,260	2x,36	249,906,152	Non-scheduled airline services
Lainnya	<u>214,417,011</u>	2x,36	<u>549,332,859</u>	Others
	<u>1,492,331,099</u>		<u>4,572,638,083</u>	
Beban usaha				Operating expenses
Beban operasional penerbangan	(1,653,741,214)	2x,37	(2,549,469,922)	Flight operations expenses
Beban pemeliharaan dan perbaikan	(600,558,373)	2x,38	(585,900,437)	Maintenance and repairs expenses
Beban umum dan administrasi	(350,253,350)	2x,39	(249,984,716)	General and administrative expenses
Beban bandara	(164,974,225)	2x,40	(385,298,616)	User charges and station expenses
Beban pelayanan penumpang	(133,279,727)	2x,41	(271,817,792)	Passenger services expenses
Beban tiket, penjualan dan promosi	(129,234,980)	2x,42	(342,771,452)	Ticketing, sales and promotion expenses
Beban operasional hotel	(23,418,387)	2x	(31,980,015)	Hotel operation expenses
Beban operasional transportasi	(20,205,283)	2x	(29,440,247)	Transportation operations expenses
Beban operasional jaringan	(8,163,104)	2x	(10,382,106)	Network operation expenses
	<u>(3,303,826,643)</u>		<u>(4,457,045,303)</u>	
(Beban)/pendapatan usaha lainnya				Other operating (expenses)/income
Kerugian selisih kurs - bersih	(35,247,323)		(32,601,114)	Loss on foreign exchange - net
(Beban)/pendapatan lain-lain - bersih	(356,316,758)	2x,43	<u>12,997,724</u>	Other (expense)/income - net
	<u>(391,564,081)</u>		<u>(19,603,390)</u>	
(Rugi)/laba usaha	(2,203,059,625)		95,989,390	(Loss)/profit from operations
Bagian atas hasil bersih entitas asosiasi	(3,888,337)		(21,484)	Share of results of associates
Pendapatan keuangan	168,034,422	2x	45,257,323	Finance income
Beban keuangan	<u>(553,669,995)</u>	2x,44	<u>(139,990,076)</u>	Finance cost
(Rugi)/laba sebelum pajak	(2,592,583,535)		1,235,153	(Loss)/profit before tax
Manfaat/(beban) pajak	<u>115,950,186</u>	2x,9	<u>(45,802,668)</u>	Tax benefit/(expenses)
Rugi tahun berjalan	<u>(2,476,633,349)</u>		<u>(44,567,515)</u>	Loss for the year

**PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk
DAN ENTITAS ANAK/AND SUBSIDIARIES**

Lampiran 1/1 Schedule

**LAPORAN POSISI KEUANGAN
KONSOLIDASIAN
31 DESEMBER 2022 DAN 2021**
(Dinyatakan dalam Dolar AS, kecuali dinyatakan lain)

**CONSOLIDATED STATEMENTS
OF FINANCIAL POSITION
AS AT 31 DECEMBER 2022 AND 2021**
(Expressed in US Dollars, unless otherwise stated)

	2022	Catatan/ Notes	2021	
ASET				ASSETS
ASET LANCAR				CURRENT ASSETS
Kas dan setara kas	521,682,689	2g, 2h, 4	54,442,439	Cash and cash equivalents
Kas yang dibatasi penggunaannya	16,400,351	2g, 2h	5,936,273	Restricted cash
Piutang usaha	16,591,272	2g, 2i, 5	9,996,478	Trade receivables
Pihak berelasi	86,289,993		84,742,853	Related parties
Pihak ketiga	11,429,851		1,799,100	Third parties
Aset kontrak	11,698,529	2g, 2i, 6	7,347,430	Contract assets
Piutang lain-lain	67,996,260	2j, 7	73,033,991	Other receivables
Persediaan				Inventories
Uang muka dan beban dibayar dimuka	49,256,522	8	45,163,998	Advances and prepaid expenses
Pajak dibayar dimuka		2x, 9a		Prepaid taxes
Pajak penghasilan badan	11,187,372		11,561,857	Corporate income taxes
Pajak lain-lain	8,630,986		11,698,610	Other taxes
Total aset lancar	801,153,825		305,725,029	Total current assets
ASET TIDAK LANCAR				NON-CURRENT ASSETS
Uang muka dan uang jaminan	223,894,513	2g, 10	164,856,914	Advance and security deposits
Uang muka pembelian pesawat	137,640,940	11	153,616,395	Advances for purchase of aircraft
Investasi pada entitas asosiasi	5,390,400	2k, 12	2,599,119	Investment in associates
Properti investasi	79,431,585	2l, 13	83,083,551	Investment properties
Aset pajak tangguhan	372,316,463	2x, 9d	571,753,237	Deferred tax assets
Aset tetap - bersih	4,565,021,490	2m, 14	5,854,523,982	Fixed assets - net
Aset takberwujud	4,758	2p, 15	35,943	Intangible assets
Beban tangguhan	7,773	2q	23,480	Deferred charges
Aset tidak lancar lain-lain	50,149,232	2g, 16	56,527,710	Other non-current assets
Total aset tidak lancar	5,433,857,154		6,887,020,331	Total non-current assets
TOTAL ASET	6,235,010,979		7,192,746,360	TOTAL ASSETS

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk
DAN ENTITAS ANAK/AND SUBSIDIARIES

Lampiran 1/2 Schedule

LAPORAN POSISI KEUANGAN
KONSOLIDASIAN
31 DESEMBER 2022 DAN 2021

(Dinyatakan dalam Dolar AS, kecuali dinyatakan lain)

CONSOLIDATED STATEMENTS
OF FINANCIAL POSITION

AS AT 31 DECEMBER 2022 AND 2021

(Expressed in US Dollars, unless otherwise stated)

	2022	Catatan/ Notes	2021	
LIABILITAS DAN EKUITAS				LIABILITIES AND EQUITY
LIABILITAS JANGKA PENDEK				CURRENT LIABILITIES
Pinjaman jangka pendek	16,490,706	2g, 17	699,191,633	Short-term loans
Utang usaha		2g, 18		Trade payables
Pihak berelasi	269,507,661		287,862,388	Related parties
Pihak ketiga	231,099,576		341,916,442	Third parties
Utang lain-lain	53,023,319	2g, 19	40,363,360	Other payables
Utang pajak		2x, 9b		Taxes payables
Pajak penghasilan badan	633,768		1,343,867	Corporate income taxes
Pajak lain-lain	193,422,369		232,294,335	Other taxes
Akual	240,024,695	2v, 20	739,304,926	Accruals
Pendapatan diterima dimuka	232,439,248	2v, 2w, 21	166,425,468	Unearned revenues
Uang muka diterima	36,320,205		50,967,321	Advances received
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun:				Current maturities of long-term liabilities:
Pinjaman jangka panjang	20,305,381	2g, 23	55,720,809	Long-term loans
Liabilitas imbalan kerja	8,144,593	2t, 28	16,237,370	Liabilities for employee benefits
Liabilitas sewa	170,058,419	2n, 24	1,842,202,619	Lease liabilities
Liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	209,559,732	2u, 25	667,012,510	Estimated liability for aircraft return and maintenance costs
Utang obligasi	-	2s, 26	495,188,854	Bonds payable
Pinjaman efek beragun aset	-	2g, 22	65,549,397	Asset-backed securitisation loan
Obligasi wajib konversi	-	2y, 27	69,931,786	Mandatory convertible bond
Total liabilitas jangka pendek	1,681,029,672		5,771,313,185	Total current liabilities
LIABILITAS JANGKA PANJANG				NON-CURRENT LIABILITIES
Liabilitas jangka panjang - setelah dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun:				Long-term liabilities - net of current maturities:
Utang usaha jangka panjang		2g, 18		Long-term trade payables
Pihak berelasi	134,575,101		580,361,465	Related parties
Pihak ketiga	42,373,545		-	Third parties
Utang obligasi	701,431,591	2s, 26	-	Bonds payable
Pinjaman jangka panjang	655,540,935	2g, 23	720,187,820	Long-term loans
Liabilitas imbalan kerja	92,093,932	2t, 28	94,140,107	Liabilities for employee benefits
Liabilitas sewa	2,406,975,640	2n, 24	3,768,230,816	Lease liabilities
Liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	2,005,968,253	2u, 25	2,348,193,989	Estimated liability for aircraft return and maintenance cost
Pinjaman efek beragun aset	32,230,672	2g, 22	-	Asset-backed securitisation loan
Liabilitas pajak tangguhan	617,036	2x, 9d	779,089	Deferred tax liabilities
Liabilitas jangka panjang lainnya	17,273,752	2g, 29	19,598,604	Other non-current liabilities
Total liabilitas jangka panjang	6,089,080,457		7,531,491,890	Total non-current liabilities
Total liabilitas	7,770,110,129		13,302,805,075	Total liabilities

