

# Analisis Kewajiban Jangka Panjang dan Struktur Modal pada PT AirAsia Indonesia Tbk Periode Tahun 2022-2024

## *Analysis of Long-Term Liabilities and Capital Structure at PT AirAsia Indonesia Tbk for the Period 2022-2024*

<sup>1</sup>Kustari Alfina\*, <sup>2</sup>Raju Maulana, <sup>3</sup>Asniati Bindas

<sup>1,2</sup>Program Studi Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Islam Indragiri

<sup>3</sup>Program Studi Bisnis Digital, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Islam Indragiri

<sup>1,2,3</sup>Jl. H.R. Soebrantas, Indragiri Hilir, Riau, Indonesia

\*e-mail: [kustarialfina@gmail.com](mailto:kustarialfina@gmail.com), [rajumaulana88@gmail.com](mailto:rajumaulana88@gmail.com), [asniatibindas@gmail.com](mailto:asniatibindas@gmail.com)

(received: 03 Mei 2026, revised: 06 Mei 2026, accepted: 10 Mei 2026)

### Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kondisi kewajiban jangka panjang dan struktur modal PT AirAsia Indonesia Tbk selama periode 2022-2024 melalui pendekatan rasio solvabilitas. Metode yang digunakan adalah deskriptif kuantitatif dengan data sekunder berupa laporan keuangan tahunan perusahaan yang dipublikasikan di Bursa Efek Indonesia. Analisis dilakukan menggunakan tiga rasio utama yaitu Debt to Asset Ratio (DAR), Debt to Equity Ratio (DER), dan Long Term Debt to Equity Ratio (LTDER). Hasil penelitian menunjukkan bahwa nilai DAR mengalami peningkatan signifikan dari 227,21% (2022) menjadi 265,15% (2024), menandakan kondisi technical insolvency di mana total kewajiban melebihi lebih dari dua kali lipat total aset. Nilai DER berada dalam kondisi negatif secara konsisten yaitu -178,60% (2022), -177,41% (2023), dan -160,58% (2024) akibat defisit ekuitas yang terus memburuk dari Rp6,82 triliun menjadi Rp9,43 triliun. Nilai LTDER juga menunjukkan kondisi negatif yaitu -61,21% (2022), -68,85% (2023), dan -63,86% (2024) karena seluruh kewajiban jangka panjang tidak ditopang oleh ekuitas positif. Berdasarkan standar penilaian Kasmir (2019), seluruh rasio berada dalam kategori kritis. Dapat disimpulkan bahwa kondisi solvabilitas PT AirAsia Indonesia selama periode 2022-2024 mencerminkan tekanan finansial yang sangat tinggi dengan tingkat leverage yang jauh melampaui ambang batas sehat, sehingga perusahaan memerlukan restrukturisasi fundamental yang mendesak.

**Kata kunci:** *Kewajiban Jangka Panjang, Struktur Modal, Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio, Long Term Debt to Equity Ratio*

### Abstract

*This study aims to analyze the condition of long-term liabilities and capital structure of PT AirAsia Indonesia Tbk during the 2022-2024 period using a solvency ratio approach. A quantitative descriptive method was employed using secondary data from the company's annual financial statements published on the Indonesia Stock Exchange. Analysis was conducted using three main ratios: Debt to Asset Ratio (DAR), Debt to Equity Ratio (DER), and Long Term Debt to Equity Ratio (LTDER). The results indicate that DAR increased significantly from 227.21% (2022) to 265.15% (2024), signaling technical insolvency where total liabilities exceed total assets by more than twofold. DER remained consistently negative at -178.60% (2022), -177.41% (2023), and -160.58% (2024) due to a worsening equity deficit from IDR 6.82 trillion to IDR 9.43 trillion. LTDER also reflected negative values of -61.21% (2022), -68.85% (2023), and -63.86% (2024) as all long-term obligations lacked positive equity support. Based on Kasmir's (2019) assessment standards, all ratios fall under the critical category. It can be concluded that PT AirAsia Indonesia's solvency condition during 2022-2024 reflects extreme financial pressure with leverage levels far exceeding healthy thresholds, necessitating urgent fundamental restructuring.*

**Keywords:** *Long-Term Liabilities, Capital Structure, Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio, Long Term Debt to Equity Ratio*

