

## Analisis Financial Distress pada PT. Air Asia Indonesia Tbk

Tuti Setiatin<sup>1</sup>, Liska<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup>Program Studi Akuntansi, Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi PGRI Sukabumi

Email [tuti.setiatin@stiepgri.ac.id](mailto:tuti.setiatin@stiepgri.ac.id)

Received: 11.06.2022

Revised: 20.06.2022

Accepted: 20.06.2022

### ABSTRACT

*This study aims to determine and analyze the level of bankruptcy using the Altman Z-Score method at PT. AirAsia Indonesia Tbk. Techniques The data collection is carried out using the Documentation Technique. The data analysis technique used is descriptive analysis with the Altman Z-Score method. This research was conducted from the period 2013-2021. The data used is the company's financial statements published through the official website of PT. AirAsia Indonesia Tbk. As for the dependent variable is the financial ratios contained in the Altman Z-Score method.*

*The results of the study based on the bankruptcy criteria of the Altman Z-Score method showed that PT. AirAsia Indonesia Tbk for 9 years was in a period of bankruptcy in the 1-3 quarter of 2013, 2014-2018, the 1-3 quarter of 2019, 2020-2021. Only in the 4th quarter of 2013 and 2019 the company was in the gray area. PT. AirAsia Indonesia Tbk for 9 years, namely the period 2013-2022, has an average Z-Score of 0.28 which indicates that it is in a state of bankruptcy. In the Altman Z-Score method, the bankrupt area means PT. AirAsia Indonesia Tbk is in a state of financial difficulty while the gray area means PT. AirAsia Indonesia Tbk is in a vulnerable condition of bankruptcy. This has an impact on stock prices that continue to decline. So it is concluded that PT. AirAsia Indonesia Tbk is predicted to go bankrupt if it does not prepare the right steps to overcome bankruptcy.*

**Keywords:** *Financial Distress, Likuiditas, Z-Score, Bankruptcy*

---

### PENDAHULUAN

Bisnis penerbangan di Indonesia berkembang pesat dan cukup menjanjikan melihat banyaknya maskapai yang berdiri. Bisnis penerbangan mengalami kemunduran saat krisis ekonomi pada tahun 1997, namun bisnis penerbangan ini terus bangkit dan berkembang. Seiring dengan perkembangan zaman dan kebutuhan manusia yang membutuhkan alat transportasi yang cepat bisnis ini terus meningkat. Peningkatan bisnis penerbangan dapat dilihat dari jumlah penumpang dan armada penerbangan yang terus bertambah.

Namun, pada Januari 2020 di mana kasus COVID-19 pertama kali diidentifikasi di Wuhan, pertumbuhan kasus positif ini terus mengalami peningkatan. Sehingga, Maret 2020 *World Health Organization* (WHO) mengeluarkan pernyataan yang menyatakan bahwa COVID-19 ini merupakan pandemi global karena tingkat penyebaran dan keparahan yang semakin mengkhawatirkan. Implikasi dari pernyataan ini mendorong pemerintah di berbagai negara membatasi pergerakan penduduknya untuk mencegah penyebaran virus yang semakin meluas.

Pemerintah Indonesia sendiri pada akhirnya membuat beberapa kebijakan di dalam usahanya untuk mengurangi transmisi virus SARS Cov-2 penyebab wabah pandemi COVID-19, salah satunya adalah dengan mengurangi layanan transportasi melalui disahkannya Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 21 Tahun 2020 tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB).

Pemerintah juga menerapkan PM Nomor 25 Tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi Selama Masa Mudik Idul Fitri Tahun 1441 H dalam Rangka Pencegahan Penyebaran COVID-19. Peraturan tersebut berisi larangan penggunaan transportasi (termasuk transportasi udara) untuk perjalanan dalam negeri pada masa PSBB dari/menjuu zona merah yang diberlakukan pada 24 April - 31 Mei 2020 dan diperpanjang hingga 7 Juni 2020 melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 116/2020. Seperti yang telah dijelaskan diatas peningkatan bisnis penerbangan dapat dilihat dari jumlah penumpang, dan pada masa pandemi terlihat penurunan jumlah penumpang yang mengakibatkan menurunnya bisnis transportasi udara. Jumlah penumpang transportasi udara dapat dilihat pada Tabel 1