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk
DAN ENTITAS ANAK/AND SUBSIDIARIES

Lampiran 1/3 Schedule

LAPORAN POSISI KEUANGAN
KONSOLIDASIAN
31 DESEMBER 2022 DAN 2021

(Dinyatakan dalam Dolar AS, kecuali dinyatakan lain)

CONSOLIDATED STATEMENTS
OF FINANCIAL POSITION
31 DECEMBER 2022 AND 2021

(Expressed in US Dollars, unless otherwise stated)

	2022	Catatan/ Notes	2021	
EKUITAS				EQUITY
Modal saham - nilai nominal Rp459 per saham untuk saham Seri A Dwiwarna dan saham Seri B dan nilai nominal Rp 196 per saham untuk saham Seri C				Share capital - Rp459 par value per share for Series A Dwiwarna share and Series B shares and Rp 196 par value per share for Series C shares
Modal dasar - 1 saham Seri A Dwiwarna, 25.886.576.253 saham Seri B dan 181.866.405.621 saham Seri C				Authorized - 1 of Series A Dwiwarna share, 25,886,576,253 Series B shares and 181,866,405,621 Series C shares
Modal ditempatkan dan disetor - 1 saham Seri A Dwiwarna dan 25.886.576.253 saham Seri B dan 65.594.207.583 saham Seri C	2,131,354,134	30	1,310,326,950	Issued and paid-up capital - 1 Series A Dwiwarna share and 25,886,576,253 Series B shares and 65,594,207,583 Series C shares
Tambahan modal disetor	30,279,214	31	13,753,694	Additional paid-in capital
Akumulasi rugi sebesar USD 1,385,459,977 pada tanggal 1 Januari 2012 telah dieliminasi dalam rangka kuasi-reorganisasi				Accumulated loss totalling USD 1,385,459,977 as at 1 January 2012 was eliminated in connection with quasi reorganisation
- Dicadangkan	6,081,861	32	6,081,861	Appropriated -
- Belum dicadangkan	(3,678,709,527)		(7,418,846,826)	Unappropriated -
Penghasilan komprehensif lain	12,973,418	33	16,342,049	Other comprehensive income
Ekuitas yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk	(1,498,020,900)		(6,072,342,272)	Equity attributable to owners of the parent
Kepentingan nonpengendali	(37,078,250)	2c, 34	(37,717,443)	Non-controlling interests
Total ekuitas	(1,535,099,150)		(6,110,059,715)	Total equity
TOTAL LIABILITAS DAN EKUITAS	6,235,010,979		7,192,745,360	TOTAL LIABILITIES AND EQUITY

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk
DAN ENTITAS ANAK/AND SUBSIDIARIES

Lampiran 2/1 Schedule

LAPORAN LABA RUGI DAN PENGHASILAN
KOMPRESIF LAIN KONSOLIDASIAN
UNTUK TAHUN YANG BERAKHIR
PADA 31 DESEMBER 2022 DAN 2021
(Dinyatakan dalam Dolar AS, kecuali dinyatakan lain)

CONSOLIDATED STATEMENTS OF PROFIT OR LOSS AND
OTHER COMPREHENSIVE INCOME
FOR THE YEARS ENDED
31 DECEMBER 2022 AND 2021
(Expressed in US Dollars, unless otherwise stated)

	2022	Catatan/ Notes	2021	
Pendapatan usaha				Operating revenues
Penerbangan berjadwal	1,689,971,738	2v,35	1,041,146,408	Scheduled airline services
Penerbangan tidak berjadwal	174,812,244	2v,35	88,053,843	Non-scheduled airline services
Lainnya	<u>235,295,576</u>	2v,35	<u>207,478,219</u>	Others
	<u>2,100,079,558</u>		<u>1,336,678,470</u>	
Beban usaha				Operating expenses
Beban operasional penerbangan	(1,490,352,099)	2v,36	(1,484,323,240)	Flight operations expenses
Beban pemeliharaan dan perbaikan	(407,371,304)	2v,37	(559,241,814)	Maintenance and repairs expenses
Beban umum dan administrasi	(236,781,145)	2v,38	(192,180,422)	General and administrative expenses
Beban bandara	(145,754,891)	2v,39	(153,719,394)	User charges and station expenses
Beban tiket, penjualan dan promosi	(107,931,719)	2v,40	(94,878,738)	Ticketing, sales and promotion expenses
Beban pelayanan penumpang	(96,645,016)	2v,41	(81,741,861)	Passenger services expenses
Beban operasional hotel	(19,832,325)	2v	(22,215,692)	Hotel operation expenses
Beban operasional transportasi	(10,699,453)	2v	(13,494,498)	Transportation operations expenses
Beban operasional jaringan	(4,059,433)	2v	(7,226,631)	Network operation expenses
	<u>(2,519,427,385)</u>		<u>(2,609,022,290)</u>	
Pendapatan/(beban) usaha lainnya				Other operating income/(expenses)
Keuntungan selisih kurs – bersih	124,022,650		22,118,829	Gain on foreign exchange – net
Pendapatan/(beban) lain-lain – bersih	399,555,231	2v,42	(367,866,220)	Other income/(expenses) – net
Penurunan nilai aset non-keuangan	-	43	(1,456,153,521)	Impairment of non-financial assets
Penghentian dini kontrak sewa	-	44	(887,922,715)	Early lease contract termination
Keuntungan dari restrukturisasi pembayaran	1,383,893,094	46	-	Gain on payment term restructuring
Pendapatan dari restrukturisasi utang	2,854,798,632	55	-	Income from debt restructuring
Bagian atas hasil bersih entitas asosiasi	2,754,209		(16,599,396)	Share of results of associates
Pendapatan keuangan	2,138,060	2v	17,954,502	Finance income
Beban keuangan	(412,654,065)	2v,45	(571,741,475)	Finance cost
	<u>4,354,507,831</u>		<u>(3,260,209,996)</u>	
Laba/(rugi) sebelum pajak	3,935,160,004		(4,532,553,816)	Profit/(loss) before tax
(Beban)/manfaat pajak	<u>(198,489,700)</u>	2x,9c	<u>358,549,048</u>	Tax (expenses)/benefits
Laba/(rugi) tahun berjalan	<u>3,736,670,304</u>		<u>(4,174,004,768)</u>	Profit/(loss) for the year