1 Pendahuluan

Industri penerbangan dunia dikenal sebagai bidang usaha yang membutuhkan modal besar, ditandai dengan beban operasional yang tinggi, persaingan yang sengit, serta kerentanan yang signifikan terhadap fluktuasi kondisi ekonomi secara keseluruhan[1]. Pandemi COVID-19 membawa dampak yang sangat besar terhadap jalannya operasi dan kondisi keuangan maskapai penerbangan di berbagai penjuru dunia, tak terkecuali Indonesia. Sektor transportasi dan pergudangan di Indonesia bahkan berhasil mencatatkan pertumbuhan tertinggi sebesar 13,96% pada tahun 2023, yang menjadi bukti nyata dari pemulihan industri secara signifikan [2]. Meski demikian, kebangkitan industri secara umum belum tentu mencerminkan keadaan keuangan masing-masing perusahaan secara individual.

Struktur modal menjadi salah satu keputusan keuangan paling mendasar dalam pengelolaan perusahaan, sebab berkaitan erat dengan bagaimana komposisi pendanaan antara utang dan ekuitas disusun. Penetapan struktur modal yang tepat mampu memberikan pengaruh nyata terhadap tingkat profitabilitas, risiko keuangan, nilai perusahaan di mata investor, serta keberlangsungan usaha dalam jangka panjang [3]. Dalam konteks industri penerbangan, penggunaan kewajiban jangka panjang menjadi instrumen pembiayaan yang umum digunakan untuk membiayai pembelian atau leasing pesawat, modernisasi armada, dan ekspansi rute penerbangan [4].

PT AirAsia Indonesia Tbk sebagai salah satu pemain utama dalam segmen *low cost carrier* (LCC) di Indonesia menghadapi tantangan serius dalam mengelola struktur modal dan kewajiban jangka panjangnya. Dalam konteks industri penerbangan, penggunaan kewajiban jangka panjang menjadi instrumen pembiayaan yang umum digunakan untuk membiayai pembelian atau leasing pesawat, modernisasi armada, dan ekspansi rute penerbangan [4]. Data laporan keuangan perusahaan menunjukkan bahwa total kewajiban meningkat dari Rp12,17 triliun (2022) menjadi Rp15,15 triliun (2024), sementara ekuitas mengalami defisit yang semakin membesar dari -Rp6,82 triliun (2022) menjadi -Rp9,43 triliun (2024). Rasio kewajiban terhadap aset yang mencapai 265,15% pada tahun 2024 mengindikasikan struktur modal yang sangat tidak sehat.

**Tabel 1. Perkembangan Total Aset, Total Liabilitas, dan Total Ekuitas PT AirAsia Indonesia Periode 2022-2024**

| Keterangan       | Tahun 2022 (Rp)     | Tahun 2023 (Rp)     | Tahun 2024 (Rp)     |
|------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Total Aset       | 5.356.962.889.162   | 6.116.294.571.351   | 5.716.560.756.692   |
| Total Liabilitas | 12.172.269.741.514  | 14.018.410.448.757  | 15.151.336.468.921  |
| Total Ekuitas    | (6.815.306.852.652) | (7.902.115.877.406) | (9.434.775.712.229) |

Sumber: Laporan Keuangan PT AirAsia Indonesia (2022-2024) [5]

Berdasarkan Tabel 1, total kewajiban PT AirAsia Indonesia mengalami peningkatan setiap tahun, sementara kondisi ekuitas menunjukkan defisit yang semakin membesar. Penelitian Tambunan *et al.* (2025) menemukan bahwa struktur modal PT AirAsia Indonesia periode 2019-2023 menunjukkan tren yang tidak stabil dan cenderung memburuk pascapandemi COVID-19 [6], namun belum mencakup data tahun 2024. Penelitian ini hadir untuk mengisi celah tersebut dengan menganalisis kondisi terkini serta memberikan perspektif tentang fenomena kontradiktif di mana industri mengalami pemulihan namun kondisi keuangan perusahaan justru semakin memburuk.

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis kondisi kewajiban jangka panjang dan struktur modal PT AirAsia Indonesia Tbk periode 2022-2024 melalui perhitungan rasio *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Long Term Debt to Equity Ratio* (LTDER). Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan kontribusi praktis bagi manajemen perusahaan serta kontribusi akademis berupa pengembangan literatur tentang manajemen struktur modal dalam industri penerbangan Indonesia.