**Tabel 1**

**Jumlah Keberangkatan Penumpang Pesawat Indonesia tahun 2013-2021**

Tahun	Jumlah Penumpang (Juta Orang)	
	Domestik	Internasional
2013	73,59 Juta	13,22 Juta
2014	71,63 Juta	13,25 Juta
2015	72,56 Juta	13,18 Juta
2016	83,35 Juta	14,46 Juta
2017	90,74 Juta	16,25 Juta
2018	94,90 Juta	17,69 Juta
2019	76,16 Juta	19,07 Juta
2020	33,51 Juta	3,61 Juta
2021	30,07 Juta	630 Ribu

*Sumber : BPS dan PT Angkasa Pura.*

---

Pada Tabel 1.1 dapat dilihat kenaikan jumlah penumpang dari tahun 2014-2018 pada keberangkatan domestik. Sedangkan pada keberangkatan internasional mengalami kenaikan pada tahun 2015-2019. Ditahun 2020-2021 mengalami penurunan jumlah penumpang pada keberangkatan Domestik dan Internasional dikarenakan adanya larangan penggunaan transportasi (termasuk transportasi udara) untuk perjalanan dalam rangka pencegahan COVID-19.

Pada Laporan Keuangan PT. AirAsia Indonesia Tbk (2013-2021), Menurut Bisnis.com [1]mengalami kerugian pada tahun 2015, 2017-2021. pada Laporan keuangan 2020 mencatatkan pendapatan anjlok dan liabilitas membengkak karna penerapan PSAK 73 yang mewajibkan setiap aset masuk pos liabilitas. Menurut CNBC Indonesia (05/07/2021) peningkatan kerugian fantastis terjadi akibat pendapatan turun drastis karna adanya kebijakan pemerintah tentang pembatasan sosial dan anjuran untuk tidak berpergian dan melakukan kunjungan wisata pada masa pandemi Covid-19. Nilai pasar saham PT. AirAsia Indonesia Tbk semakin hari mengalami penurunan. BEI mengumumkan potensi Delisting saham PT AirAsia Indonesia Tbk. Pada Agustus 2020 saham PT. AirAsia Indonesia Tbk ditangguhkan karna tidak memiliki float publik minimum 7.5% seperti yang disyaratkan oleh persyaratan pencatatan BEI. Laporan laba rugi sebelum beban bunga dan pajak PT. AirAsia Indonesia Tbk dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 2

## Laba Rugi PT. AirAsia Indonesia Tbk 2013-2021

Tahun	Kuartal	Laba Sebelum Bunga dan Pajak	Keterangan
2013	1	265.698.166	Laba
	2	405.335.939	Laba
	3	202.385.178	Laba
	4	428.276.914	Laba
2014	1	3.541.081.320	Laba
	2	6.665.126.163	Laba
	3	3.540.442.610	Laba
	4	8.416.394.156	Laba
2015	1	3.915.426.147	Laba
	2	6.214.910.777	Laba
	3	5.854.658.035	Laba
	4	(4.747.330.681)	Rugi
2016	1	4.872.973.772	Laba
	2	528.904.447	Laba
	3	1.007.255.445	Laba
	4	1.907.766.247	Laba
2017	1	5.320.991.765	Laba
	2	3.810.583.984	Laba
	3	(10.981.598.283)	Rugi
	4	300.295.462.452	Laba
2018	1	(291.384.398.703)	Rugi
	2	(551.193.175.621)	Rugi
	3	(821.433.418.982)	Rugi
	4	(1.067.069.354.297)	Rugi
2019	1	(98.041.105.344)	Rugi
	2	(71.533.729.870)	Rugi
	3	17.768.807.167	Laba
	4	(61.896.971.146)	Rugi
2020	1	(413.684.770.579)	Rugi
	2	(1.188.487.242.087)	Rugi
	3	(2.258.858.084.042)	Rugi
	4	(3.069.607.805.197)	Rugi
2021	1	(749.678.219.795)	Rugi
	2	(1.171.772.946.153)	Rugi
	3	(1.651.500.698.666)	Rugi
	4	(1.931.320.737.798)	Rugi

Sumber : Laporan Keuangan PT AirAsia Indonesia

Berdasarkan Tabel 2 PT AirAsia Indonesia Tbk mengalami kerugian berturut dari kuartal 1 tahun 2018 hingga akhir kuartal pada tahun 2021.