PT INDONESIA TRANSPORT & INFRASTRUCTURE TBK DAN ENTITAS ANAK
LAPORAN LABA RUGI
DAN PENGHASILAN KOMPREHENSIF LAIN KONSOLIDASIAN
UNTUK TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2020 DAN 2019
(Dinyatakan dalam USD, kecuali nilai nominal dan data saham)

PT INDONESIA TRANSPORT & INFRASTRUCTURE TBK AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENT OF PROFIT OR LOSS
AND OTHER COMPREHENSIVE INCOME
FOR THE YEAR THEN ENDED DECEMBER 31, 2020 AND 2019
(Expressed in USD, except for value and share data)

	Catatan/ Notes	31 Desember/ December 31, 2020	31 Desember/ December 31, 2019	
Pendapatan Usaha	21	7.723.507	14.884.152	Operating Revenues
Beban Langsung	22	(7.563.327)	(13.278.032)	Direct Costs
LABA BRUTO		160.180	1.606.120	GROSS PROFIT
Beban Usaha	23	(4.367.370)	(6.033.621)	Operating Expenses
Pendapatan Bunga		2.817	3.621	Interest Income
Beban Pembiayaan		(1.207.704)	(1.250.057)	Finance Expenses
Pendapatan (Beban) Lain-lain - Bersih	24	(894.847)	(810.238)	Others Income (Expenses) - Net
Keuntungan (Kerugian) Penjualan Aset Tetap		(3.357.343)	14.893	Gain (Loss) on Sale of Fixed Assets
Keuntungan (Kerugian) Selisih Kurs - Bersih		1.874.345	44.870	Gain (Loss) on Sale of Foreign Exchange - Net
RUGI SEBELUM MANFAAT PAJAK		(7.789.922)	(6.424.412)	LOSS BEFORE INCOME TAX BENEFIT
Manfaat Pajak Penghasilan - Bersih	15 b	1.378.303	1.451.462	Income Tax Benefit - Net
RUGI BERSIH TAHUN BERJALAN		(6.411.619)	(4.972.950)	NET LOSS FOR THE YEAR
PENGHASILAN KOMPREHENSIF LAIN				OTHER COMPREHENSIVE INCOME
POS-POS YANG TIDAK DIREKLASIFIKASIKAN KE LABA RUGI				ITEMS THAT WILL NOT BE RECLASSIFIED SUBSEQUENTLY TO PROFIT OR LOSS
Pengukuran Kembali Kewajiban Imbalan Pasti		410.732	564.496	Remeasurement of Defined Benefit Obligation
Manfaat Pajak Penghasilan Terkait		(90.361)	(141.125)	Related Income Tax Benefit
POS-POS YANG MUNGKIN DIREKLASIFIKASIKAN KE LABA RUGI				ITEMS THAT MAY BE RECLASSIFIED SUBSEQUENTLY TO PROFIT OR LOSS
Selisih Penjabaran Laporan Keuangan dalam Mata Uang Asing		(784.223)	(616.923)	Difference Arising from Translation of Financial Statement
JUMLAH PENGHASILAN KOMPREHENSIF LAIN		(463.852)	(193.552)	TOTAL OTHER COMPREHENSIVE INCOME
RUGI KOMPREHENSIF TAHUN BERJALAN		(6.875.471)	(5.166.502)	COMPREHENSIVE LOSS FOR THE YEAR
Rugi yang Dapat Diatribusikan kepada:				Net Loss Attributable to
Pemegang Saham Entitas Induk		(6.411.620)	(4.972.949)	Equity Holders of The Parent
Kepentingan Non Pengendali		1	(1)	Non Controlling Interest
RUGI BERSIH TAHUN BERJALAN		(6.411.619)	(4.972.950)	NET LOSS FOR THE YEAR
Jumlah Rugi Komprehensif yang Dapat Diatribusikan kepada:				Total Comprehensive Loss
Pemegang Saham Entitas Induk		(6.875.472)	(5.166.501)	Attributable to
Kepentingan Non Pengendali		1	(1)	Equity Holders of The Parent
JUMLAH RUGI KOMPREHENSIF TAHUN BERJALAN		(6.875.471)	(5.166.502)	TOTAL COMPREHENSIVE LOSS FOR THE YEAR
RUGI PER SAHAM DASAR				LOSS PER SHARE - BASIC
Diatribusikan kepada Pemilik Entitas Induk	25	(0,0006)	(0,0005)	Attributable to Owner of The Parent Company

	Catatan/ Notes	31 Desember/ December 31, 2020	31 Desember/ December 31, 2019	
ASET				ASSETS
Aset Lancar				Current Assets
Kas dan Setara Kas	4	266.357	351.169	Cash and Cash Equivalents
Piutang Usaha Pihak ketiga bersih	5	2.331.495	1.973.917	Trade Receivables-Third Parties Net
Piutang Lain-lain Pihak Ketiga	6	14.277	325.402	Other Receivables-Third Parties
Persediaan Bersih	7	2.397.871	2.282.121	Inventories Net
Uang Muka dan Beban Dibayar di Muka	8	659.424	464.627	Advances and Prepayments
Jumlah Aset Lancar		5.669.424	5.397.236	Total Current Assets
Aset Tidak Lancar				Non-Current Assets
Aset Tetap	9	41.365.319	49.552.939	Fixed Assets
Pajak Dibayar Dimuka - Pajak Penghasilan Badan	15 c	297.324	534.327	Prepaid Tax - Corporate Income Tax
Aset Pajak Tangguhan	15 d	6.005.533	5.250.096	Deferred Tax Assets
Aset Lain-lain	10	552.753	366.689	Other Assets
Jumlah Aset Tidak Lancar		48.220.929	55.704.051	Total Non-Current Assets
JUMLAH ASET		53.890.353	61.101.287	TOTAL ASSETS
LIABILITAS DAN EKUITAS				LIABILITIES AND EQUITY
LIABILITAS				LIABILITIES
Liabilitas Jangka Pendek				Current Liabilities
Utang Usaha Pihak Ketiga	11	5.315.362	5.073.384	Trade Payables-Third Parties
Utang Lain-lain Pihak Ketiga	12	9.416.334	7.920.053	Other Payables-Third Parties
Utang Pajak	15 a	1.572.505	1.730.026	Taxes payable
Bagian Lancar atas Utang Jangka Panjang:				Current Maturities of Long-Term Borrowings:
Utang Bank	13	10.448.938	6.708.921	Bank Loans
Utang Sewa Pembiayaan	14	3.598	512.607	Finance Lease Obligations
Jumlah Liabilitas Jangka Pendek		26.756.737	21.944.991	Total Current Liabilities
Liabilitas Jangka Panjang				Non-Current Liabilities
Utang Jangka Panjang Setelah Dikurangi Bagian Jatuh Tempo dalam Satu Tahun:				Long Term Liabilities- Net of Current Maturities:
Utang Bank	13	7.089.682		Bank Loans
Utang Sewa Pembiayaan	14	404.348	226.535	Finance Lease Obligations
Liabilitas Imbalan Kerja	16	2.443.087	2.538.637	Employee Benefits Liabilities
Liabilitas Jangka Panjang Lainnya	17	2.218.047	589.577	Other Long-Term Liabilities
Jumlah Liabilitas Jangka Panjang		12.155.164	3.354.749	Total Non-Current Liabilities
JUMLAH LIABILITAS		38.911.901	25.299.740	TOTAL LIABILITIES
EKUITAS				EQUITY
Modal Saham - Modal dasar 19.335.282.979 lembar, ditempatkan dan disetor 2.322.723.417 lembar saham seri A nilai nominal Rp 100 per saham, 3.605.480.317 lembar saham seri B nilai nominal Rp 50 per saham, dan 4.769.461.380 saham seri C nilai nominal Rp 96 per saham.	19	79.177.823	79.177.823	Share Capital - Authorized 19,335,282,979 shares, issued and fully paid-up capital 2,322,723,417 shares A series at par value Rp 100 per share, 3,605,480,317 shares B series at par value Rp 50 per share, and 4,769,461,380 shares C series at par value Rp 96 per share.
Aglo Saham	20	2.618.931	2.618.931	Additional Paid-In Capital
Uang Muka Setoran Modal	19	1.594.671	15.542.295	Advance of Share Capital
Defisit:				Deficit:
Telah Ditentukan Penggunaannya		263.894	263.894	Appropriated
Belum Ditentukan Penggunaannya		(68.463.104)	(62.051.484)	Unappropriated
Penghasilan Komprehensif Lainnya		(213.769)	250.083	Other Comprehensive Income
Ekuitas yang Dapat Diatribusikan kepada Pemilik Entitas Induk		14.978.446	35.801.542	Equity Attributable to The Owners of The Parent Company
Keperentingan Non Pengendali		6	5	Non-Controlling Interests
JUMLAH EKUITAS		14.978.452	35.801.547	TOTAL EQUITY
JUMLAH LIABILITAS DAN EKUITAS		53.890.353	61.101.287	TOTAL LIABILITIES AND EQUITY

