

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Profitabilitas merupakan salah satu indikator utama untuk menilai kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba melalui pemanfaatan sumber daya yang dimiliki secara efektif. Menurut Kasmir, (2019), profitabilitas adalah kemampuan perusahaan dalam mencari keuntungan dan memberikan ukuran tingkat efektivitas manajemen suatu perusahaan yang ditunjukkan oleh laba yang dihasilkan dari penjualan dan pendapatan investasi. Dari sudut pandang investor, profitabilitas menjadi dasar dalam mengevaluasi kinerja perusahaan karena menunjukkan kemampuan perusahaan menghasilkan laba sekaligus menciptakan nilai ekonomi yang berkelanjutan. Perusahaan dengan tingkat profitabilitas yang tinggi umumnya dipandang memiliki prospek usaha yang lebih baik, sedangkan profitabilitas yang rendah dapat meningkatkan persepsi risiko bagi investor (Murti & Purwaningsih, 2022). Oleh karena itu, profitabilitas menjadi aspek penting yang tidak hanya menentukan keberlangsungan dan daya saing perusahaan, tetapi juga memengaruhi kepercayaan investor serta keputusan investasi di pasar modal.

Di antara berbagai sektor yang terdaftar di BEI, sub sektor *airlines & air transportation* merupakan salah satu sektor yang paling sensitif terhadap perubahan kondisi ekonomi sekaligus memiliki peran strategis dalam perekonomian nasional. Sebagai negara kepulauan dengan kondisi geografis yang luas, Indonesia memiliki ketergantungan yang tinggi terhadap transportasi udara untuk menjaga konektivitas nasional dan mendorong pertumbuhan ekonomi. Industri penerbangan Indonesia telah mengalami transformasi signifikan dalam lima tahun terakhir (2020-2025), dengan periode yang ditandai oleh dampak pandemi Covid-19 yang parah pada tahun 2020-2021 dan diikuti oleh pemulihan bertahap menuju normalitas operasional. Berbeda dengan sektor yang menjual kebutuhan pokok, kinerja maskapai penerbangan cenderung mengalami fluktuasi yang jauh lebih besar karena sangat dipengaruhi oleh harga bahan bakar, biaya operasional yang tinggi, fluktuasi nilai tukar, serta sensitivitas permintaan penumpang. Kondisi tersebut menjadikan sub sektor *airlines & air transportation* sebagai objek penelitian yang

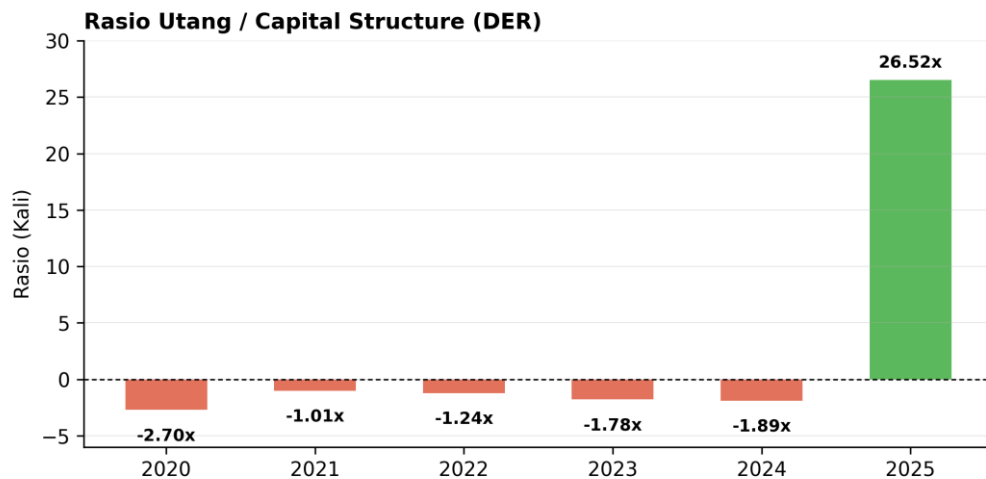
relevan dan strategis untuk memahami dinamika profitabilitas perusahaan di Indonesia.