Untuk melihat tingkat kebangkrutan suatu perusahaan dapat dilakukan analisis pada laporan keuangan perusahaan tersebut dengan melihat awal gejala-gejala kebangkrutan. Jika awal kebangkrutan terdeteksi, maka semakin cepat pihak perusahaan mengatasinya. Salah satu metode analisis yang dikembangkan untuk memprediksi kebangkrutan suatu perusahaan adalah Metode Altman *Z-Score*. Metode Altman *Z-Score* ini merupakan teknik statistik analisis diskriminan multivariate yang dikembangkan oleh Edward I. Altman pada tahun 1968. Metode ini mengkombinasikan lima rasio menjadi model prediksi yang cukup akurat. Kelima rasio tersebut adalah Modal Kerja terhadap Total Aktiva (*Working Capital to Total Assets*), Laba ditahan terhadap Total Aktiva (*Retained Earnings to Total Assets*), Laba sebelum beban bunga dan pajak terhadap total aktiva (*Earnings before Interest and Taxes to Total Assets*), Nilai Pasar Ekuitas terhadap Nilai Buku dari Hutang (*Market Value Equity to Book Value of Total Debt*), Penjualan terhadap Total Aktiva (*Sales to Total Assets*). [2]

ketika sebuah perusahaan dinyatakan bangkrut, seringkali perusahaan kehilangan sebagian dari nominal hutang dan bunganya. Bagi investor, kebangkrutan akan mengakibatkan pengurangan ekuitas atau bahkan hilangnya ekuitas sepenuhnya. [3]

## TINJAUAN PUSTAKA

Menurut [4] yang dikutip dalam jurnal Mutia Septiani [5], menyatakan bahwa “Kebangkrutan (*bankruptcy*) merupakan kondisi dimana perusahaan tidak mampu lagi untuk melunasi kewajibannya. Kondisi ini biasanya tidak muncul begitu saja di perusahaan. Ada indikasi awal dari perusahaan tersebut yang biasanya dapat dikendali lebih dini kalau laporan keuangan dianalisis secara lebih cermat dengan suatu cara tertentu. Rasio keuangan dapat digunakan sebagai indikasi adanya kebangkrutan di perusahaan”.

Kebangkrutan suatu perusahaan dapat terjadi dua faktor, yaitu kegagalan keuangan (*Financial Distress*) dan kegagalan ekonomi (*Economic Distress*). Kegagalan keuangan merupakan keadaan dimana perusahaan mengalami kesulitan uang (modal dan dana). Sementara kegagalan ekonomi merupakan keadaan dimana perusahaan tidak memiliki kemampuan dalam membiayai kegiatan operasionalnya atau keadaan dimana perusahaan kehilangan uangnya [6]

Kondisi kesulitan (*distress*) pada perusahaan memberikan dampak yang buruk karena mengakibatkan berkurangnya kepercayaan investor dan kreditur. Maka dari itu pihak perusahaan perlu mengambil langkah dalam upaya menanggulangi permasalahan yang terjadi sehingga kebangkrutan dapat di hindari dan ditangani sedini mungkin. Pada umumnya permasalahan kebangkrutan muncul ketika arus kas menunjukkan angka negatif sehingga perusahaan kesulitan memenuhi kewajibannya pada saat jatuh tempo.

## METODE PENELITIAN

Dalam penelitian Analisis Tingkat Kebangkrutan menggunakan Metode Altman *Z-Score* pada PT. AirAsia Indonesia Tbk ini menggunakan metode penelitian deskriptif dengan menggunakan pendekatan kuantitatif. [7] Analisa deskriptif dimaksudkan untuk memberi informasi mengenai data yang diamati agar bermakna dan komunikatif.

Penelitian deskriptif merupakan rumusan masalah yang berkenaan dengan pertanyaan terhadap keberadaan variabel mandiri, baik hanya pada satu variabel atau lebih [8] dan tujuan dari penelitian ini deskriptif adalah untuk menggambarkan karakter satu variabel, kelompok atau gejala sosial yang sedang terjadi masyarakat. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif, yang memperoleh data dari laporan keuangan yang berbentuk angka.

Analisis data yang digunakan dalam peneliti ini adalah analisis data kuantitatif yaitu suatu teknik analisis data dengan menganalisis menggunakan perhitungan angka angka dari laporan keuangan, seperti neraca, laba rugi dan penjualan, yang kemudian digunakan sebagai dasar pengambilan keputusan.