PT MNC ENERGY INVESTMENTS TBK
 DAN ENTITAS ANAK
 LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
 PER 31 DESEMBER 2022, 2021 DAN 2020/ 1 JANUARI 2021
 (Dinyatakan dalam USD, kecuali nilai nominal dan data saham)

PT MNC ENERGY INVESTMENTS TBK
 AND SUBSIDIARIES
 CONSOLIDATED STATEMENT OF FINANCIAL POSITION
 AS OF DECEMBER 31, 2022, 2021 AND 2020/ JANUARY 1, 2021
 (Expressed in USD, except for value and share data)

	Catatan/ Notes	31 Desember/ December 31, 2022	31 Desember/ December 31, 2021*)	31 Desember 2020/ 01 Januari 2021/ December 31, 2020/ January 01, 2021*)	
ASET					ASSETS
Aset Lancar					Current Assets
Kas dan Bank	4	726.931	1.683.054	533.158	Cash and Cash In Bank
Piutang Usaha:	5				Trade Receivables:
Pihak Ketiga		5.579.782	6.851.785	950.348	Third Parties
Pihak Berelasi		423.953	382.152	2.607.277	Related Parties
Piutang Lain-Lain:	6a				Other Receivables:
Pihak Ketiga		5.764	24.116	14.276	Third Parties
Persediaan Bersih	7	9.740.871	5.780.565	4.077.812	Inventories Net
Uang Muka dan Beban Dibayar di Muka	8a	1.967.759	7.592.722	6.757.159	Advances and Prepaid Expenses
Jumlah Aset Lancar		18.445.060	22.314.394	14.940.030	Total Current Assets
Aset Tidak Lancar					Non-Current Assets
Aset Tetap	9	35.212.913	44.400.922	46.814.992	Fixed Assets
Aset Pertambangan dan	10				Mining properties and
Aset Eksplorasi dan Evaluasi		52.614.984	15.330.254	24.960.066	exploration and evaluation
Uang Muka dan Beban Dibayar di Muka	8b	38.305.574	-	-	Advances and Prepaid Expenses:
Piutang Lain-Lain:	6b				Other Receivables:
Pihak Berelasi		3.949.803	6.146.145	1.085.344	Related Parties
Pajak Dibayar Dimuka	18 c	5.797.441	272.095	442.778	Prepaid Tax
Aset Pajak Tangguhan	18 d	5.307.460	7.254.924	9.360.973	Deferred Tax Assets
Biaya Pengelolaan dan Reklamasi					Deferred Environmental Management
Lingkungan Hidup Tangguhan	11	1.077.785	1.390.456	1.644.081	and Reclamation Costs
Goodwill	1e	1.701.060	127.245	127.245	Goodwill
Aset Lain-lain	12	17.877.913	2.708.684	2.472.813	Other Assets
Jumlah Aset Tidak Lancar		161.844.933	77.630.725	86.908.292	Total Non-Current Assets
JUMLAH ASET		180.289.993	99.945.119	101.848.322	TOTAL ASSETS

PT MNC ENERGY INVESTMENTS TBK
DAN ENTITAS ANAK
LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
PER 31 DESEMBER 2022, 2021 DAN 2020/ 1 JANUARI 2021
(Dinyatakan dalam USD, kecuali nilai nominal dan data saham)

PT MNC ENERGY INVESTMENTS TBK
AND SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENT OF FINANCIAL POSITION
AS OF DECEMBER 31, 2022, 2021 AND 2020/ JANUARY 1, 2021
(Expressed in USD, except for value and share data)

	Catatan/ Notes	31 Desember/ December 31, 2022	31 Desember/ December 31, 2021*)	31 Desember 2020/ 01 Januari 2021/ December 31, 2020/ January 01, 2021*)	
LIABILITAS DAN EKUITAS					LIABILITIES AND EQUITY
LIABILITAS					LIABILITIES
Liabilitas Jangka Pendek					Current Liabilities
Utang Usaha:	13				Trade Payables:
Pihak Ketiga		20.258.485	12.802.579	11.700.392	Third Parties
Pihak Berelasi		928.384	1.868.479	-	Related Parties
Utang Lain-lain:	14				Other Payables:
Pihak Ketiga		2.533.280	7.638.857	8.471.720	Third Parties
Pihak Berelasi		3.937.590	1.423.347	944.614	Related Parties
Beban yang Masih Harus Dibayar	15	175.349	2.027.126	250.780	Accrued Expenses
Utang Pajak	18a	14.859.919	2.620.242	2.660.988	Tax Payables
Bagian Lancar atas Utang					Current Maturities of
Jangka Panjang:					Long-Term Loans:
Utang Bank	16	13.329.573	15.547.685	10.448.938	Bank Loans
Liabilitas Sewa	17	1.535.572	166.405	145.392	Lease Liabilities
Jumlah Liabilitas Jangka Pendek		57.558.152	44.094.720	34.622.824	Total Current Liabilities
Liabilitas Jangka Panjang					Non-Current Liabilities
Pinjaman Jangka Panjang:	19				Long Term Loans:
Pihak Ketiga		4.970.350	3.152.935	1.531.362	Third Parties
Pihak Berelasi		235.393	7.960.031	28.318.667	Related Parties
Penyisihan Untuk Reklamasi dan Penutupan Tambang	21	10.518.062	10.305.137	2.837.023	Provision for Mine Reclamation and Closure
Utang Jangka Panjang Setelah Dikurangi Bagian Jatuh Tempo dalam Satu Tahun:					Long Term Liabilities- Net of Current Maturities:
Utang Bank	16	14.987.392	-	7.089.682	Bank Loan
Liabilitas Sewa	17	251.605	339.168	535.773	Lease Liabilities
Liabilitas Imbalan Kerja	20	2.281.839	2.604.611	2.891.965	Employee Benefits Liabilities
Liabilitas Jangka Panjang Lainnya	22	14.130.036	4.902.963	4.383.978	Other Long-Term Liabilities
Jumlah Liabilitas Jangka Panjang		47.374.677	29.264.845	47.588.450	Total Non-Current Liabilities
JUMLAH LIABILITAS		104.932.829	73.359.565	82.211.274	TOTAL LIABILITIES

**PT MNC ENERGY INVESTMENTS TBK
DAN ENTITAS ANAK
LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
PER 31 DESEMBER 2022, 2021 DAN 2020/ 1 JANUARI 2021
(Dinyatakan dalam USD, kecuali nilai nominal dan data saham)**

