

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang Masalah**

Maskapai penerbangan ialah perusahaan industri transportasi yang menyediakan layanan transportasi udara memakai pesawat untuk mengangkut penumpang dan barang. Seiring dengan berkembangnya teknologi dan globalisasi, maskapai penerbangan menjadi salah satu komponen penting dalam sistem transportasi dunia. Maskapai penerbangan berperan dalam menghubungkan berbagai wilayah di seluruh dunia, memfasilitasi perjalanan bisnis, pariwisata, dan kebutuhan logistik internasional. Selain itu, maskapai penerbangan juga memainkan peran krusial dalam ekonomi global, karena mereka tidak hanya mempengaruhi sektor pariwisata dan perdagangan, tetapi juga menciptakan lapangan pekerjaan yang signifikan di berbagai bidang, seperti teknik penerbangan, pelayanan pelanggan, dan manajemen operasional.

Berlandaskan Nurcahyo, dkk (2023) industri penerbangan mempunyai kedudukan strategis di Indonesia, keadaan ini disebabkan Indonesia menjadi salah satu negara dengan pulau terbanyak di dunia. Industri ini memegang peranan strategis bukan hanya sebagai sarana transportasi antarpulau, tetapi juga sebagai alat penting untuk mengurangi ketidaksetaraan sosial dan ekonomi di seluruh negeri. Pada tahun 2024, dinamika pasar modal Indonesia memperlihatkan perkembangan yang menarik. Tercatat sebanyak 946 perusahaan sudah melakukan penawaran umum perdana (IPO) dan terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Dari jumlah tersebut, 646 perusahaan di antaranya sudah memenuhi kriteria dan terdaftar

dalam Indeks Saham Syariah Indonesia (ISSI). Di antara ratusan perusahaan yang beragam tersebut, ada dua nama besar dari sektor penerbangan yang menonjol yakni PT. Garuda Indonesia (persero) Tbk dan PT. AirAsia Indonesia Tbk. Keberadaan mereka di bursa saham menegaskan pentingnya sektor penerbangan dalam ekonomi nasional, sekaligus memberikan pilihan investasi bagi para investor yang tertarik pada industri ini. Dari berbagai macam sektor yang terdaftar di ISSI, penulis memilih laporan keuangan perusahaan maskapai penerbangan untuk diteliti kinerja finansial perusahaannya. Dipilihnya perusahaan maskapai penerbangan sebagai topik studi ini dikarenakan sektor ini memiliki potensi yang besar dalam pertumbuhan sektor transportasi dan logistik.

Saat ini, kondisi keuangan PT. Garuda Indonesia (Perseroan) Tbk dianggap buruk, keadaan ini disebabkan adanya keputusan bahwa PT. Garuda Indonesia (Perseroan) Tbk tidak termasuk perusahaan yang akan dikelola Danantara (Daya Anagata Nusantara). Wijayanto Samirin yang ialah ekonom paramadina mengatakan bahwasanya danantara hanya akan mengelola BUMN yang memiliki aset jumbo dan kinerja keuangan yang positif, dan berlandaskannya kondisi keuangan Garuda masih buruk dan perlu restrukturasi masif.

Menteri BUMN (Badan Usaha Milik Negara), Erick Tohir mengungkapkan bahwasanya ada kebiasaan yang salah dari Garuda Indonesia saat membeli pesawat. Manajemen lama Garuda Indonesia suka membeli pesawat terlebih dahulu ketimbang menentukan rute penerbangan. Padahal berlandaskan Erick seharusnya perusahaan memetakan terlebih dahulu rute penerbangannya, baru membeli pesawat yang

dibutuhkan sesuai kondisi rute. Kebiasaan yang salah inilah yang mengindikasikan adanya tindakan korupsi yang dilaksanakan oleh manajemen lama Garuda Indonesia.

Persoalan lainnya, Garuda Indonesia kebanyakan membeli atau menyewa pesawat dengan jenis yang berbeda-beda sehingga perawatannya jelas akan berbeda-beda pula dan menjadikan biaya perawatan semakin membengkak. Erick mengungkapkan bahwa Garuda Indonesia sempat beroperasi dengan 200 pesawat yang kemudian turun menjadi 142 pesawat, sesudah terpukul akibat pandemi, jumlahnya berkurang menjadi 35 pesawat yang beroperasi.