Namun, profitabilitas pada sub sektor *airlines & air transportation* mengalami tekanan yang belum pernah terjadi sebelumnya sepanjang tahun 2020 hingga 2025. Pada tahun 2020, pandemi Covid-19 dan pembatasan mobilitas besar-besaran menyebabkan aktivitas penerbangan hampir berhenti total, sementara biaya tetap seperti sewa (*leasing*) pesawat, gaji karyawan, dan pembayaran utang tetap berjalan. Berdasarkan Badan Pusat Statistik, (2024), jumlah penumpang angkutan udara domestik selama Januari–Desember 2023 mencapai 62,7 juta orang, meningkat sebesar 19,20% dibandingkan periode yang sama tahun 2022. Hal ini menunjukkan bahwa industri penerbangan Indonesia terus mengalami pemulihan pascapandemi COVID-19.

Pada tahun 2022, kenaikan harga minyak dunia akibat konflik Rusia–Ukraina menyebabkan harga avtur di Indonesia meningkat secara signifikan. Berdasarkan CNBC Indonesia, (2022) melaporkan bahwa kenaikan harga avtur mendorong maskapai menghadapi peningkatan beban operasional sehingga pemerintah kembali memberlakukan kebijakan *fuel surcharge* untuk membantu menjaga keberlangsungan operasional perusahaan penerbangan. Selain itu, PT Bandarudara Internasional Jawa Barat, (2022) juga melaporkan bahwa harga avtur di Bandara Soekarno-Hatta meningkat sekitar 55,38% pada periode Januari–Juni 2022, dari Rp10.654,98 per liter menjadi Rp16.555,88 per liter. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa meskipun permintaan penumpang mulai meningkat, kenaikan biaya operasional tetap memberikan tekanan terhadap kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba. Dengan demikian, pemulihan jumlah penumpang belum tentu diikuti oleh peningkatan profitabilitas perusahaan penerbangan.

Data dari Asosiasi Maskapai Penerbangan Nasional Indonesia (INACA, (2025) menunjukkan bahwa pada periode Januari–September 2025, jumlah penumpang domestik hanya mencapai 46,7 juta penumpang atau sekitar 71% dibandingkan periode yang sama tahun 2024. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa industri penerbangan masih belum sepenuhnya kembali ke tingkat operasional normal. Tekanan terhadap operasional tersebut berpotensi memengaruhi kondisi keuangan perusahaan, seperti struktur pendanaan, skala aset, pertumbuhan

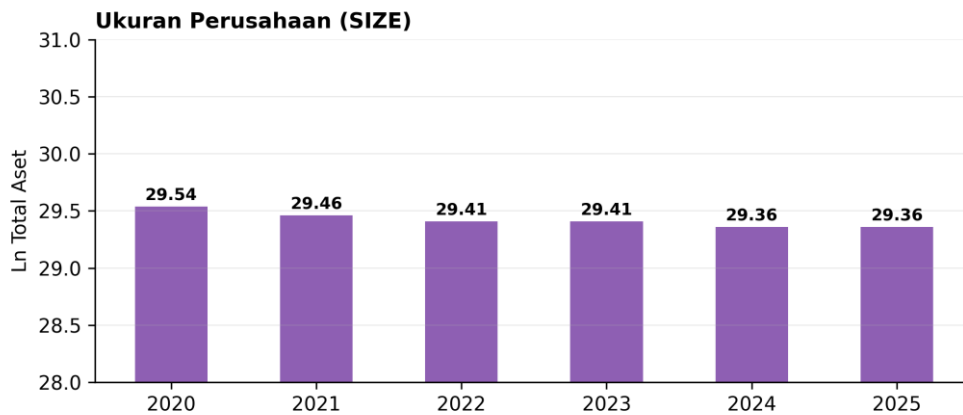
penjualan, efisiensi operasional, hingga kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba. Oleh karena itu, untuk memberikan gambaran mengenai kondisi keuangan perusahaan sub sektor *airlines & air transportation*, berikut disajikan data rata-rata *Debt to Equity Ratio* (DER), *Firm Size* (SIZE), *Sales Growth* (SG), *Operating profit margin* (OPM), dan *Return on Assets* (ROA) pada perusahaan yang terdaftar di BEI periode 2020–2025.