**PT MNC ENERGY INVESTMENTS TBK
AND SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENT OF FINANCIAL POSITION
AS OF DECEMBER 31, 2022, 2021 AND 2020/ JANUARY 1, 2021
(Expressed in USD, except for value and share data)**

Catatan/ Notes	31 Desember/ December 31, 2022	31 Desember/ December 31, 2021*)	31 Desember 2020/ 01 Januari 2021/ December 31, 2020/ January 01, 2021*)		
EKUITAS				EQUITY	
Modal Saham - Modal dasar 136.989.372.003 lembar, ditempatkan dan disetor 2.322.723.417 lembar saham seri A nilai nominal Rp100 per saham, 18.146.036.711 dan 4.323.627.317 lembar saham seri B untuk tahun 2022 dan 2021 nilai nominal Rp50 per saham, dan 4.769.461.380 saham seri C nilai nominal Rp96 per saham.	24	129.256.163	81.725.166	79.177.823	Share Capital - Authorized 136,989,372,003 shares, issued and fully paid-up capital 2,322,723,417 shares A series at par value Rp100 per share, 18,146,036,711 and 4,323,627,317 shares B series for 2022 and 2021 at par value Rp50 per share, and 4,769,461,380 shares C series at par value Rp96 per share.
Agio Saham	25	126.137.585	2.618.931	2.618.931	Additional Paid-In Capital
Selisih Nilai Transaksi Restrukturisasi Entitas Sepengendalian	1f	(131.944.728)	-	-	Difference in Restructuring Transaction Value Entities Under Common Control
Uang Muka Setoran Modal	24	-	-	1.594.671	Advance of Share Capital
Defisit:					Deficit:
Telah Ditentukan Penggunaannya		263.894	263.894	263.894	Appropriated
Belum Ditentukan Penggunaannya		(37.897.704)	(71.634.660)	(68.463.104)	Unappropriated
Penghasilan Komprehensif Lainnya		(10.590.546)	541.582	(213.769)	Other Comprehensive Income
Proforma ekuitas		-	2.502.524	(3.006.593)	Proforma equity
Ekuitas yang Dapat Diatribusikan Kepada Pemilik Entitas Induk		75.224.664	16.017.437	11.971.853	Equity Attributable to The Owners of The Parent Company
Kepentingan Non Pengendali		132.500	10.568.117	7.665.195	Non-Controlling Interests
JUMLAH EKUITAS		75.357.165	26.585.554	19.637.048	TOTAL EQUITY
JUMLAH LIABILITAS DAN EKUITAS		180.289.993	99.945.119	101.848.322	TOTAL LIABILITIES AND EQUITY

PT MNC ENERGY INVESTMENTS TBK
 DAN ENTITAS ANAK
 LAPORAN LABA/(RUGI)
 DAN PENGHASILAN KOMPREHENSIF LAIN KONSOLIDASIAN
 UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
 TANGGAL 31 DESEMBER 2022, 2021 DAN 2020
 (Dinyatakan dalam USD, kecuali nilai nominal dan data saham)

PT MNC ENERGY INVESTMENTS TBK
 AND SUBSIDIARIES
 CONSOLIDATED STATEMENT OF PROFIT/(LOSS)
 AND OTHER COMPREHENSIVE INCOME
 FOR THE YEARS ENDED
 DECEMBER 31, 2022, 2021 AND 2020
 (Expressed in USD, except for value and share data)

	Catatan / Notes	31 Desember/ Desember 31, 2022	31 Desember/ December 31, 2021*)	31 Desember/ December 31, 2020*)	
Pendapatan Usaha	26	192.064.470	79.121.774	23.903.325	Operating Revenues
Beban Langsung	27	(68.718.907)	(41.217.055)	(17.968.236)	Direct Costs
LABA BRUTO		123.345.563	37.904.719	5.935.089	GROSS PROFIT
Beban Penjualan	28	(48.564.570)	(13.826.918)	(2.526.786)	Selling Expenses
Beban Usaha	29	(6.155.526)	(4.775.519)	(5.370.493)	Operating Expenses
Pendapatan Bunga		58.869	48.569	51.710	Interest Income
Beban Keuangan		(1.549.015)	(1.774.184)	(1.355.489)	Finance Expenses
Pendapatan (Beban) Lain-lain - Bersih	30	(6.793.255)	(7.232.184)	(1.475.840)	Others Income (Expenses) - Net
Keuntungan (Kerugian) Penjualan Aset Tetap		(2.678.996)	-	(3.357.343)	Gain (Loss) on Sale of Fixed Assets
Keuntungan (Kerugian) Selisih Kurs - Bersih		(3.812.753)	(93.048)	2.588.276	Gain (Loss) on Foreign Exchange - Net
LABA/(RUGI) SEBELUM BEBAN PAJAK		53.850.317	10.251.435	(5.510.876)	INCOME/(LOSS) BEFORE EXPENSES TAX BENEFIT
Beban Pajak Penghasilan - Bersih	18 b	(14.888.931)	(4.722.013)	(80.994)	Tax Expenses/ Benefit - Net
LABA/(RUGI) BERSIH TAHUN BERJALAN SETELAH DAMPAK PENYESUAIAN PROFORMA		38.961.386	5.529.422	(5.591.870)	NET PROFIT/(LOSS) FOR THE YEAR AFTER THE IMPACT OF PROFORMA ADJUSTMENTS
DAMPAK PENYESUAIAN PROFORMA		(5.219.247)	(5.789.539)	(1.175.965)	IMPACT OF PROFORMA ADJUSTMENTS
LABA/(RUGI) BERSIH TAHUN BERJALAN SEBELUM DAMPAK PENYESUAIAN PROFORMA		33.742.139	(260.117)	(6.767.835)	NET PROFIT/(LOSS) FOR THE YEAR BEFORE THE IMPACT OF PROFORMA ADJUSTMENTS
PENGHASILAN KOMPREHENSIF LAIN POS-POS YANG TIDAK DIREKLASIFIKASIKAN KE LABA/(RUGI)					OTHER COMPREHENSIVE INCOME ITEMS THAT NOT RECLASSIFIED SUBSEQUENTLY TO PROFIT/(LOSS)
Pengukuran Kembali Kewajiban Imbalan Pasti		(94.844)	143.769	179.223	Remeasurement of Defined Benefit Obligation
Manfaat/(Beban) Pajak Penghasilan Terkait		20.866	(31.826)	(39.429)	Related Income Tax Benefit/ (Expenses)
POS-POS YANG MUNGKIN DIREKLASIFIKASIKAN KE LABA/(RUGI)					ITEMS THAT MAY BE RECLASSIFIED RECLASSIFIED SUBSEQUENTLY TO PROFIT/(LOSS)
Selisih Penjabaran Laporan Keuangan dalam Mata Uang Asing		(10.726.780)	354.468	(784.223)	Difference Arising from Translation of Financial Statement
JUMLAH PENGHASILAN (BEBAN) KOMPREHENSIF LAIN		(10.800.758)	466.411	(644.429)	TOTAL OTHER COMPREHENSIVE INCOME (EXPENSE)
LABA/(RUGI) KOMPREHENSIF PERIODE BERJALAN SETELAH DAMPAK PENYESUAIAN PROFORMA		28.160.628	5.995.833	(6.236.299)	OTHER COMPREHENSIVE CURRENT PERIOD AFTER THE IMPACT OF PROFORMA ADJUSTMENTS

**PT AIRASIA INDONESIA TBK
DAN ENTITAS ANAKNYA
LAPORAN POSISI KEUANGAN
KONSOLIDASIAN
Tanggal 31 Maret 2022
(Disajikan dalam Rupiah, kecuali dinyatakan lain)**