## 2 Tinjauan Literatur

### Manajemen Keuangan dan Kinerja Keuangan

Brigham dan Houston (2019) mendefinisikan manajemen keuangan sebagai seni dan ilmu dalam mengelola uang yang melibatkan proses perolehan dana, penggunaan dana secara efisien, serta pengelolaan aset dengan tujuan memaksimalkan nilai perusahaan [7]. Kasmir (2019) menekankan tiga fungsi utama manajemen keuangan yaitu memperoleh dana, pemanfaatan dana secara optimal, serta pengelolaan aset perusahaan secara efektif dan bertanggung jawab [8]. Ganefit *et al.* (2024) memperluas konsep tersebut dengan menegaskan bahwa manajemen keuangan merupakan gabungan antara ilmu dan seni dalam mengelola fungsi-fungsi keuangan organisasi yang mencakup usaha mencari sumber dana, pengelolaan dana yang tersedia, serta pengalokasian dana secara strategis guna menghasilkan profitabilitas dan kemakmuran yang berkelanjutan bagi para pemegang saham [9]. Kinerja keuangan didefinisikan sebagai gambaran kondisi keuangan perusahaan pada suatu periode tertentu yang dianalisis dengan alat analisis keuangan untuk mengetahui baik buruknya keuangan perusahaan [10]. Hutabarat (2020) menegaskan bahwa kinerja keuangan adalah suatu proses evaluasi yang dilakukan untuk mengukur kepatuhan perusahaan terhadap aturan keuangan serta tingkat efektivitas dan efisiensi implementasi dana [11]. Dalam penelitian ini, fokus penilaian kinerja keuangan adalah pada aspek solvabilitas yang berkaitan dengan kemampuan perusahaan dalam memenuhi seluruh kewajibannya, baik jangka pendek maupun jangka panjang.

### Struktur Modal

Struktur modal didefinisikan sebagai suatu komposisi pendanaan yang terdiri atas kombinasi utang jangka panjang, saham preferen, dan saham biasa yang dimanfaatkan perusahaan sebagai sumber pembiayaan aktivitas operasionalnya [7]. Kasmir (2019) menjelaskan bahwa struktur modal pada hakikatnya merupakan perimbangan proporsional antara modal eksternal yang berasal dari utang (*debt*) dengan modal internal yang bersumber dari ekuitas pemilik (*equity*) [8]. Maulana dan Ferwandes (2021) menekankan bahwa penentuan struktur modal merupakan hal yang penting karena baik buruknya struktur modal akan berpengaruh langsung terhadap pencapaian tujuan perusahaan dalam pendanaan [12]. Struktur modal yang optimal adalah struktur modal yang mengoptimalkan keseimbangan antara risiko dan pengembalian sehingga memaksimalkan harga saham. manajemen keuangan mencakup seluruh aktivitas yang berhubungan dengan usaha memperoleh dana dengan biaya minimal serta penggunaan dana secara efisien untuk mencapai keseimbangan antara profitabilitas dan likuiditas perusahaan.

### Kewajiban Jangka Panjang

Menurut Kieso *et al.* (2018), kewajiban jangka panjang merupakan kewajiban yang harus dilunasi setelah jangka waktu lebih dari satu tahun [13]. Hery (2018) menyatakan bahwa kewajiban jangka panjang pada umumnya timbul karena adanya kebutuhan dana untuk pembelian tambahan aset tetap, menaikkan jumlah modal kerja permanen, atau untuk melunasi kewajiban yang lain [14]. Inrawan (2024) menambahkan bahwa kewajiban jangka panjang merupakan hutang yang pelunasannya dilakukan dalam jangka waktu lebih dari satu tahun yang umumnya digunakan untuk membiayai kebutuhan investasi jangka panjang seperti pembelian mesin, gedung, kendaraan, dan aset tetap lainnya [15]. Sutrisno (2017) menegaskan bahwa hutang jangka panjang sangat penting bagi perusahaan yang memerlukan dana besar untuk pengembangan usaha namun tidak memiliki sumber dana internal yang cukup. Tingkat kewajiban jangka panjang yang tinggi dapat menciptakan risiko likuiditas, risiko kebangkrutan, risiko tingkat bunga, dan risiko refinancing [17]. Dalam industri penerbangan, kewajiban jangka panjang umumnya berupa liabilitas sewa pesawat (*lease obligations*) dan pinjaman bank jangka panjang untuk pembelian armada.