Metode Analisa yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Menghitung beberapa rasio keuangan perusahaan yang terdapat dalam sampel penelitian ini.
2. Data atau hasil perhitungan rasio keuangan kemudian dianalisis dengan menggunakan rumus ketiga yang ditemukan oleh Altman untuk berbagai jenis perusahaan (Rudianto, 2013 : 257), nilai konstanta dari rumus yang ditetapkan, yaitu :  $Z = 1.2X_1 + 1.4X_2 + 3.3X_3 + 0.6X_4 + 1.0X_5$

$X_1$  = Rasio Modal Kerja terhadap Total Aset

$$\frac{\text{Modal Kerja}}{\text{Total Aset}}$$

$X_2$  = Rasio Laba ditahan terhadap Total Aset

$$\frac{\text{Laba ditahan}}{\text{Total Aset}}$$

$X_3$  = Rasio EBIT terhadap Total Aset

$$\frac{\text{Laba sebelum beban bunga dan pajak}}{\text{Total Aset}}$$

$X_4$  = Rasio Nilai Saham ekuitas terhadap Total Utang

$$\frac{\text{Nilai Pasar Ekuitas}}{\text{Total Utang}}$$

$X_5$  = Rasio Penjualan terhadap Total Aset

$$\frac{\text{Penjualan}}{\text{Total Aset}}$$

3. Mengklasifikasi masing-masing sample penelitian berdasarkan kriteria-kriteria kebangkrutan :

**Tabel 3**

**Kriteria Kebangkrutan Metode Altman Z-Score Revisi**

Nilai Z-Score	Zona	Kondisi
$Z > 2.90$	Aman	Perusahaan dalam kondisi sehat, sehingga kebangkrutan kemungkinan terjadinya sangat kecil
$1.23 < Z < 2.90$	Abu-abu	Perusahaan dalam kondisi rawan ( <i>grey area</i> ). Perusahaan mengalami masalah keuangan yang harus segera ditangani dengan cepat dan tepat
$Z < 1.23$	Berbahaya ( <i>Financial Distress</i> )	Perusahaan mengalami kesulitan keuangan dan resiko yang tinggi. Kondisi ini menunjukkan perusahaan potensial bangkrut

Sumber : Data Olahan, 2022.

Rasio-rasio yang digunakan merupakan rasio keuangan yang dijabarkan sebagai berikut :

1. Modal Kerja terhadap Total Aktiva (*Working Capital to Total Assets*)

---

Modal Kerja terhadap Total Aktiva (*Working Capital to Total Assets*) adalah salah satu rasio keuangan yang diperoleh dengan membandingkan posisi modal kerja dengan total aset. Modal kerja diperoleh dengan mengurangi asset lancar dengan hutang lancar. Rasio ini mendeteksi likuiditas yang terjadi dalam suatu perusahaan. Masalah likuiditas dalam suatu perusahaan diantaranya tingginya hutang yang tidak dapat dikendalikan dan kekurangan kas.

## 2. Laba ditahan terhadap Total Aktiva (*Retained earnings to Total Assets*)

Laba ditahan terhadap Total Aktiva (*Retained earnings to Total Assets*) adalah salah satu rasio keuangan yang diperoleh dengan membandingkan laba yang ditahan dengan total aset. Laba ditahan merupakan laba yang tidak dibagikan kepada pemilik saham yang digunakan sebagai modal tambahan bagi perusahaan. Pada laporan keuangan laba ditahan berada di posisi pasiva. Rasio ini merupakan rasio keuntungan yang membandingkan besarnya laba yang ditahan dengan modal kerja yang dapat menggambarkan kemampuan perusahaan memperoleh keuntungan.

## 3. Laba sebelum beban bunga dan pajak terhadap Total Aset (*Earning before interest and taxes to Total Assets*)

Laba sebelum beban bunga dan pajak terhadap Total Aset (*Earning before interest and taxes to Total Assets*) adalah salah satu rasio keuangan yang diperoleh dengan membandingkan laba sebelum beban bunga dan pajak terhadap total aset yang dimiliki. Rasio ini merupakan rasio keuntungan yang dapat menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memperoleh laba sebelum dikenakan beban bunga dan pajak. Dalam laporan keuangan *Earning before interest and taxes* disebut juga dengan laba operasional, karena pendapatan ini merupakan pendapatan keseluruhan dikurangi dengan biaya operasional.