PT Airasia Indonesia Tbk juga memiliki permasalahan keuangannya tersendiri. PT. Airasia Indonesia Tbk menyatakan rugi bersih senilai Rp, 1,08 triliun untuk kinerja keuangan 2023. Meski rugi bersih menurun sebanyak 34,5% dari tahun sebelumnya. Namun kenyataannya hal tersebut justru membuat saldo rugi makin membengkak dan defisiensi modal. Berlandaskan laporan keuangan yang dipublikasi, penghasilan usaha AirAsia tercatat naik 75% menjadi Rp 6,62 triliun. Namun kenaikan penghasilan tersebut tidak bisa menutup kenaikan beban. Beban bahan bakar yang naik 71% menjadi Rp. 3,19 triliun sementara perbaikan dan pemeliharaan melesat 155% menjadi Rp. 1,72 triliun alhasil total beban melesat 44% menjadi Rp. 7,33 triliun. Kerugian yang terjadi di 2023, membuat akumulasi rugi AirAsia Indonesia bertambah menjadi Rp. 14,31 triliun dibandingkan setahun sebelumnya yakni Rp. 13,2 triliun. Akumulasi rugi yang besar mendorong kenaikan defisiensi modal atau ekuitas negatif menjadi Rp. 7,9 triliun.

Manajemen AirAsia Indonesia mengatakan bahwasanya memiliki beberapa

rencana untuk mengantisipasi dampak kerugian, diantaranya yakni melanjutkan langkah-langkah efisiensi biaya menjaga keberlangsungan bisnis. Selain itu juga terus bekerja sama dengan Grup AirAsia untuk merestrukturisasi liabilitas yang belum dibayar dengan vendor dan menegosiasikan kembali biaya.

Menganalisis laporan keuangan perusahaan ialah praktik krusial bagi para pemangku kepentingan seperti investor, wirausahawan, dan otoritas pemerintah, karena membantu memprediksi kinerja dan stabilitas perusahaan di masa mendatang. Alat utama dalam analisis ini ialah empat rasio keuangan vital yang memberikan wawasan tentang berbagai aspek kesehatan perusahaan. Pertama ialah likuiditas, yang menilai kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendek dan menjaga kelancaran operasional. Berikutnya ialah solvabilitas, yang mengevaluasi kapasitas perusahaan untuk menangani utang jangka panjang dan mempertahankan stabilitas keuangan dari waktu ke waktu. Rasio aktivitas mengukur efisiensi aset, yang memperlihatkan seberapa baik perusahaan memanfaatkan sumber dayanya untuk menghasilkan penjualan. Terakhir, rasio profitabilitas mengungkapkan kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba dari operasinya, yang mencerminkan kesuksesan finansial secara keseluruhan. Bersama-sama, rasio-rasio ini menawarkan pandangan komprehensif tentang kondisi dan prospek keuangan perusahaan.

Laba bersih yang bisa dihasilkan perusahaan dari kegiatan operasionalnya dikenal sebagai rasio profitabilitas. Rasio ini menjadi indikator penting seberapa efisien perusahaan dikelola. Semakin tinggi rasionya, semakin menarik perusahaan di mata investor. Keadaan ini bisa menaikkan permintaan saham, yang pada akhirnya

menaikkan harga saham dan nilai perusahaan secara keseluruhan. Salah satu cara mengukur profitabilitas perusahaan ialah dengan *Return On Asset*. Rasio ini memperlihatkan seberapa efektif perusahaan dalam memakai seluruh asetnya demi memperoleh keuntungan (Kasmir, 2019)

*Return on Asset* ialah metrik keuangan utama, mengevaluasi seberapa efektif perusahaan memanfaatkan total asetnya untuk menghasilkan laba, memberikan wawasan tentang efisiensi operasional keseluruhan dan kinerja manajemen. Rasio ini memperlihatkan seberapa tinggi sebuah lembaga atau perusahaan bisa menghasilkan keuntungan bersih berlandaskan tingkat aset tertentu. Dengan demikian, pertumbuhan yang baik akan membuat nilai perusahaan semakin menarik bagi investor. Namun, jika *Return on Asset*, maka bisa disimpulkan bahwa perusahaan sedang merugi dan modal yang diinvestasikan belum mampu menghasilkan laba.