### Rasio Keuangan dan Rasio Solvabilitas

Menurut Kasmir (2019), rasio keuangan merupakan kegiatan membandingkan angka-angka yang ada dalam laporan keuangan dengan cara membagi satu angka dengan angka lainnya [8]. Fitriana (2024) menjelaskan bahwa analisis rasio merupakan teknik analisis laporan keuangan yang digunakan untuk mengetahui hubungan pos-pos yang ada dalam satu laporan keuangan [18]. Yulianti (2025) menambahkan bahwa rasio keuangan digunakan sebagai alat untuk menilai kondisi keuangan dan kinerja perusahaan pada periode tertentu [19]. Febriana *et al.* (2021) menegaskan bahwa melalui

analisis rasio, dapat diketahui baik buruknya posisi keuangan perusahaan dari waktu ke waktu. Rasio solvabilitas khususnya digunakan untuk mengukur sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai dengan utang [8]. Brigham dan Houston (2019) menyatakan bahwa rasio solvabilitas mengukur seberapa besar perusahaan menggunakan pendanaan melalui hutang (*leverage*) [7]. Terdapat tiga rasio utama dalam penelitian ini: (1) *Debt to Asset Ratio* (DAR) mengukur proporsi total aset yang dibiayai oleh hutang dengan formula  $DAR = \text{Total Hutang} / \text{Total Aset} \times 100\%$ ; (2) *Debt to Equity Ratio* (DER) mengukur proporsi penggunaan hutang dibandingkan dengan ekuitas dengan formula  $DER = \text{Total Hutang} / \text{Total Ekuitas} \times 100\%$ ; dan (3) *Long Term Debt to Equity Ratio* (LTDER) mengukur proporsi hutang jangka panjang terhadap ekuitas dengan formula  $LTDER = \text{Kewajiban Jangka Panjang} / \text{Total Ekuitas} \times 100\%$  [8].

Beberapa penelitian terdahulu memperkuat urgensi penelitian ini. Tambunan *et al.* (2025) menemukan bahwa struktur modal PT AirAsia Indonesia periode 2019-2023 menunjukkan tren tidak sehat dengan ekuitas negatif konsisten sejak 2020 dan tidak konsisten dengan *Pecking Order Theory* karena lebih mengandalkan pendanaan utang [6]. Octavio dan Miftahuddin (2025) menemukan hubungan negatif signifikan antara semua kategori hutang dengan kinerja perusahaan di Indonesia, mengindikasikan penggunaan hutang yang tidak efisien [20]. Wartiningsih dan Candradewi (2024) menemukan bahwa DER berpengaruh negatif signifikan terhadap kinerja keuangan (ROA) karena *leverage* yang tinggi meningkatkan beban bunga dan risiko finansial [21]. Della Widyasari dan Hwihanus (2025) menemukan bahwa DER yang optimal dapat meningkatkan nilai perusahaan melalui tax shield, namun leverage yang berlebihan justru menurunkan nilai perusahaan karena meningkatkan risiko financial distress [3]. Maulana dan Ferwandes (2021) menunjukkan bahwa risiko bisnis berpengaruh negatif dan signifikan terhadap struktur modal, sedangkan profitabilitas dan solvabilitas berpengaruh positif dan signifikan [12]. Sarjono *et al.* (2025) menunjukkan bahwa pandemi COVID-19 memberikan dampak signifikan terhadap kinerja keuangan maskapai penerbangan dengan penurunan pendapatan drastis [1]. Novelty penelitian ini terletak pada analisis data tahun 2024 yang merupakan periode kritis dengan defisit ekuitas mencapai titik tertinggi Rp9,43 triliun, suatu kondisi yang belum pernah dikaji secara akademis sebelumnya.

### 3 Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kuantitatif. Objek penelitian adalah PT AirAsia Indonesia Tbk (kode saham: CMPP), sebuah perusahaan penerbangan bertarif rendah (LCC) yang tercatat di Bursa Efek Indonesia. Data yang digunakan merupakan data sekunder berupa laporan keuangan tahunan konsolidasian PT AirAsia Indonesia Tbk periode 2022-2024 yang diperoleh dari website resmi perusahaan (<https://ir.airasia.com>) dan situs resmi Bursa Efek Indonesia ([www.idx.co.id](http://www.idx.co.id)).