## 4. Nilai pasar ekuitas terhadap Total Aktiva (*Market Value of Equity to Book value of Total Debt*)

Nilai pasar ekuitas terhadap Total Nilai Buku Hutang (*Market Value of Equity to Book value of Total Debt*) adalah salah satu rasio keuangan yang diperoleh dengan membandingkan nilai pasar saham biasa terhadap total hutang keseluruhan. Rasio ini merupakan rasio aktivitas yang berfungsi untuk menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memberikan jaminan terhadap hutangnya. Rasio ini dapat memberikan gambaran

---

mengenai seberapa banyak nilai aset menurun sebelum nilai hutang lebih dari seluruh nilai aset yang ada.

#### 5. Penjualan terhadap Total Aktiva (Sales to Total Assets)

Penjualan terhadap Total Aktiva (Sales to Total Assets) adalah salah satu rasio keuangan yang diperoleh dengan membandingkan total penjualan dengan total keseluruhan aset. Rasio ini merupakan rasio aktivitas yang menggambarkan kemampuan perusahaan dalam mengelola seluruh dana yang telah di investasikan dalam perputaran aktiva diwaktu tertentu.

Dalam memprediksi kebangkrutan, metode Altman Z-Score memiliki kelebihan dan kekurangan. Menurut Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan (2017) kelebihan dari metode ini adalah mudah diterapkan pada berbagai perusahaan, menggunakan gabungan dari beberapa rasio keuangan secara bersama-sama, memberikan nilai untuk setiap koefisien dari masing-masing variabel rasio keuangan yang digunakan, dapat memprediksi tingkat kebangkrutan suatu perusahaan sesuai dengan keadaan sesungguhnya karena memiliki tingkat keakuratan yang cukup tinggi, serta nilai indeks kebangkrutan

### HASIL DAN PEMBAHASAN

Setelah diperoleh rasio-rasio keuangannya, maka Langkah selanjutnya ditentukan indeks kebangkrutan dengan rumus metode Altman *Z-Score* Revisi :

$$Z = 0.717 X_1 + 0.847 X_2 + 3.107 X_3 + 0.420X_4 +$$

**Indeks Kebangkrutan Metode Altman *Z-Score* (Z)**

Tabel 4

## PT. AirAsia Indonesia Tbk Periode 2013-2021

Tahun	Q	X <sub>1</sub>	X <sub>2</sub>	X <sub>3</sub>	X <sub>4</sub>	X <sub>5</sub>	Z	Prediksi per Kuartal
2013	1	0.13	-	0.01	0.14	0.40	0.68	Distress ( Berpotensi Bangkrut)
	2	0.15	-	0.02	0.12	0.76	1.04	Distress ( Berpotensi Bangkrut)
	3	0.14	-	0.01	0.09	1.19	1.43	Abu-Abu
	4	0.12	-	0.02	0.09	1.75	1.98	Abu-Abu
2014	1	- 0.01	-	0.07	0.02	0.25	0.34	Distress ( Berpotensi Bangkrut)
	2	- 0.02	-	0.13	0.03	0.36	0.49	Distress ( Berpotensi Bangkrut)
	3	0.00	-	0.08	0.14	0.56	0.79	Distress ( Berpotensi Bangkrut)
	4	- 0.10	-	0.18	0.10	0.63	0.81	Distress ( Berpotensi Bangkrut)
2015	1	- 0.14	-	0.08	0.11	0.10	0.15	Distress ( Berpotensi Bangkrut)
	2	- 0.07	-	0.13	0.10	0.18	0.34	Distress ( Berpotensi Bangkrut)
	3	- 0.06	-	0.11	0.07	0.41	0.52	Distress ( Berpotensi Bangkrut)
	4	- 0.09	-	0.08	0.07	0.51	0.40	Distress ( Berpotensi Bangkrut)
2016	1	- 0.01	-	0.09	0.08	0.20	0.35	Distress ( Berpotensi Bangkrut)
	2	- 0.01	-	0.01	0.08	0.41	0.48	Distress ( Berpotensi Bangkrut)
	3	- 0.01	-	0.02	0.08	0.59	0.68	Distress ( Berpotensi Bangkrut)
	4	0.00	-	0.03	0.07	0.63	0.73	Distress ( Berpotensi Bangkrut)
2017	1	- 0.02	-	0.10	0.06	0.07	0.21	Distress ( Berpotensi Bangkrut)
	2	- 0.03	-	0.08	0.08	0.10	0.23	Distress ( Berpotensi Bangkrut)
	3	- 0.06	-	0.22	0.52	0.20	0.44	Distress ( Berpotensi Bangkrut)
	4	- 0.37	-	0.30	0.35	1.22	1.50	Abu-Abu
2018	1	0.07	-	0.29	0.47	0.27	0.51	Distress ( Berpotensi Bangkrut)
	2	- 0.51	-	0.56	0.35	0.59	- 0.12	Distress ( Berpotensi Bangkrut)
	3	- 0.45	-	0.75	0.29	0.84	- 0.07	Distress ( Berpotensi Bangkrut)
	4	- 0.59	-	1.17	0.26	1.47	- 0.03	Distress ( Berpotensi Bangkrut)
2019	1	- 0.30	-	0.09	0.34	0.40	0.35	Distress ( Berpotensi Bangkrut)
	2	- 0.33	-	0.07	0.30	0.93	0.83	Distress ( Berpotensi Bangkrut)
	3	- 0.32	-	0.02	0.30	1.55	1.55	Abu-Abu
	4	- 0.32	-	0.08	0.34	2.75	2.69	Abu-Abu
2020	1	- 0.30	-	0.18	0.10	0.18	- 0.20	Distress ( Berpotensi Bangkrut)
	2	- 0.37	-	0.54	0.10	0.19	- 0.61	Distress ( Berpotensi Bangkrut)
	3	- 0.46	-	1.05	0.10	0.21	- 1.21	Distress ( Berpotensi Bangkrut)
	4	- 0.56	-	1.57	0.09	0.26	- 1.78	Distress ( Berpotensi Bangkrut)
2021	1	- 0.67	-	0.40	0.09	0.04	- 0.94	Distress ( Berpotensi Bangkrut)
	2	- 0.71	-	0.65	0.09	0.08	- 1.20	Distress ( Berpotensi Bangkrut)
	3	- 0.81	-	0.96	0.08	0.09	- 1.59	Abu-Abu
	4	- 0.90	-	1.17	0.08	0.12	- 1.86	Abu-Abu
<b>Rata-Rata Z-Score (Periode 2013-2021)</b>							<b>0.28</b>	Distress ( Berpotensi Bangkrut)