Rasio likuiditas ialah alat analisis keuangan yang dipakai untuk melihat seberapa mampu sebuah perusahaan membayar utang-utangnya. (Kasmir, 2017). Ada tiga rasio likuiditas utama: *Quick Ratio*, *Current Ratio* dan *Cash Ratio*. Di antara ketiganya, Rasio Lancar ialah ukuran yang paling umum dipakai oleh analis dan investor untuk menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban keuangan jangka pendeknya dengan nyaman dan efisien. (Kasmir, 2012). *Current Ratio* bisa menjadi indikator stabilitas keuangan perusahaan. Jika perusahaan mampu membayar utang lancar yang dimiliki dengan aset lancar yang tersedia, ini memperlihatkan bahwa mereka memiliki modal yang cukup untuk menjaga kelangsungan operasional bisnis. Kondisi ini membuat perusahaan terlihat lebih menarik bagi investor, yang pada

akhirnya bisa menaikkan nilai perusahaan.

Hasil penelitian tentang pengaruh *Current Ratio* terhadap *Return on Asset* masih bervariasi. Beberapa studi, seperti yang dilaksanakan oleh Al-Wahhab Kh et al (2021) dan Febriani dan Asih (2025) menemukan hubungan positif. Namun, penelitian lain seperti Sjurahudin dkk, (2023) dan Mardiaty & Permatasari (2022) menemukan sebaliknya, yakni hubungan negatif. Mengingat adanya perbedaan hasil ini, penulis ingin melakukan penelitian lebih lanjut untuk mengetahui secara pasti apakah *Current Ratio* akan berpengaruh positif atau negatif terhadap *Return On Asset*.

Pada studi ini, penulis memakai *Total Asset Turnover* sebagai rasio aktivitas. Berlandaskan Hery (2017) *Total Asset Turnover* dalam gaya keuangan standar, memperlihatkan seberapa efektif suatu perusahaan memanfaatkan asetnya untuk menghasilkan penghasilan penjualan per rupiah, yang mencerminkan efisiensi operasional dan kemampuan untuk menghasilkan penghasilan relatif terhadap investasi aset. Efektivitas perusahaan tercermin dari seberapa cepat aset tersebut berputar dalam satu periode. Semakin tinggi dan cepat perputaran asetnya, semakin efisien pengelolaan aset perusahaan, yang pada gilirannya akan membuka peluang lebih besar dalam penjualan dan berpotensi menaikkan keuntungan.

Berlandaskan berbagai penelitian, hasil yang berkaitan dengan bagaimana *Total Asset Turnover* mampu berpengaruh terhadap *Return on Asset* masih bervariasi. Beberapa studi, seperti yang dilaksanakan oleh Pasaribu (2018) dan Nadilla & Watiningsih (2024), menyimpulkan bahwa ada pengaruh positif yang signifikan. Namun, penelitian lain seperti Maiyaliza & Parlina (2024) serta Stasya & Nurismalatri

(2025) menemukan hasil yang berbeda, yakni *Total Asset Turnover* tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap *Return On Asset*. Mengingat adanya perbedaan temuan ini, penulis ingin kembali mengkaji secara parsial apakah *Total Asset Turnover* memiliki hubungan positif, negatif, atau bahkan tidak berpengaruh sama sekali terhadap *Return On Asset*.

Selain rasio aktivitas, rasio solvabilitas juga bisa memperlihatkan bagaimana kondisi keuangan suatu perusahaan. Berlandaskan Hery (2016) rasio solvabilitas ialah metrik keuangan utama yang dipakai untuk menilai solvabilitas dan kesehatan keuangan perusahaan secara keseluruhan. Rasio ini mencerminkan proporsi utang yang dipakai untuk membiayai aset relatif terhadap ekuitas pemegang saham. Rasio yang lebih tinggi memperlihatkan bahwa perusahaan lebih bergantung pada dana pinjaman, yang bisa menaikkan risiko keuangan dan berpotensi menurunkan profitabilitas akibat kewajiban bunga. Sebaliknya, rasio yang lebih rendah memperlihatkan struktur keuangan yang lebih stabil, dengan ketergantungan yang lebih rendah pada utang eksternal, sehingga mengurangi beban keuangan perusahaan dan menaikkan stabilitasnya (Brigham & Houston, 2018). Namun, jika perusahaan bisa mengelola utang tersebut dengan bijak, keadaan ini justru bisa mempercepat peningkatan produksi, menaikkan efisiensi operasional, dan pada akhirnya berkontribusi pada peningkatan kinerja serta keuntungan perusahaan.

Hasil penelitian yang berkaitan dengan bagaimana *Return on Asset* bisa dipengaruhi oleh *Debt to Equity Ratio* masih bervariasi. Beberapa studi, seperti yang diteliti oleh Zendrato dkk, (2023) dan Dewi & Mardiana (2024) menemukan

bahwasanya *Debt to Equity Ratio* bisa berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Return on Asset*. Namun, penelitian lain seperti Situmorang (2023) dan Pasaribu (2018) menyimpulkan sebaliknya, yakni *Debt to Equity Ratio* justru berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *Return on Asset*. Hasil studi ini memperlihatkan bahwa peningkatan utang justru bisa menurunkan profitabilitas aset perusahaan.