Gambar 1.1.1 Rata-rata *leverage* pada subsektor airlines & air transportation periode 2020-2025

Gambar 1.1.1 menunjukkan bahwa *leverage* perusahaan sub sektor *airlines & air transportation* berfluktuasi tajam dan cenderung tidak stabil. Rata-rata DER bernilai negatif sepanjang 2020–2024 (berkisar -2,70 kali hingga -1,01 kali), yang mencerminkan kondisi ekuitas negatif (defisiensi modal) akibat akumulasi kerugian selama dan pascapandemi. Kondisi ini kemudian melonjak drastis pada tahun 2025, ketika rata-rata DER melompat menjadi 26,52 kali. Secara individual, lonjakan ekstrem ini terutama didorong oleh Garuda Indonesia yang sempat mencatat DER hingga 79,86 kali, mencerminkan tingginya ketergantungan terhadap pendanaan eksternal dan beban leasing pesawat, bahkan sampai menempuh proses Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU) yang berujung pada putusan homologasi restrukturisasi utang pada pertengahan tahun 2022 (Kompas, 2022). Lonjakan angka yang tidak wajar tersebut mengindikasikan adanya risiko keuangan yang tinggi pada struktur modal perusahaan di sub sektor ini.

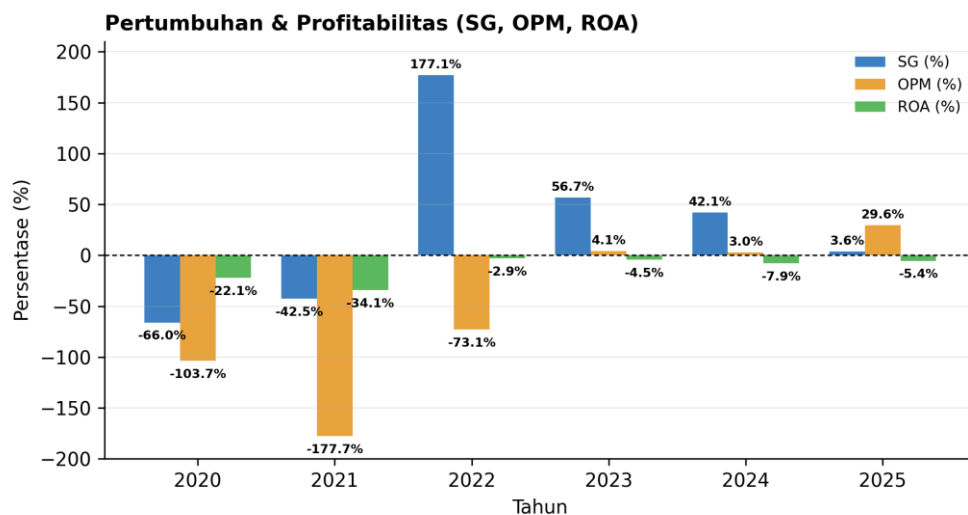
Selain *leverage*, ukuran perusahaan (SIZE) turut menjadi sorotan karena secara teoritis diasosiasikan dengan stabilitas dan efisiensi operasional perusahaan. Berikut disajikan data rata-rata ukuran perusahaan pada periode yang sama.