Sumber :Data Olahan, 2022.

Berdasarkan tabel 4 dari hasil perhitungan metode Altman *Z-Score* pada kuartal ke-1 tahun 2013 memiliki nilai *Z* sebesar 0.68, hasil tersebut berdasarkan kriteria metode Altman *Z-Score* di bawah 1.23 sehingga dapat dikatakan pada akhir Maret 2013 PT. AirAsia Indonesia Tbk berada di kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut. Pada kuartal ke-2 mengalami kenaikan dari kuartal sebelumnya menjadi 1.04. Walaupun mengalami kenaikan nilai *Z* ini masih dibawah kriteria dan masih berada di kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut pada akhir Juni 2013. Pada kuartal ke-3 mengalami kenaikan lagi menjadi 1.43 berada pada zona abu-abu. Pada kuartal ke-4 mengalami kenaikan menjadi 1.98 nilai ini berada di kategori

nilai Z lebih besar dari 1.23 tetapi masih di bawah 2.90 yang artinya pada akhir Desember 2013 PT. AirAsia Indonesia Tbk berada pada zona abu-abu.

Pada kuartal ke-1 tahun 2014 nilai rasio *Working Capital to Total Assets* ( $X_1$ ) nya negatif, nilai rasio lainnya sangat kecil nilai *Z-Score* nya pun kecil yaitu 0.34 yang menunjukkan berada pada kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut. Pada kuartal ke-2 nilai Z nya mengalami kenaikan menjadi 0.49 dan masih berada pada kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut. Pada kuartal ke-3 mengalami kenaikan dari sebelumnya menjadi 0.79 tetapi masih berada pada kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut. Pada kuartal ke-4 mengalami penurunan nilai Z dari kuartal ke-3 menjadi 0.81 dan tetapi masih berada pada kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut.

Pada kuartal ke-1 tahun 2015 nilai Z menurun dari tahun sebelumnya yaitu menjadi 0.15 dan menunjukkan PT. AirAsia Indonesia pada akhir Maret 2015 berada pada kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut. Pada kuartal ke-2 mengalami kenaikan menjadi 0.34 dan masih berada pada kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut. Pada kuartal ke-3 mengalami kenaikan lagi dari sebelumnya menjadi 0.52 dan masih berada pada kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut. Pada kuartal ke-4 mengalami penurunan dari kuartal ke-3 yaitu menjadi 0.40 dan masih berada pada kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut.