Populasi penelitian ini adalah seluruh laporan keuangan PT AirAsia Indonesia Tbk yang telah dipublikasikan. Menurut Sugiyono (2019), sampling jenuh adalah teknik penentuan sampel apabila semua anggota populasi digunakan sebagai sampel penelitian [22]. Teknik ini digunakan karena jumlah populasi yang relatif kecil, sehingga sampel dalam penelitian ini mencakup seluruh laporan posisi keuangan periode 2022-2024. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah studi dokumentasi terhadap dokumen-dokumen laporan keuangan perusahaan.

Teknik analisis data yang digunakan adalah analisis rasio keuangan yang difokuskan pada rasio solvabilitas untuk menggambarkan kondisi struktur modal dan kewajiban jangka panjang. Tiga rasio yang dihitung adalah:

$$(1) DAR = \text{Total Hutang} / \text{Total Aset} \times 100\%$$

$$(2) DER = \text{Total Hutang} / \text{Total Ekuitas} \times 100\%$$

$$(3) LTDER = \text{Kewajiban Jangka Panjang} / \text{Total Ekuitas} \times 100\%$$

Hasil perhitungan setiap rasio kemudian dibandingkan dengan standar penilaian kesehatan keuangan menurut Kasmir (2019) untuk menentukan kategori kesehatan keuangan perusahaan pada setiap tahun pengamatan, mulai dari kategori sangat baik hingga kritikal [8].

**4 Hasil dan Pembahasan**

**4.1 Gambaran Umum PT AirAsia Indonesia Tbk**

PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) merupakan perusahaan induk dari PT Indonesia AirAsia, maskapai penerbangan bertarif rendah yang beroperasi dalam layanan penerbangan domestik dan internasional. Perusahaan ini menjadi perusahaan induk PT Indonesia AirAsia sejak 29 Desember 2017, setelah sebelumnya bernama PT Rimau Multi Putra Pratama Tbk yang didirikan pada 25 Juli 1989. Struktur kepemilikan diatur sesuai regulasi Indonesia di mana PT Fersindo Nusaperkasa memegang 51% saham Indonesia AirAsia dan AirAsia Berhad memegang 49% saham.

Pada tahun 2024, perusahaan melayani sekitar 6,61 juta penumpang dengan load factor 87%, mengoperasikan sekitar 29-31 pesawat Airbus A320, dan melayani 32-33 rute aktif domestik dan internasional. Dari sisi kepemilikan saham CMPP, AirAsia Aviation Group Limited memegang 46,25%, PT Fersindo Nusaperkasa 46,16%, dan publik 7,59%.

**4.2 Analisis Debt to Asset Ratio (DAR)**

**Tabel 2. Standar Penilaian Debt to Asset Ratio (DAR)**

| Nilai DAR  | Kategori    |
|------------|-------------|
| < 30%      | Sangat Baik |
| 30% – 50%  | Baik        |
| 50% – 70%  | Cukup       |
| 70% – 90%  | Kurang Baik |
| 90% – 100% | Tidak Sehat |
| > 100%     | Kritikal    |

Sumber: Kasmir (2019)[8]

**Tabel 3. Hasil Perhitungan dan Penilaian DAR PT AirAsia Indonesia Tbk Periode 2022-2024**

| Tahun | Total Liabilitas (Rp) | Total Aset (Rp)   | DAR (%) | Kategori |
|-------|-----------------------|-------------------|---------|----------|
| 2022  | 12.172.269.741.514    | 5.356.962.889.162 | 227,21% | Kritikal |
| 2023  | 14.018.410.448.757    | 6.116.294.571.351 | 229,21% | Kritikal |
| 2024  | 15.151.336.468.921    | 5.716.560.756.692 | 265,15% | Kritikal |

Sumber: Data diolah peneliti (2026)

Berdasarkan Tabel 3, DAR PT AirAsia Indonesia berada pada kategori kritikal selama seluruh periode 2022-2024 dengan nilai yang terus meningkat. Pada tahun 2022, DAR sebesar 227,21% berarti setiap Rp100 aset dibiayai oleh hutang sebesar Rp227,21. Nilai ini memburuk menjadi 265,15% pada 2024, menandakan kondisi technical insolvency di mana total kewajiban melebihi 2,6 kali lipat total aset. Peningkatan DAR sebesar 37,94 poin persentase selama 3 tahun disebabkan oleh kenaikan liabilitas sebesar 24,47% (dari Rp12,17 triliun menjadi Rp15,15 triliun) yang tidak diimbangi pertumbuhan aset bahkan diikuti penurunan aset sebesar 6,71%. Dalam industri penerbangan, DAR yang tinggi memang umum terjadi karena karakteristik capital intensive, namun DAR PT AirAsia yang melampaui 200% jauh melampaui kisaran sehat maskapai pada umumnya (70-150%). Temuan ini sejalan dengan Tambunan *et al.* (2025) dan Wartiningsih dan Candradewi (2024) yang menyatakan bahwa leverage tinggi berdampak negatif signifikan terhadap kinerja keuangan [21].