Gambar 1.1.2 Rata-rata ukuran perusahaan pada subsektor airlines & air transportation periode 2020-2025

Gambar 1.1.2 menunjukkan bahwa rata-rata ukuran perusahaan, yang diukur melalui Ln Total Aset, relatif stabil namun cenderung menurun dari 29,54 pada 2020 menjadi 29,36 pada 2025. Meskipun perubahannya tidak seekstrem *leverage*, pola penurunan ini konsisten dengan tekanan finansial yang dialami maskapai berskala besar seperti Garuda Indonesia, yang menanggung biaya tetap jauh lebih besar berupa leasing pesawat, perawatan, dan gaji kru, sehingga justru mengalami kerugian yang lebih dalam dibandingkan maskapai berskala kecil seperti Jaya Trishindo. Fenomena ini mengindikasikan adanya pola yang tidak sejalan dengan asumsi umum bahwa perusahaan berukuran besar cenderung memiliki kondisi keuangan yang lebih stabil.

Fenomena *leverage* dan ukuran perusahaan yang tertekan tersebut turut diikuti oleh fluktuasi pada sisi pertumbuhan penjualan, efisiensi operasional, dan profitabilitas perusahaan, sebagaimana ditunjukkan pada data berikut.



Gambar 1.1.3 Rata-rata pertumbuhan penjualan, *operating profit margin*, dan profitabilitas pada subsektor airlines & air transportation periode 2020-2025

Gambar 1.1.3 menunjukkan bahwa profitabilitas perusahaan sub sektor airlines & air transportation mengalami tekanan yang sangat berat dan konsisten negatif sepanjang periode penelitian. Rata-rata ROA bernilai negatif di seluruh tahun observasi 2020–2025, dengan titik terendah sebesar -34,10% pada tahun 2021 ketika dampak pandemi berada di puncaknya, disusul -22,09% pada 2020. Bahkan setelah volume penumpang mulai pulih signifikan pada 2022–2024, rata-rata ROA tetap berada di teritori negatif, yaitu berkisar -2,92% hingga -7,92%, dan masih berada di angka -5,44% pada 2025. Secara individual, AirAsia Indonesia (CMPP) mencatat ROA negatif sepanjang 2020–2025, dan Garuda Indonesia (GIAA) juga mengalami ROA negatif pada sebagian besar tahun observasi, sementara hanya Jaya Trishindo (HELI) yang mampu mencatat ROA positif dan meningkat dari 0,02 pada 2020 menjadi 0,14 pada 2025. Fenomena ROA yang tidak kunjung positif meskipun operasional maskapai telah pulih ini menunjukkan adanya ketidaknormalan hubungan antara pemulihan operasional dan profitabilitas, yang menjadi gap fenomena utama dalam penelitian ini.

Dari sisi pertumbuhan penjualan (SG), rata-rata SG mengalami kontraksi sangat dalam pada 2020–2021 (-66,04% dan -42,50%) akibat pandemi, kemudian melonjak hingga 177,10% pada 2022 seiring pemulihan trafik penumpang. Namun, lonjakan pertumbuhan penjualan tersebut tidak diikuti oleh pemulihan profitabilitas yang sepadan, karena rata-rata ROA pada 2022 masih berada pada teritori negatif.

Fenomena ini menunjukkan bahwa pemulihan pendapatan yang terjadi lebih bersifat rebound sesaat yang langsung tergerus oleh kenaikan biaya operasional, terutama biaya bahan bakar.

Dari sisi efisiensi operasional, rata-rata *Operating profit margin* (OPM) bernilai negatif yang sangat ekstrem pada awal periode, yaitu -103,72% pada 2020 dan -177,67% pada 2021, sebelum berangsur membaik dan menjadi positif sebesar 29,60% pada 2025. Volatilitas harga avtur turut memperberat tekanan ini; PT Garuda Indonesia mengalami peningkatan beban bahan bakar sebesar 27,74% year-on-year pada kuartal III-2023, sementara PT AirAsia Indonesia mengalami lonjakan hingga 85,37% pada periode yang sama. Nilai OPM yang sangat negatif pada 2020–2021 tersebut menjadi bukti nyata bahwa efisiensi operasional perusahaan pada sub sektor ini sempat berada pada kondisi yang sangat tertekan.