**PT AIRASIA INDONESIA TBK
AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENT OF
FINANCIAL POSITION
As of March 31, 2022
(Expressed in Rupiah, unless otherwise stated)**

	31 Maret 2022/ March 31, 2022	Catatan/ Notes	31 Desember 2021/ December 31, 2021	
ASET				ASSETS
ASET LANCAR				CURRENT ASSETS
Kas dan bank	63.393.714.403	2,4,30	21.134.302.906	<i>Cash on hand and in banks</i>
Piutang usaha - pihak ketiga	4.093.935.782	2,5	548.065.076	<i>Trade receivables - third parties</i>
Piutang lain-lain, neto				<i>Other receivables, net</i>
Pihak berelasi	29.255.976.025	2,6,23,30	26.017.262.529	<i>Related parties</i>
Pihak ketiga	3.720.112.035	2,6,30	6.294.696.636	<i>Third parties</i>
Persediaan	59.980.449.912	2,7,10	58.309.538.161	<i>Inventories</i>
Uang muka dan biaya dibayar di muka	8.827.685.395	2,8	10.820.583.683	<i>Advances and prepaid expenses</i>
Pajak pertambahan nilai	35.498.572.668	24	42.422.652.112	<i>Prepaid value added tax</i>
Total Aset Lancar	204.770.446.220		165.547.101.103	Total Current Assets
ASET TIDAK LANCAR				NON-CURRENT ASSETS
Dana pemeliharaan pesawat	35.671.320.303	2,9,32	34.310.380.145	<i>Maintenance reserve funds</i>
Aset pajak tangguhan, neto	9.176.533.723	2,3,24	9.176.533.723	<i>Deferred tax assets, net</i>
Aset tetap, neto	654.243.264.198	2,3,10	667.721.248.881	<i>Fixed assets, net</i>
Aset hak-guna, neto	3.823.288.045.024	2,3,11	4.017.186.370.136	<i>Right-of-use assets, net</i>
Uang jaminan	250.649.393.296	2,12,30,32	248.919.979.826	<i>Security deposits</i>
Aset tidak lancar lainnya	6.098.643.163		6.232.910.392	<i>Other non-current assets</i>
Total Aset Tidak Lancar	4.779.127.199.707		4.983.547.423.103	Total Non-current Assets
TOTAL ASET	4.983.897.645.927		5.149.094.524.206	TOTAL ASSETS

**PT AIRASIA INDONESIA TBK
DAN ENTITAS ANAKNYA
LAPORAN POSISI KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (lanjutan)
Tanggal 31 Maret 2022**

(Disajikan dalam Rupiah, kecuali dinyatakan lain)

**PT AIRASIA INDONESIA TBK
AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENT OF
FINANCIAL POSITION (continued)
As of March 31, 2022**

(Expressed in Rupiah, unless otherwise stated)

	31 Maret 2022/ March 31, 2022	Catatan/ Notes	31 Desember 2021/ December 31, 2021	
LIABILITAS DAN DEFISIENSI MODAL				LIABILITIES AND CAPITAL DEFICIENCY
LIABILITAS				LIABILITIES
LIABILITAS JANGKA PENDEK				CURRENT LIABILITIES
Utang usaha - pihak ketiga	571.471.047.271	2,13,29,30	611.265.858.181	Trade payables - third parties
Utang lain-lain - pihak berelasi	3.059.073.163.386	2,14,23,29,30	2.693.092.946.198	Other payables - related parties
Biaya masih harus dibayar	376.309.753.535	2,15,29,30	364.775.965.362	Accrued expenses
Utang pajak	17.011.138.391	2,3,24	23.128.084.296	Taxes payable
Liabilitas kontrak	734.767.458.269	2,17	731.603.115.621	Contract liabilities
Bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun:				Current maturities of:
Pinjaman bank jangka panjang	257.978.900.164	2,16,29,30	257.432.638.644	Long-term bank loan
Liabilitas sewa	2.068.674.511.476	2,3,11,29,30	1.920.435.605.153	Lease liabilities
Total Liabilitas Jangka Pendek	7.085.285.972.492		6.601.734.213.455	Total Current Liabilities
LIABILITAS JANGKA PANJANG				NON-CURRENT LIABILITIES
Laba transaksi jual dan sewa-balik ditangguhkan	11.074.027.355	2,3,10	12.145.707.423	Deferred income from sale-and-leaseback transaction
Liabilitas sewa	3.412.866.969.800	2,3,11,29,30	3.566.590.940.585	Lease liabilities
Liabilitas imbalan kerja karyawan	181.349.745.295	2,3,18	173.701.742.912	Employee benefits liability
Total Liabilitas Jangka Panjang	3.605.290.742.450		3.752.438.390.920	Total Non-current Liabilities
TOTAL LIABILITAS	10.690.576.714.942		10.354.172.604.375	TOTAL LIABILITIES
DEFISIENSI MODAL				CAPITAL DEFICIENCY
Defisiensi modal yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk				Capital deficiency attributable to the equity holders of the parent entity
Modal saham - nilai nominal Rp250 per saham				Share capital - par value of Rp250 per share
Modal dasar - 40.000.000.000 saham				Authorized - 40,000,000,000 shares
Modal ditempatkan dan disetor penuh - 10.685.124.441 saham	2.671.281.110.250	19	2.671.281.110.250	Issued and fully paid - 10,685,124,441 shares
Tambahan modal disetor	163.673.995.500	20	163.673.995.500	Additional paid-in capital
Sekuritas perpetual	3.486.850.000.000	22	3.486.850.000.000	Perpetual securities
Penghasilan komprehensif lain	58.835.906.728		58.835.906.728	Other comprehensive income
Akumulasi rugi	(12.091.544.557.728)	35	(11.587.993.441.152)	Accumulated losses
Defisiensi modal yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk	(5.710.903.545.250)		(5.207.352.428.674)	Capital deficiency attributable to the equity holders of the parent entity
Kepentingan non-pengendali	4.224.476.235	1,2,19	2.274.348.505	Non-controlling interests
DEFISIENSI MODAL, NETO	(5.706.679.069.015)		(5.205.078.080.169)	CAPITAL DEFICIENCY, NET
TOTAL LIABILITAS DAN DEFISIENSI MODAL, NETO	4.983.897.645.927		5.149.094.524.206	TOTAL LIABILITIES AND CAPITAL DEFICIENCY, NET

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

**PT AIRASIA INDONESIA TBK
DAN ENTITAS ANAKNYA
LAPORAN LABA RUGI DAN PENGHASILAN
KOMPREHENSIF LAIN KONSOLIDASIAN
Untuk Tahun yang Berakhir pada Tanggal
31 Maret 2022
(Disajikan dalam Rupiah, kecuali dinyatakan lain)**

**PT AIRASIA INDONESIA TBK
AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENT OF PROFIT OR LOSS
AND OTHER COMPREHENSIVE INCOME
For the Year Ended
March 31, 2022
(Expressed in Rupiah, unless otherwise stated)**