**4.3 Analisis Debt to Equity Ratio (DER)**

**Tabel 4. Standar Penilaian Debt to Equity Ratio (DER)**

| Nilai DER | Kategori    |
|-----------|-------------|
| < 50%     | Sangat Baik |

| Nilai DER   | Kategori    |
|-------------|-------------|
| 50% – 100%  | Baik        |
| 100% – 150% | Cukup Baik  |
| > 200%      | Tidak Sehat |
| Negatif     | Kritikal    |

Sumber: Kasmir (2019)

**Tabel 5. Hasil Perhitungan dan Penilaian DER PT AirAsia Indonesia Tbk Periode 2022-2024**

| Tahun | Total Liabilitas (Rp) | Total Ekuitas (Rp)  | DER (%)  | Kategori |
|-------|-----------------------|---------------------|----------|----------|
| 2022  | 12.172.269.741.514    | (6.815.306.852.652) | -178,60% | Kritikal |
| 2023  | 14.018.410.448.757    | (7.902.115.877.406) | -177,41% | Kritikal |
| 2024  | 15.151.336.468.921    | (9.434.775.712.229) | -160,58% | Kritikal |

Sumber: Data diolah peneliti (2026)

DER PT AirAsia Indonesia berada pada kategori kritikal dengan nilai negatif secara konsisten selama periode penelitian. Nilai negatif ini terjadi karena ekuitas perusahaan terus memburuk dari -Rp6,82 triliun (2022) menjadi -Rp9,43 triliun (2024), atau meningkat defisitnya sebesar 38,27% dalam tiga tahun. Dalam teori struktur modal, kondisi ekuitas negatif menunjukkan bahwa perusahaan telah melampaui batas optimal leverage dan berada dalam zona financial distress (Brigham & Houston, 2019). Perubahan DER dari -178,60% menjadi -160,58% bukan merupakan perbaikan yang sesungguhnya, melainkan hanya pergeseran matematis karena liabilitas meningkat lebih cepat daripada kerugian yang menambah defisit ekuitas. Temuan ini konsisten dengan Octavio dan Miftahuddin (2025) yang menunjukkan bahwa perusahaan di Indonesia mengalami mismanagement dalam pengelolaan hutang dengan hubungan negatif signifikan antara semua kategori hutang dengan kinerja perusahaan [20].

**4.4 Analisis Long Term Debt to Equity Ratio (LTDER)**

**Tabel 6. Standar Penilaian Long Term Debt to Equity Ratio (LTDER)**

| Nilai LTDER | Kategori    |
|-------------|-------------|
| < 30%       | Sangat Baik |
| 30% - 60%   | Baik        |
| 60% - 100%  | Cukup       |
| 100% - 150% | Kurang Baik |
| > 150%      | Tidak Sehat |
| Negatif     | Kritikal    |

Sumber: Kasmir (2019)

**Tabel 7. Hasil Perhitungan dan Penilaian LTDER PT AirAsia Indonesia Tbk Periode 2022-2024**

| Tahun | Kewajiban Jangka Panjang (Rp) | Total Ekuitas (Rp)  | LTDER (%) | Kategori |
|-------|-------------------------------|---------------------|-----------|----------|
| 2022  | 4.717.751.604.506             | (6.815.306.852.652) | -61,21%   | Kritikal |
| 2023  | 5.440.226.703.387             | (7.902.115.877.406) | -68,85%   | Kritikal |
| 2024  | 6.024.525.763.187             | (9.434.775.712.229) | -63,86%   | Kritikal |

Sumber: Data diolah peneliti (2026)