Penggunaan utang dapat memberikan manfaat berupa penghematan pajak. karena beban bunga mengurangi laba kena pajak, tetapi jika jumlah utang terlalu besar, hal tersebut justru meningkatkan risiko terjadinya kebangkrutan. Maka terdapat relevansi dengan *Trade-off Theory*. *Trade-off Theory* adalah teori dalam struktur modal yang menjelaskan bahwa perusahaan akan berusaha menyeimbangkan antara manfaat penggunaan utang dengan biaya yang ditimbulkannya. Manfaat utama dari utang adalah adanya *tax shield* (penghematan pajak karena bunga dapat mengurangi laba kena pajak). Namun, penggunaan utang yang berlebihan juga menimbulkan biaya kebangkrutan dan risiko finansial yang lebih tinggi. Dengan demikian, teori ini menyatakan bahwa perusahaan akan mencari titik optimal dalam penggunaan utang, yaitu saat manfaat pajak dari utang seimbang dengan risiko serta biaya kebangkrutan, sehingga nilai perusahaan dapat dimaksimalkan.

Kemudian, perusahaan dapat meningkatkan kinerjanya dengan mengelola sumber daya secara efisien, baik dalam pemanfaatan aset, modal, maupun biaya operasional, sehingga tingkat profitabilitas dapat dioptimalkan. Sehingga muncullah relevansinya dengan *Efficiency Theory*. *Efficiency Theory* adalah teori yang menekankan bahwa keberhasilan suatu perusahaan ditentukan oleh kemampuannya

dalam menggunakan sumber daya secara efisien untuk mencapai output maksimal dengan input minimal. Dalam konteks ekonomi dan manajemen, efisiensi berarti perusahaan dapat meminimalkan biaya, memaksimalkan produktivitas, serta mengelola aset, modal, dan tenaga kerja secara optimal sehingga kinerja serta profitabilitas dapat meningkat. Secara sederhana, teori ini menjelaskan bahwa semakin efisien suatu perusahaan dalam mengelola sumber dayanya, semakin besar pula keunggulan kompetitif dan nilai yang dapat diciptakan bagi pemilik maupun pemangku kepentingan lainnya.

Berlandaskan data *annual report* perusahaan maskapai penerbangan yang termasuk di Indeks Saham Syariah Indonesia (ISSI) dari tahun 2020 hingga 2024, studi ini mengkaji pengaruh beberapa rasio keuangan terhadap *Return on Asset*. Data yang penulis gunakan ialah data sekunder, yang diperoleh dari situs web resmi perusahaan. Studi ini secara khusus berfokus pada tiga rasio yakni *Current Ratio*. Berlandaskan teori, jika *Current Ratio* naik, *Return On Asset* akan cenderung turun, dan sebaliknya. Jika *Total Asset Turnover* menurun maka *Return On Asset* akan ikut menurun. Sebaliknya, jika *Total Asset Turnover* naik, *Return On Asset* akan menaik, dan begitu pula sebaliknya. *Debt to Equity Ratio*, Teori juga memperlihatkan bahwa jika *Debt to Equity Ratio* menaik, *Return On Asset* akan cenderung menurun. Dengan menganalisis data ini, studi ini bertujuan untuk memahami bagaimana ketiga rasio tersebut memengaruhi kinerja profitabilitas perusahaan. Sampel yang dipakai terdiri dari dua perusahaan, untuk menjelaskan kondisi empiris tersebut, berikut disajikan tabel 1.1

yakni perusahaan beserta data terkait:

**Tabel 1. 1**  
**Current Ratio, Total Asset Turnover, Debt to Equity Ratio dan Return On Asset pada PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk dan PT AirAsia Indonesia Tbk periode 2020-2024**