Pada kuartal ke-1 tahun 2016 PT. AirAsia Indonesia Tbk memiliki nilai Z sebesar 0.35 dan masih di bawah kriteria dan masih berada pada kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut. Pada kuartal ke-2 nilai Z sebesar 0.48 dan masih berada pada kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut. Pada kuartal ke-3 nilai Z sebesar 0.68 dan masih berada pada kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut. Pada kuartal ke-4 nilai Z naik dari sebelumnya menjadi 0.73 dan masih berada pada kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut.

Pada kuartal ke-1 tahun 2017 masih berada pada kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut dengan nilai Z sebesar 0.21. Pada kuartal ke-2 mengalami sedikit kenaikan menjadi 0.23 dan masih berada pada kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut. Pada kuartal ke-3 mengalami kenaikan menjadi 0.44 tetapi masih berada pada kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut. Pada kuartal ke-4 mengalami kenaikan menjadi 1.50 dan berada pada zona abu-abu.

Pada kuartal ke-1 tahun 2018 PT. AirAsia Indonesia Tbk mengalami penurunan dari sebelumnya menjadi 0.51 dan masih berada pada kondisi *financial distress* yang berpotensi

bangkrut. Pada kuartal ke-2 mengalami penurunan drastis dengan nilai negatif yaitu (0.12) yang menunjukkan berada pada kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut. Pada kuartal ke-3 nilai Z masih negatif yaitu (0.07) dan berada pada kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut. Pada kuartal ke-4 nilai Z masih menunjukkan nilai negatif yaitu (0.03) yang artinya pada akhir Desember 2018 PT. AirAsia Indonesia Tbk masih berada pada kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut.

Pada kuartal ke-1 tahun 2019 nilai Z menunjukkan nilai positif yang artinya keadaan membaik dari pada tahun 2018 yaitu 0.35 tetapi masih berada pada kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut. Pada kuartal ke-2 mengalami kenaikan menjadi 0.83 tetapi masih berada pada kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut. Pada kuartal ke-3 nilai Z mengalami kenaikan menjadi 1.55 dan berada pada zona abu-abu. Pada kuartal ke-4 mengalami kenaikan menjadi 2.69, nilai ini berada di kategori nilai Z lebih besar dari 1.81 tetapi masih di bawah 2.99 yang artinya pada akhir Desember 2019 PT. AirAsia Indonesia Tbk berada pada zona abu-abu.

Pada kuartal ke-1 tahun 2020 nilai Z turun drastis karna nilai  $X_1$  dan  $X_3$  nya negatif serta  $X_2$  nya nol maka nilai rasio nya kecil dan negatif dari tahun 2019 menjadi (0.20) dan berada pada kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut. Pada kuartal ke-2 nilai Z masih negatif yaitu (0.61) dan masih berada pada kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut. Pada kuartal ke-3 nilai Z masih negatif yaitu (1.21) dan masih berada pada kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut. Pada kuartal ke-4 nilai Z masih negatif yaitu (1.78) dan masih berada pada kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut

Pada kuartal ke-1 tahun 2021 nilai Z masih negatif yaitu (0.94) dan masih berada pada kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut. Pada kuartal ke-2 nilai Z masih negatif yaitu (1.20) yang artinya masih berada pada kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut. Pada kuartal ke-3 nilai Z semakin negatif yang artinya keadaan memburuk yaitu (1.59) pada kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut. Pada kuartal ke-4 keadaan semakin memburuk dan masih negatif dengan nilai (1.86) yang artinya masih berada pada kondisi *financial distress* yang berpotensi bangkrut.

Berdasarkan perhitungan metode Altman Z-Score diperoleh rata-rata selama 9 tahun (periode 2013-2021) yaitu 0.28 yang menggambarkan PT. AirAsia Indonesia Tbk berada pada zona berbahaya (*financial distress*) yang berpotensi bangkrut.