LTDER PT AirAsia Indonesia menunjukkan nilai negatif secara konsisten selama periode 2022-2024, yaitu -61,21% (2022), -68,85% (2023), dan -63,86% (2024). Nilai LTDER negatif terjadi karena total ekuitas perusahaan berada dalam kondisi defisit selama seluruh periode penelitian. Kewajiban jangka panjang meningkat signifikan sebesar 27,68% dari Rp4,72 triliun (2022) menjadi Rp6,02 triliun (2024) tanpa dukungan ekuitas yang memadai. Kondisi ini menunjukkan bahwa seluruh pembiayaan jangka panjang yang umumnya berupa liabilitas sewa pesawat (*lease obligations*) sepenuhnya bergantung pada hutang tanpa adanya bantalan modal sendiri. Menurut Kasmir (2019), LTDER yang sehat berada di bawah 100%, namun kondisi PT AirAsia Indonesia yang memiliki LTDER negatif menunjukkan bahwa perusahaan tidak memenuhi standar kesehatan keuangan dan menghadapi risiko finansial jangka panjang yang tinggi [8]. Temuan ini sejalan dengan Octavio dan Miftahuddin (2025) yang menemukan bahwa penggunaan hutang jangka panjang yang tinggi tanpa dukungan ekuitas yang memadai berdampak negatif terhadap kinerja dan meningkatkan risiko kesulitan keuangan [8].

**4.5 Ringkasan Hasil Analisis Rasio Solvabilitas**

**Tabel 8. Ringkasan Hasil Analisis Rasio Solvabilitas PT AirAsia Indonesia Tbk Periode 2022-2024**

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

*Sumber: Data diolah peneliti (2026)*

Berdasarkan Tabel 8, seluruh rasio solvabilitas PT AirAsia Indonesia berada dalam kategori kritikal selama periode 2022-2024. Kondisi ini mengonfirmasi hipotesis penelitian bahwa kewajiban jangka panjang dan struktur modal perusahaan berada dalam kondisi tidak sehat. Total liabilitas mencapai 265,15% dari total aset pada tahun 2024, sementara ekuitas negatif mencapai -Rp9,43 triliun. Kondisi ini menempatkan perusahaan pada posisi technical insolvency yang memerlukan restrukturisasi fundamental, baik melalui konversi hutang menjadi ekuitas, penambahan modal dari investor strategis, maupun penurunan beban kewajiban melalui negosiasi dengan kreditor.

**5 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil analisis kewajiban jangka panjang dan struktur modal PT AirAsia Indonesia Tbk periode 2022-2024 menggunakan rasio solvabilitas, dapat ditarik beberapa kesimpulan. Pertama, struktur modal perusahaan berada dalam kondisi sangat kritikal yang tercermin dari DAR yang meningkat dari 227,21% (2022) menjadi 265,15% (2024), mengindikasikan kondisi technical insolvency di mana total kewajiban melebihi 2,6 kali lipat total aset. Kedua, perusahaan mengalami defisit ekuitas yang terus membesar dari -Rp6,82 triliun (2022) menjadi -Rp9,43 triliun (2024), menyebabkan DER bernilai negatif secara konsisten (-178,60%; -177,41%; -160,58%) yang menandakan akumulasi kerugian yang melebihi total modal yang disetor. Ketiga, kewajiban jangka panjang mengalami peningkatan 27,68% tanpa dukungan ekuitas yang memadai, menyebabkan LTDER bernilai negatif (-61,21%; -68,85%; -63,86%) yang mencerminkan ketergantungan penuh pada pembiayaan berbasis hutang. Seluruh rasio berada dalam kategori kritikal menurut standar Kasmir (2019), mengonfirmasi bahwa perusahaan berada dalam tekanan finansial yang sangat signifikan dan memerlukan restrukturisasi fundamental segera [8]. Manajemen perusahaan disarankan untuk memperkuat struktur permodalan melalui penambahan modal, meningkatkan efisiensi operasional, dan melakukan restrukturisasi kewajiban. Peneliti selanjutnya dapat memperluas analisis dengan menambahkan rasio profitabilitas, likuiditas, maupun analisis prediksi kebangkrutan menggunakan Altman Z-Score.