Keempat fenomena tersebut *leverage*, ukuran perusahaan, pertumbuhan penjualan dan *operating profit margin* tidak muncul secara terpisah, melainkan terjadi secara bersamaan dalam periode pandemi dan pemulihannya. Tingginya *leverage* meningkatkan beban keuangan, ukuran perusahaan yang besar memperberat struktur biaya tetap, pertumbuhan penjualan yang terjadi belum tentu mencerminkan peningkatan kemampuan menghasilkan laba, dan *operating profit margin* yang tertekan menggambarkan ketidakefisienan operasional akibat kenaikan biaya avtur. Ketika kondisi-kondisi tersebut terjadi secara simultan, perusahaan berpotensi kesulitan mengonversi pemulihan operasional menjadi profitabilitas yang berkelanjutan.

Dari perspektif teoritis, terdapat kesenjangan antara prediksi teori dan fenomena nyata (*gap* teoritis). Menurut *Signaling Theory* menjelaskan bahwa perusahaan berukuran besar cenderung mengirimkan sinyal positif sehingga diharapkan lebih menguntungkan, sedangkan, menurut *Trade-off Theory* penggunaan utang dalam jumlah yang optimal memberikan manfaat berupa penghematan pajak (*tax shield*) sehingga berpotensi meningkatkan profitabilitas perusahaan. Namun, pada kenyataannya maskapai berskala besar justru mengalami profitabilitas yang paling rendah, sementara tingginya *Leverage* selama periode krisis tidak mampu mendorong peningkatan laba. Perbedaan antara prediksi teoritis

dan fenomena nyata ini menunjukkan perlunya pengujian lebih lanjut.

Selain gap teoritis dan fenomena, terdapat pula kesenjangan empiris yang ditunjukkan oleh hasil penelitian terdahulu yang tidak konsisten. Hasil penelitian Daulay & Fitra, (2025) pada sektor transportasi dan logistik menunjukkan bahwa pertumbuhan perusahaan dan efisiensi operasional berpengaruh positif dan signifikan terhadap profitabilitas, sedangkan struktur modal (*leverage*) tidak berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas. Temuan tersebut tidak sejalan dengan hasil penelitian Anisa & Febyansyah, (2024) yang menunjukkan bahwa *leverage* berpengaruh negatif signifikan terhadap profitabilitas, namun ukuran perusahaan tidak berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas, serta penelitian Fajar et al., (2025) yang justru menemukan ukuran perusahaan berpengaruh positif signifikan terhadap kinerja keuangan, sementara *leverage* tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan. Temuan ini juga berbeda dengan hasil penelitian F. M. Putri & Rajagukguk, (2025) pada sektor transportasi BEI yang justru menemukan ukuran perusahaan berpengaruh negatif signifikan terhadap kinerja keuangan, sedangkan *leverage* berpengaruh positif namun tidak signifikan. Di sisi lain, Ardila & Lubis, (2024) pada perusahaan sektor logam dan (Putra et al., 2025) pada studi koperasi membuktikan bahwa *operating profit margin* berpengaruh positif signifikan terhadap profitabilitas (ROA). Perbedaan temuan ini menunjukkan bahwa hubungan antar variabel masih memerlukan pengujian lebih lanjut pada objek dan periode yang berbeda.