No.	Perusahaan	Tahun	Current Ratio (%)	Ket.	Debt to Equity Ratio (%)	Ket.	Total Asset Turnover (kali)	Ket.	Return On Asset (%)	Ket.
1	PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk	Q1 2020	21,01	-	1.726,12	-	8,40	-	-1,35	-
		Q2 2020	16,29	↓	- 12.835,56	↓	8,92	↑	-7,03	↓
		Q3 2020	15,22	↓	-2.274,29	↑	11,40	↑	-11,02	↓
		Q4 2020	12,49	↓	-655,32	↑	13,83	↑	-22,95	↓
		Q1 2021	10,66	↓	-555,64	↑	3,34	↓	-3,64	↑
		Q2 2021	7,98	↓	-455,12	↑	6,89	↑	8,91	↑
		Q3 2021	6,87	↓	-361,31	↑	9,97	↑	17,69	↑
		Q4 2021	5,30	↓	-217,72	↑	18,75	↑	-58,54	↓
		Q1 2022	6,51	↑	-211,26	↑	4,97	↓	-3,18	↑
		Q2 2022	18,00	↑	-349,29	↓	15,00	↑	64,15	↑
		Q3 2022	20,68	↑	-344,01	↑	25,58	↑	62,81	↓
		Q4 2022	47,66	↑	-506,16	↓	33,68	↑	59,93	↓
		Q1 2023	45,30	↓	-476,52	↑	9,75	↓	-1,78	↓
		Q2 2023	50,14	↑	-490,17	↓	22,22	↑	-1,22	↑
		Q3 2023	53,35	↑	-482,20	↑	36,28	↑	-1,17	↑
		Q4 2023	56,11	↑	-624,48	↓	43,65	↑	3,75	↑

No.	Perusahaan	Tahun	<i>Current Ratio (%)</i>	Ket.	<i>Debt to Equity Ratio (%)</i>	Ket.	<i>Total Asset Turnover (kali)</i>	Ket.	<i>Return On Asset (%)</i>	Ket.
		Q1 2024	58,89	↑	-1.008,46	↓	9,22	↓	-1,59	↓
		Q2 2024	52,53	↓	-571,48	↑	24,76	↑	-1,53	↑
		Q3 2024	50,11	↓	-561,34	↑	39,38	↑	-1,99	↓
		Q4 2024	47,21	↓	-589,58	↓	51,62	↑	-1,05	↑
2	PT. AirAsia Indonesia Tbk	Q1 2020	18,80	-	-880,74	-	18,23	-	-4,72	-
		Q2 2020	7,23	↓	-617,10	↑	19,49	↑	-13,21	↓
		Q3 2020	5,07	↓	-437,07	↑	20,88	↑	-25,65	↓
		Q4 2020	3,48	↓	-308,92	↑	26,49	↑	-45,30	↓
		Q1 2021	3,33	↓	-259,55	↑	3,83	↓	-12,84	↑
		Q2 2021	3,19	↓	-237,83	↑	8,13	↑	-21,01	↓
		Q3 2021	2,77	↓	-217,92	↑	9,13	↑	-30,94	↓
		Q4 2021	2,51	↓	-198,92	↑	12,16	↑	-45,40	↓
		Q1 2022	2,89	↑	-187,33	↑	5,55	↓	-10,06	↑
		Q2 2022	5,71	↑	-180,86	↑	22,62	↑	-20,88	↓
		Q3 2022	4,64	↓	-171,57	↑	52,41	↑	-30,94	↓
		Q4 2022	3,85	↓	-178,60	↓	70,57	↑	-30,74	↑
		Q1 2023	5,40	↑	-188,08	↓	22,95	↓	0,36	↑
		Q2 2023	4,30	↓	-186,09	↑	50,67	↑	-2,89	↓
		Q3 2023	3,15	↓	-174,84	↑	85,73	↑	-15,19	↓

No.	Perusahaan	Tahun	<i>Current Ratio</i> (%)	Ket.	<i>Debt to Equity Ratio</i> (%)	Ket.	<i>Total Asset Turnover</i> (kali)	Ket.	<i>Return On Asset</i> (%)	Ket.
		Q4 2023	3,87	↑	-177,40	↓	109,32	↑	-17,67	↓
		Q1 2024	5,38	↑	-171,88	↑	27,93	↓	-12,45	↑
		Q2 2024	4,42	↓	-164,94	↑	63,32	↑	-21,67	↓
		Q3 2024	3,86	↓	-166,83	↓	103,99	↑	10,50	↑
		Q4 2024	4,86	↑	-160,59	↑	138,96	↑	26,81	↑

Sumber: Laporan Keuangan kuartal Perusahaan Sampel (Data Diolah Penulis, 2025)

Keterangan:

- ↑ = Menaik dari tahun sebelumnya
- ↓ = Menurun dari tahun sebelumnya
- = Data yang tidak sesuai dengan teori