	31 Maret 2022/ March 31, 2022	Catatan/ Notes	31 Maret 2021/ March 31, 2021	
PENDAPATAN USAHA	276.711.305.032	2,25,31	223.714.172.616	OPERATING REVENUES
BEBAN (PENGHASILAN) USAHA				OPERATING EXPENSES (INCOME)
Penyusutan	198.476.361.181	3,10,11,31	282.857.823.515	Depreciation
Bahan bakar	170.215.241.184	23,26	130.957.516.684	Fuel
Perbaikan dan pemeliharaan	97.333.336.010	2,32	83.066.413.315	Repairs and maintenance
Gaji dan tunjangan	62.830.128.834		85.853.521.371	Salaries and allowances
Beban sewa pesawat	40.780.603.450	2,11,32	-	Aircraft lease expense
Pelayanan pesawat dan penerbangan	25.564.019.365		35.072.801.863	Aircraft and flight services
Pemasaran	19.434.835.678		15.394.339.974	Marketing
Asuransi	15.772.714.979		27.201.086.788	Insurance
Beban usaha lain	95.001.843.327	2,27	251.484.212.288	Other operating expenses
Pendapatan usaha lain	(6.514.391.831)	2,27	(3.094.622.280)	Other operating income
BEBAN USAHA, NETO	718.894.692.177	31	908.793.093.518	OPERATING EXPENSES, NET
RUGI USAHA	(442.183.387.145)		(685.078.920.902)	LOSS FROM OPERATIONS
Pendapatan keuangan	62.628.000	2	39.010.984	Finance income
Pajak final atas pendapatan keuangan	(12.525.600)		(7.802.197)	Final tax on finance income
Beban keuangan	(59.467.704.101)	2,28	(64.630.507.590)	Finance costs
RUGI SEBELUM MANFAAT (BEBAN) PAJAK PENGHASILAN	(501.600.988.846)	24	(749.678.219.705)	LOSS BEFORE INCOME TAX BENEFIT (EXPENSE)
Manfaat (beban) pajak penghasilan	-	2,24	-	Income tax benefit (expense)
RUGI TAHUN BERJALAN	(501.600.988.846)		(749.678.219.705)	LOSS FOR THE YEAR
PENGHASILAN KOMPREHENSIF LAIN				OTHER COMPREHENSIVE INCOME
Pos-pos yang tidak akan direklasifikasi ke laba rugi				Items that will not be reclassified to profit or loss
Laba (rugi) pengukuran kembali atas liabilitas imbalan kerja karyawan	-	18	-	Re-measurement profit (loss) of employee benefits liability
Selisih revaluasi aset tetap	-	11	-	Revaluation difference of fixed assets
Pengaruh pajak penghasilan	-	24	-	Income tax effect
Pos-pos yang akan direklasifikasi ke laba rugi				Items that will be reclassified to profit or loss
Perubahan atas nilai wajar lindung nilai arus kas	-		-	Changes in fair value of cash flow hedge
Pengaruh pajak penghasilan	-	24	-	Income tax effect
	-	23	-	
PENGHASILAN (RUGI) KOMPREHENSIF LAIN TAHUN BERJALAN, SETELAH PAJAK	-	31	-	OTHER COMPREHENSIVE INCOME (LOSS) FOR THE YEAR, NET OF TAX
TOTAL RUGI KOMPREHENSIF TAHUN BERJALAN	(501.600.988.846)		(749.678.219.705)	TOTAL COMPREHENSIVE LOSS FOR THE YEAR

Catatan atas laporan keuangan konsolidasian terlampir merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasian secara keseluruhan.

The accompanying notes to the consolidated financial statements form an integral part of these consolidated financial statements taken as a whole.



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

Alamat Kantor: Jl. Sultan Alauddin No.259 Makassar 90221 Tlp. (0411) 866972,881593, Fax.(0411) 865588

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIAT

UPT Perpustakaan dan Penerbitan Universitas Muhammadiyah Makassar,
Menerangkan bahwa mahasiswa yang tersebut namanya di bawah ini:

Nama : Saiful

Nim : 105731124417

Program Studi : Akuntansi

Dengan nilai:

No	Bab	Nilai	Ambang Batas
1	Bab 1	10 %	10 %
2	Bab 2	18 %	25 %
3	Bab 3	10 %	10 %
4	Bab 4	9 %	10 %
5	Bab 5	5 %	5 %

Dinyatakan telah lulus cek plagiat yang diadakan oleh UPT- Perpustakaan dan Penerbitan Universitas Muhammadiyah Makassar Menggunakan Aplikasi Turnitin.

Demikian surat keterangan ini diberikan kepada yang bersangkutan untuk dipergunakan
seperlunya.

Makassar, 22 Mei 2024

Mengetahui,

Kepala UPT Perpustakaan dan Penerbitan,

Nursimah, S.Hum.,M.I.P
NBK 964 591

Jl. Sultan Alauddin no.259 makassar 90222
Telepon (0411)866972,881 593, fax (0411)865 588
Website: www.library.unismuh.ac.id
E-mail : perpustakaan@unismuh.ac.id

Saiful 105731124417 Bab I

by Tahap Tutup



Submission date: 21-May-2024 02:49PM (UTC+0700)

Submission ID: 2384717576

File name: BAB_I_-_2024-05-21T144502.046.docx (22.92K)

Word count: 929

Character count: 6197

ORIGINALITY REPORT

10% SIMILARITY INDEX
8% INTERNET SOURCES
3% PUBLICATIONS
4% STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	journal.uny.ac.id Internet Source	2%
2	dspace.uif.ac.id Internet Source	2%
3	e-jurnal.unisda.ac.id Internet Source	2%
4	Submitted to Forum Perpustakaan Perguruan Tinggi Indonesia Jawa Timur III Student Paper	2%
5	digilib.unita.ac.id Internet Source	2%

Exclude quotes Off Exclude matches < 2%
Exclude bibliography Off

Saiful 105731124417 Bab II

by Tahap Tutup



Submission date: 21-May-2024 02:49PM (UTC+0700)

Submission ID: 2384717873

File name: BAB_II_-_2024-05-21T144508.673.docx (63.4K)

Word count: 3894

Character count: 24886

Saiful 105731124417 Bab II

ORIGINALITY REPORT

18%
SIMILARITY INDEX

19%
INTERNET SOURCES

14%
PUBLICATIONS

10%
STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	www.e-jurnal.com Internet Source	6%
2	jurnal.polban.ac.id Internet Source	4%
3	ejurnal.seminar-id.com Internet Source	4%
4	Submitted to University of Edinburgh Student Paper	2%
5	Kristina Dewanti Setyaningrum, Apriani Dorkas Rambu Atahau, Imanuel Madea Sakti. "ANALISIS Z-SCORE DALAM MENGUKUR KINERJA KEUANGAN UNTUK MEMPREDIKSI KEBANGKRUTAN PERUSAHAAN MANUFAKTUR PADA MASA PANDEMI COVID-19", Jurnal Riset Akuntansi Politala, 2020 Publication	2%