**Referensi**

[1] H. Sarjono, C. Alvian, and K. Marcelino, “The Effects of COVID-19 on Garuda Indonesia

- Airlines,” *Golden Ratio Data Summ.*, vol. 5, no. 3, pp. 425-432, May 2025, doi: 10.52970/grdis.v5i3.1164.
- [2] Badan Pusat Statistik, “Indonesia EconomicGrowthQuarter I-2023,” 2023. Accessed: Oct. 14, 2025. [Online]. Available: <https://www.bps.go.id/en/pressrelease/2023/05/05/1998/ekonomi-indonesia-triwulan-i-2023-tumbuh-5-03-persen--y-on-y-.html>
- [3] Della Widayari and Hwihanus, “Analisis Pengaruh Struktur Modal, Struktur Kepemilikan, dan Karakteristik Perusahaan berpengaruh pada Nilai Perusahaan dengan Kinerja Keuangan dan Manajemen Laba sebagai Variabel Intervening pada Perusahaan Manufaktur Sub Sektor Semen Periode 2019-2023,” *EKSAP*, vol. 2, no. 1, pp. 128–148, 2025, doi: 10.61132/eksap.v2i1.770.
- [4] International Air Transport Association, “Understanding the pandemic’s impact on the aviation value chain,” 2022. Accessed: Oct. 14, 2025. [Online]. Available: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/understanding-the-pandemics-impact-on-the-aviation-value-chain>
- [5] AirAsia, “annual report 2022-2023.pdf.”
- [6] Frederick Rafael Tambunan, Tiya Nurfauziah, and R. Rusliyawati, “Analisis Tren Perubahan Struktur Modal PT Airasia Indonesia Pasca Pandemi COVID – 19 Periode 2019 - 2023,” *AKUA J. Akunt. dan Keuang.*, vol. 4, no. 3, pp. 374–383, Jul. 2025, doi: 10.54259/akua.v4i3.4646.
- [7] J. F. Brigham, E. F., & Houston, *dasar-dasar manajemen keuangan*, 14th ed. jakarta: Salemba Empat, 2019.
- [8] Kasmir, *manajemen keuangan*, Edisi revi. jakarta: Rajawali Pers, 2019.
- [9] D. D. Ganefi, H. S., Lesmana, A. S., & Muttaqien, “Manajemen Keuangan, Teori dan Aplikasi,” *Insa. Cendekia Mandiri*, vol. 127, no. 1, pp. 25–26, 2024.
- [10] I. Fahmi, *analisis kinerja keuangan*, Revisi. Bandung: Alfabeta, 2017.
- [11] F. Hutabarat, *Analisis Kinerja Keuangan Perusahaan*, Cetakan pe. Desanta Muliavisita, 2020.
- [12] A. Maulana, R., & Ferwandes, “Pengaruh Risiko Bisnis, Profitabilitas, Dan Solvabilitas Terhadap Struktur Modal Pada Perusahaan Pertambangan Subsektor Batu Bara Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia 2017-2019,” vol. 8, no. 5, p. 25, 2021.
- [13] D. E. Kieso, J. J. Weygandt, and T. D. Warfield, *Intermediate Accounting*, 16th ed. Hoboken, NJ: John Wiley & Sons, 2018.
- [14] Hery, *Analisis laporan keuangan: pendekatan rasio keuangan*, 2nd ed. Indonesia: CAPS (Center for Academic Publishing Service), 2018.
- [15] A. Inrawan, *Manajemen Keuangan*, Pertama. Yogyakarta: zahir publishing, 2024.
- [16] Sutrisno, *Manajemen Keuangan*. 2017.
- [17] A. Damodaran, *Applied Corporate Finance*, 5th ed. Hoboken, NJ: John Wiley & Sons, 2020.
- [18] A. Fitriana, *Buku Ajar Analisis Laporan Keuangan*, no. July. CV. Malik Rizki Amanah, 2024.
- [19] M. L. Yulianti, *buku ajar analisi laporan keuangan*, vol. 1, no. 1. Bandung: Widina Media Utama, 2025.
- [20] D. Q. Octavio and M. Miftahuddin, “Comprehensive Evidence of Capital Structure and Firm Performance in Indonesia,” *Telaah Bisnis*, vol. 26, no. 1, p. 77, Jul. 2025, doi: 10.35917/tb.v26i1.584.
- [21] N. Wartiningih and M. Candradewi, “pengaruh struktur modal, struktur aktiva dan manajemen modal kerja terhadap kinerja keuangan,” *E-Jurnal Ekon. dan Bisnis Univ. Udayana*, p. 1784, Sep. 2024, doi: 10.24843/EEB.2024.v13.i09.p02.
- [22] Sugiyono, *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*, Revisi. Bandung: Alfabeta, 2019.