Tabel ini memberikan gambaran rinci tentang fluktuasi *Return on Assets* perusahaan penerbangan yang terdaftar dalam Indeks Saham Syariah Indonesia (ISSI) selama periode tertentu. Khususnya, PT Garuda Indonesia, sebagai pemain kunci di sektor ini, mengalami pergeseran keuangan yang signifikan selama tahun 2020 dan 2021, yang mencerminkan lingkungan ekonomi yang bergejolak dan tantangan operasional yang dihadapi industri penerbangan di tengah ketidakpastian global. Pada tahun 2020, kinerja keuangan PT Garuda Indonesia memperlihatkan volatilitas yang cukup besar di berbagai kuartal. Selama kuartal kedua (Q2), Rasio Lancar perusahaan, rasio likuiditas yang memperlihatkan kemampuannya untuk memenuhi kewajiban jangka pendek, mengalami penurunan senilai 4,72%. Penurunan ini memperlihatkan

sedikit penurunan likuiditas jangka pendek, kemungkinan karena penurunan arus kas atau peningkatan liabilitas jangka pendek. Yang lebih mencolok ialah penurunan substansial dalam Rasio Utang terhadap Ekuitas, yang anjlok hingga 11.109,44%. Penurunan drastis tersebut bisa menyiratkan penurunan *leverage* yang signifikan, kemungkinan karena pembayaran utang, restrukturisasi, atau reklasifikasi liabilitas. Sebaliknya, *Total Asset Turnover*, ukuran seberapa efisien perusahaan memanfaatkan asetnya untuk menghasilkan penjualan, naik tipis senilai 0,52%, memperlihatkan sedikit peningkatan dalam pemanfaatan aset. Namun, terlepas dari tanda positif ini, *Return On Asset* menurun senilai 5,68%, yang mencerminkan bahwa profitabilitas perusahaan secara keseluruhan relatif terhadap asetnya menurun selama kuartal ini. Memasuki kuartal ketiga (Q3), likuiditas perusahaan semakin melemah dengan Rasio Lancar menurun senilai 1,07%. Sementara itu, *Total Asset Turnover* membaik senilai 2,48%, memperlihatkan efisiensi yang lebih baik dalam pemanfaatan aset. Meskipun demikian, *Return on Asset* melanjutkan tren penurunannya, turun senilai 3,99%, yang memperlihatkan bahwa profitabilitas menurun meskipun ada perbaikan dalam metrik pemanfaatan aset. Pada kuartal keempat (Q4), pola tersebut berlanjut: Rasio Lancar menurun senilai 2,73%, dan *Total Asset Turnover* sedikit menaik senilai 2,43%. Namun, *Return on Asset* mengalami penurunan yang lebih signifikan senilai 11,93%, yang menandakan bahwa profitabilitas terpengaruh secara negatif, mungkin karena kesulitan operasional yang berkelanjutan atau tekanan ekonomi eksternal. Pada tahun 2021, lanskap keuangan PT Garuda Indonesia tampak berubah secara signifikan. Rasio Utang terhadap Ekuitas perusahaan melonjak drastis, mencapai 99,68% pada kuartal

pertama (Q1), yang secara efektif menggandakan *leverage*-nya. Peningkatan tajam ini bisa dikaitkan dengan penerbitan utang baru untuk mendanai operasional atau merestrukturisasi liabilitas yang ada sebagai respons terhadap tantangan yang berkelanjutan. Tren kenaikan tingkat utang yang berkelanjutan menyoroti meningkatnya ketergantungan perusahaan pada dana pinjaman, yang bisa memengaruhi profitabilitas dan profil risiko di masa mendatang. Perubahan *leverage* yang signifikan tersebut seringkali memengaruhi rasio keuangan utama, termasuk *Return On Asset*, dan memperlihatkan periode penyesuaian strategis di tengah lingkungan ekonomi yang kompleks. Secara keseluruhan, data tersebut menggarisbawahi volatilitas dan ketidakpastian yang dihadapi PT Garuda Indonesia selama periode ini. Fluktuasi dalam likuiditas, *leverage*, dan efisiensi aset mengungkap perjuangan berkelanjutan perusahaan untuk menstabilkan kesehatan keuangannya, menekankan perlunya manajemen strategis untuk menavigasi masa-masa sulit ini secara efektif.