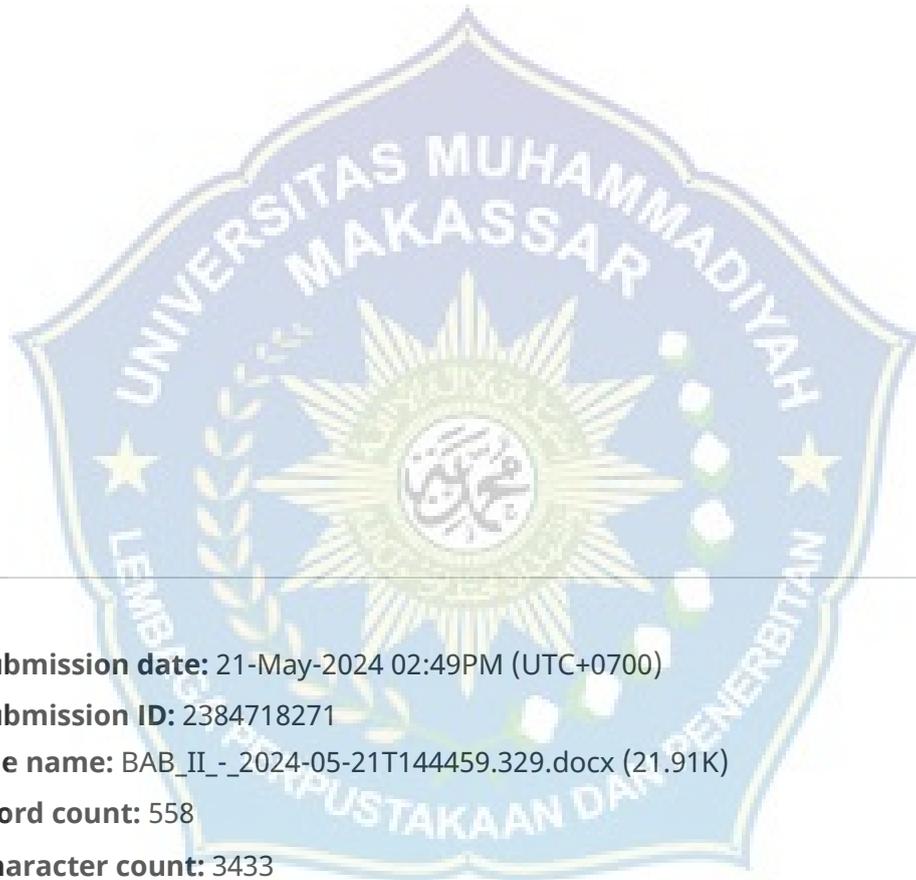
Exclude quotes Off

Exclude matches < 2%

Exclude bibliography Off

Saiful 105731124417 Bab III

by Tahap Tutup



Submission date: 21-May-2024 02:49PM (UTC+0700)

Submission ID: 2384718271

File name: BAB_II_-_2024-05-21T144459.329.docx (21.91K)

Word count: 558

Character count: 3433

Saiful 105731124417 Bab III

ORIGINALITY REPORT

10%
SIMILARITY INDEX

11%
INTERNET SOURCES

7%
PUBLICATIONS

5%
STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	repo.darmajaya.ac.id Internet Source	3%
2	Submitted to British College of Applied Studies Student Paper	2%
3	aperlindraha.wordpress.com Internet Source	2%
4	es.scribd.com Internet Source	2%
5	eprints.untirta.ac.id Internet Source	2%

Exclude quotes

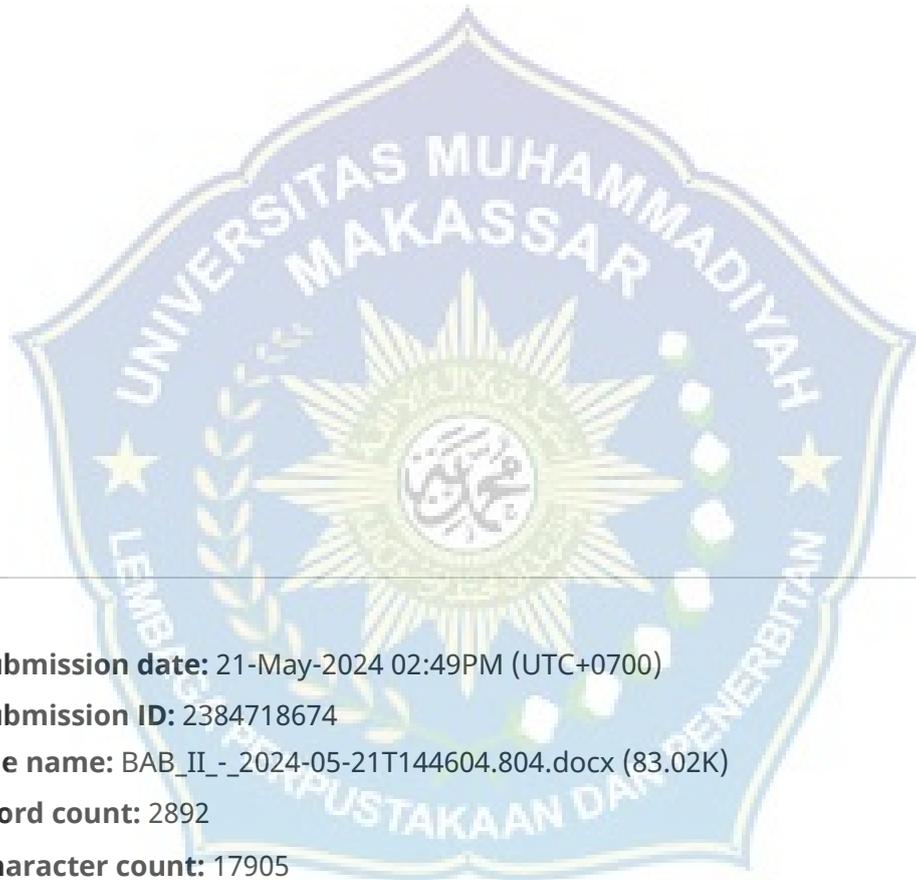
Exclude bibliography

Exclude matches

< 2%

Saiful 105731124417 Bab IV

by Tahap Tutup



Submission date: 21-May-2024 02:49PM (UTC+0700)

Submission ID: 2384718674

File name: BAB_II_-_2024-05-21T144604.804.docx (83.02K)

Word count: 2892

Character count: 17905

Saiful 105731124417 Bab IV

ORIGINALITY REPORT

9%
SIMILARITY INDEX

6%
INTERNET SOURCES

0%
PUBLICATIONS

5%
STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	repository.unika.ac.id Internet Source	2%
2	ejournal.stiepancasetia.ac.id Internet Source	2%
3	Submitted to Universitas Pelita Harapan Student Paper	2%
4	Submitted to Universiti Utara Malaysia Student Paper	2%
5	Submitted to Surabaya University Student Paper	2%

Exclude quotes Off Exclude matches < 2%
Exclude bibliography Off

Saiful 105731124417 Bab V

by Tahap Tutup



Submission date: 21-May-2024 02:52PM (UTC+0700)

Submission ID: 2384718844

File name: BAB_II_-_2024-05-21T144521.701.docx (40.08K)

Word count: 194

Character count: 1121

Saiful 105731124417 Bab V

ORIGINALITY REPORT

5%

SIMILARITY INDEX

5%

INTERNET SOURCES

0%

PUBLICATIONS

0%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1

eprints.unm.ac.id

Internet Source

5%



Exclude quotes

Off

Exclude matches

< 2

Exclude bibliography

Off

n
m
ni
d
ac

RIWAYAT HIDUP



Saiful, panggilan iful lahir di pulau pajenekang tepatnya pada tanggal 05 November 1997 dari pasangan suami istri yakni H. Lanti dan hj Hasma peneliti ini merupakan anak ke tiga dari 4 bersaudara, peneliti sekarang tinggal di jalan talasalapang 2, kecamatan rappocini, kota Makassar. Pendidikan yang di tempuh oleh peneliti yaitu SD Negeri 16 pulau pajenekang lulus 2011, SMP Negeri 3 Satap Lk Tupabbiring lulus 2014, SMK Negeri 7 Takalar lulus 2017. Kemudian penulis tercatat sebagai mahasiswa perguruan tinggi swasta Universitas Muhammadiyah Makassar pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis (FEB) Jurusan Akuntansi pada tahun 2017. Dengan ketekunan, motivasi tinggi untuk terus belajar dan berusaha. Penulis telah berhasil menyelesaikan pengerjaan tugas akhir skripsi ini. Semoga dengan penulisan tugas akhir skripsi ini mampu memberikan kontribusi positif bagi dunia pendidikan. Akhir kata penulis mengucapkan rasa syukur yang sebesar-besarnya atas terselesaikannya skripsi yang berjudul “ **Analisis Financial Distrees dengan metode Altman Z-Score pada Perusahaan Penerbangan yang Terdaftar di BEI tahun 2019-2022**”.