## KESIMPULAN DAN SARAN

1. Rata-rata nilai rasio *Working Capital to Total Assets* selama 9 tahun (periode 2013-2021) negatif karena hutang lancar lebih besar daripada aset lancar, yaitu (0.31).
2. Rata-rata nilai rasio *Retained earnings to Total Assets* selama 9 tahun (periode 2013-2021) nol karena tidak memiliki laba ditahan.
3. Rata-rata nilai rasio *Earning Before Interest Taxes to Total Assets* selama 9 tahun (periode 2013-2021) nilai negatif karna laba sebelum beban bunga dan pajak rata-rata mengalami kerugian, yaitu (0.01).
4. Rasio *Market Value Equity to Book Value Total Debt* selama 9 tahun (periode 2013-2021) menunjukkan nilai yang positif tetapi dengan nilai yang kecil sehingga tidak berdampak besar, yaitu 0.38.
5. Rasio *Sales to Total Assets* selama 9 tahun (periode 2013-2021) juga menunjukkan nilai positif dan nilai yang kecil sehingga tidak berdampak begitu besar karena nilai rasio lainnya rata-rata negatif, yaitu 0.58.
6. Berdasarkan hasil *Z-Score* PT. AirAsia rata-rata mengalami kebangkrutan setiap kuartal pada tahun 2013-2021. Hanya pada kuartal ke-3 dan ke-4 di tahun 2013 dengan nilai *Z* sebesar 1.43 dan 1.98, pada kuartal ke-4 di tahun 2017 dengan nilai *Z* sebesar 1.5, pada kuartal ke-3 dan ke-4 di 2019 dengan nilai *Z* sebesar sebesar 1.55 dan berada di zona abu-abu. Rata-rata *Z-Score* selama 9 tahun (periode 2013-2021) adalah 0.28 yang menggambarkan berada pada zona berbahaya dan berpotensi bangkrut.

## REFERENCES

- [1] F. Sandria, Babak Belur! Rugi AirAsia Indonesia Q1 Bengkak Jadi Rp 748 M, <https://www.cnbcindonesia.com/market/20210705100755-17-258226/babak-belur-rugi-airasia-indonesia-q1-bengkak-jadi-rp-748-m>, 2021.
- [2] E. I. Altman, *Financial Ratios, Discriminant Analysis an The Prediction*, 23(4), 589-609, 1968.
- [3] M. Zaky, "Analisis Financial Distress dengan menggunakan metode Altman Z-Score Untuk Memprediksi Kebangkrutan pada PT. Ramayana Lestari Sentosa Tbk," *Jurnal Ekonomak*, pp. 66-78, 2022.
- [4] T. Prihadi, *Analisis Laporan Keuangan dan Teori*. PPM, Jakarta, 2011.
- [5] M. S. Ubbe, "Analisis Tingkat Kebangkrutan Pada PT. AirAsia," 2020.
- [6] E. & H. J. Brigham, *Dasar-dasar Manajemen Keuangan (11th)*, Jakarta: Salemba Empat, 2012.

- 
- [7] E. A. d. D. R. Purwanto, Metode Penelitian Kuantitatif Untuk administrasi Publik Dan Masalah Masalah Sosial edisi 2, Yogya: Gava Media, 2017.
- [8] Sugiyono, Metode Penelitian Pendidikan Pendektana Kuantitatif, dan R&D,, Bandung : Alfabeta, 2014.
- [9] A. W. Puspa, "Isu PHK Massal, Bos AirAsia Indonesia (CMPP):Kondisi Stabil," <https://ekonomi.bisnis.com/read/20220202/98/1495737/isu-phk-massal-bos-airasia-indonesia-cmpp-kondisi-stabil>, 2022.
- [10] A. F. Alim, "Analisis Prediksi Kebangkrutan Dengan Metode Altman Z-Score Pada Perusahaan Makanan dan Minuman yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.," 2017.
- [11] "Laporan Keuangan PT AirAsia Indonesia. <https://ir-id.aaid.co.id/financials.html>.Indonesia Tbk dengan Menggunakan Metode Altman Z-Score yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia."
- [12] Puspa, A. W. (2022). Isu PHK Massal, Bos AirAsia Indonesia (CMPP):Kondisi Stabil . <https://ekonomi.bisnis.com/read/20220202/98/1495737/isu-phk-massal-bos-airasia-indonesia-cmpp-kondisi-stabil>.
- [13] Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1998
- [14} Sugiyono, 2018. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D, Bandung : Alfabeta
- [15] BPS (2021). *Statistik Trasnportasi Udara*. Retrieved from <https://www.bps.go.id/subject/17/transportasi.html#subjekViewTab5>
- [16] Alim, Alif Fikri. 2017. *Analisis Prediksi Kebangkrutan Dengan Metode Altman Z-Score Pada Perusahaan Makanan dan Minuman yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia*.