Secara spesifik, kenaikan tajam Rasio Utang terhadap Ekuitas (RDE) pada Q1 tahun 2021 menandakan bahwa PT. AirAsia Indonesia Tbk. semakin bergantung pada utang untuk membiayai operasionalnya, yang bisa menaikkan risiko keuangan. Sementara itu, penurunan *Total Asset Turnover* memperlihatkan bahwa meskipun sudah menaikkan *leverage* aset, perusahaan kurang efisien dalam menghasilkan penjualan dari asetnya. Menariknya, peningkatan *Return On Asset* yang signifikan lebih dari 32% pada kuartal tersebut memperlihatkan adanya peningkatan profitabilitas, kemungkinan karena manajemen biaya atau strategi pertumbuhan penghasilan. Memasuki tahun 2022, rasio keuangan perusahaan memperlihatkan pola

yang lebih bernuansa. Rasio Lancar mengalami sedikit penurunan, memperlihatkan pelemahan posisi likuiditas yang marjinal, sementara TAR memperlihatkan tren kenaikan yang moderat, yang menyiratkan pemanfaatan aset yang lebih baik. Rasio Utang terhadap Ekuitas (RDE) terus menaik, meskipun dengan laju yang lebih lambat dibandingkan tahun sebelumnya, yang mencerminkan strategi *leverage* perusahaan yang berkelanjutan. Namun, *Return On Asset* memperlihatkan tanda-tanda stabilisasi, dengan fluktuasi yang tidak memperlihatkan tren naik atau turun yang jelas, memperlihatkan bahwa profitabilitas sedang seimbang di tengah lanskap keuangan yang berubah. Pada tahun 2023, PT. AirAsia Indonesia Tbk. menghadapi serangkaian tantangan dan peluang yang berbeda. Posisi likuiditas, yang diukur dengan Rasio Lancar, relatif stabil tetapi dengan sedikit penurunan, yang memperlihatkan pengelolaan aset dan liabilitas jangka pendek yang hati-hati. *Total Asset Turnover* menaik secara signifikan, mencerminkan penggunaan aset yang lebih efisien, mungkin melalui peningkatan operasional atau realokasi aset strategis. Rasio Utang terhadap Ekuitas (*Debt to Equity Ratio*) terus menaik, menekankan ketergantungan yang berkelanjutan pada utang, yang menimbulkan kekhawatiran tentang keberlanjutan keuangan jika tidak dikelola dengan hati-hati. *Return On Asset* mengalami volatilitas, dengan beberapa kuartal memperlihatkan peningkatan dan yang lainnya menurun, menggarisbawahi interaksi yang kompleks antara efisiensi operasional, profitabilitas, dan leverage keuangan. Terakhir, antara kuartal kedua tahun 2020 dan kuartal keempat tahun 2024, PT. Rasio keuangan AirAsia Indonesia Tbk. memperlihatkan perusahaan yang bernavigasi di tengah lingkungan ekonomi yang terus berkembang, ditandai oleh

dampak pandemi global, fase pemulihan, dan penyesuaian strategis. Rasio likuiditas yang berfluktuasi mencerminkan upaya untuk mengelola kewajiban jangka pendek di tengah arus penghasilan yang tidak menentu. Tren peningkatan *Total Asset Turnover* memperlihatkan efisiensi operasional dan manajemen aset yang adaptif. Menaiknya *leverage*, seperti yang ditunjukkan oleh *Debt to Equity Ratio*, menggarisbawahi strategi perusahaan untuk membiayai pertumbuhan melalui utang, yang bisa bermanfaat jika dikelola dengan hati-hati tetapi menimbulkan risiko jika dipakai secara berlebihan. Kinerja *Return On Asset* yang beragam selama tahun-tahun ini menyoroti tantangan dalam menyeimbangkan profitabilitas dengan struktur keuangan, terutama dalam industri yang bergejolak. Secara keseluruhan, indikator keuangan ini menggambarkan perusahaan yang secara aktif menyesuaikan strategi keuangannya untuk mengatasi gangguan eksternal dan inisiatif pertumbuhan internal. Periode dari pertengahan 2020 hingga akhir 2024 ditandai oleh volatilitas dan rekalisasi strategis, yang mencerminkan ketahanan dan kemampuan beradaptasi AirAsia Indonesia Tbk. dalam pasar penerbangan yang dinamis.

Berlandaskan beberapa penelitian yang sudah dilaksanakan yang kemudian memberikan hasil berbeda-beda, memperlihatkan adanya celah penelitian (*Research Gap*) pada studi ini. *Research Gap* merujuk pada bagian dari objek penelitian yang belum dieksplorasi oleh peneliti lain dalam penelitian sejenis, sehingga menjadi area yang bisa dijadikan fokus untuk penelitian selanjutnya (Rahardjo, 2024). Gap penelitian merujuk pada kesenjangan yang muncul akibat perbedaan hasil, konsep, data antara penelitian yang ada dengan temuan yang ditemukan di lapangan.

Berlandaskan fenomena yang ada dan temuan dari penelitian sebelumnya yang berkaitan dengan faktor-faktor yang memengaruhi *Return On Asset*, serta didukung oleh beberapa *research gap* yang memperlihatkan kurangnya konsisten dalam setiap variabel studi ini berlandaskan jurnal yang sudah dibaca. Walaupun penelitian mengenai *Return On Asset* sudah banyak dilaksanakan sebelumnya namun hasil penelitiannya masih belum konsisten seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya. Maka dari itu, penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul **“Pengaruh *Current Ratio*, *Total Asset Turnover* Dan *Debt To Equity Ratio* Terhadap *Return On Asset* Pada Perusahaan Sektor Maskapai Penerbangan Yang Terdaftar di Indeks Saham Syariah Indonesia Periode 2020-2024”**.

## **B. Identifikasi dan Perumusan Masalah**

Berlandaskan latar belakang di atas, penulis merumuskan masalah yang akan diteliti, yakni yakni:

1. Bagaimana pengaruh *Current Ratio* secara parsial terhadap *Return On Asset* pada perusahaan sektor maskapai penerbangan yang terdaftar di ISSI periode 2020-2024?
2. Bagaimana pengaruh *Total Asset Turnover* secara parsial terhadap *Return On Asset* pada perusahaan sektor maskapai penerbangan yang terdaftar di ISSI periode 2020-2024?
3. Bagaimana pengaruh *Debt to Equity Ratio* secara parsial terhadap *Return On Asset* pada perusahaan sektor maskapai penerbangan yang terdaftar di ISSI periode 2020-2024?

4. Bagaimana pengaruh *Current Ratio*, *Total Asset Turnover* dan *Debt To Equity Ratio* Terhadap *Return On Asset* pada perusahaan sektor maskapai penerbangan yang terdaftar di ISSI periode 2020-2024?

### C. Tujuan Penelitian

Berlandaskan pemaparan rumusan masalah di atas, maka tujuan studi ini ialah yakni:

1. Mengetahui pengaruh *Current Ratio* secara parsial terhadap *Return On Asset* pada perusahaan sektor maskapai penerbangan yang terdaftar di ISSI periode 2020-2024;
2. Mengetahui pengaruh *Total Asset Turnover* secara parsial terhadap *Return On Asset* pada perusahaan sektor maskapai penerbangan yang terdaftar di ISSI periode 2020-2024;
3. Mengetahui pengaruh *Debt to Equity Ratio* secara parsial terhadap *Return On Asset* pada perusahaan sektor maskapai penerbangan yang terdaftar di ISSI periode 2020-2024;
4. Mengetahui pengaruh *Current Ratio*, *Total Asset Turnover* dan *Debt To Equity Ratio* terhadap *Return On Asset* pada perusahaan sektor maskapai penerbangan yang terdaftar di ISSI periode 2020-2024.

### D. Kegunaan Penelitian

Studi ini diharapkan mampu memberikan manfaat kepada pembaca sekalian baik secara akademik maupun praktis:

1. Kegunaan Teoritis

- a. Menganalisis hubungan antara rasio-rasio keuangan tertentu dengan laba perusahaan. Penulis akan mengkaji pengaruh *Current Ratio*, *Total Asset Turnover*, dan *Debt to Equity Ratio* terhadap *Return on Asset*.
  - b. Menjelaskan bagaimana rasio-rasio tersebut memengaruhi *Return On Asset* pada perusahaan maskapai penerbangan. Studi ini berfokus pada perusahaan yang terdaftar di Indeks Saham Syariah Indonesia (ISSI) selama periode tahun 2020 hingga 2024.
  - c. Mendukung dan mengembangkan teori yang sudah ada terkait hubungan antara *Current Ratio*, *Total Asset Turnover*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Return On Asset*.
  - d. Menyediakan sumber referensi yang berguna bagi peneliti lain yang ingin mempelajari topik serupa di masa depan.
2. Kegunaan Praktis
- a. Untuk manajemen perusahaan, hasil studi ini bisa menjadi acuan bagi para manajer dalam membuat keputusan dan menyusun strategi pengelolaan keuangan yang lebih baik.
  - b. Untuk kalangan akademis, studi ini diharapkan bisa memperkaya wawasan keilmuan dan menjadi referensi tambahan yang bermanfaat dalam proses belajar mengajar.

Bagi penulis, sebagai salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Ekonomi (S.E) pada Jurusan Manajemen Keuangan Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Sunan Gunung Djati Bandung.