Berbagai kesenjangan yang telah diidentifikasi, baik dari aspek teori, fenomena, maupun hasil penelitian terdahulu, menunjukkan bahwa kajian mengenai pengaruh *leverage*, ukuran perusahaan, pertumbuhan penjualan, dan *operating profit margin* terhadap profitabilitas pada perusahaan sub sektor *airlines & air transportation* yang terdaftar di BEI periode 2020-2025 masih relevan untuk dilakukan. Pemilihan periode tersebut didasarkan pada karakteristiknya yang kompleks dan belum pernah terjadi sebelumnya, mencakup dampak pandemi Covid-19, fase pemulihan pascapandemi, kenaikan harga avtur yang signifikan, serta upaya kebijakan pemerintah dalam mendukung keberlanjutan industri penerbangan. Selain itu, penelitian pada sub sektor *airlines & air transportation* periode 2020–2025 masih relatif terbatas, sehingga penelitian ini diharapkan dapat

memberikan tambahan bukti empiris dan memperkaya literatur terkait faktor-faktor yang memengaruhi profitabilitas perusahaan.

Berdasarkan uraian tersebut, peneliti tertarik melakukan penelitian berjudul **“PENGARUH *LEVERAGE*, UKURAN PERUSAHAAN, PERTUMBUHAN PENJUALAN, DAN *OPERATING PROFIT MARGIN* TERHADAP PROFITABILITAS PADA PERUSAHAAN SUB SEKTOR *AIRLINES & AIR TRANSPORTATION* YANG TERDAFTAR DI BEI PERIODE 2020-2025”**.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Apakah *leverage* berpengaruh negatif signifikan terhadap profitabilitas pada perusahaan sub sektor *airlines & air transportation* yang terdaftar di BEI periode 2020-2025?
2. Apakah ukuran perusahaan berpengaruh negatif signifikan terhadap profitabilitas pada perusahaan sub sektor *airlines & air transportation* yang terdaftar di BEI periode 2020-2025?
3. Apakah pertumbuhan penjualan berpengaruh negatif signifikan terhadap profitabilitas pada perusahaan sub sektor *airlines & air transportation* yang terdaftar di BEI periode 2020-2025?
4. Apakah *operating profit margin* berpengaruh positif signifikan terhadap profitabilitas pada perusahaan sub sektor *airlines & air transportation* yang terdaftar di BEI periode 2020-2025?
5. Apakah *leverage*, ukuran perusahaan, pertumbuhan penjualan, dan *operating profit margin* secara simultan berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas pada perusahaan sub sektor *airlines & air transportation* yang terdaftar di BEI periode 2020-2025?

1.3 Batasan Masalah

Agar ruang lingkup penelitian tidak terlalu luas, batasan masalah yang diterapkan adalah sebagai berikut:

- 1) Objek penelitian dibatasi pada perusahaan sub sektor *airlines & air transportation* yang terdaftar di BEI selama periode 2020-2025.

- 2) Variabel yang digunakan terbatas pada *leverage*, ukuran perusahaan, pertumbuhan penjualan, *operating profit margin*, dan profitabilitas.
- 3) Data yang digunakan merupakan data sekunder berupa laporan keuangan tahunan yang dipublikasikan melalui BEI (idx.co.id)

1.4 Tujuan dan Manfaat

1.4.1 Tujuan

Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui pengaruh *leverage* terhadap profitabilitas pada perusahaan sub sektor *airlines & air transportation* yang terdaftar di BEI periode 2020-2025.
2. Untuk mengetahui pengaruh ukuran perusahaan terhadap profitabilitas pada perusahaan sub sektor *airlines & air transportation* yang terdaftar di BEI periode 2020-2025.
3. Untuk mengetahui pengaruh pertumbuhan penjualan terhadap profitabilitas pada perusahaan sub sektor *airlines & air transportation* yang terdaftar di BEI periode 2020-2025.
4. Untuk mengetahui pengaruh *operating profit margin* terhadap profitabilitas pada perusahaan sub sektor *airlines & air transportation* yang terdaftar di BEI periode 2020-2025.
5. Untuk mengetahui pengaruh *leverage*, ukuran perusahaan, pertumbuhan penjualan, dan *operating profit margin* secara simultan terhadap profitabilitas pada perusahaan sub sektor *airlines & air transportation* yang terdaftar di BEI periode 2020-2025.

1.4.2 Manfaat

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

- 1) **Bagi Perusahaan**, penelitian ini diharapkan menjadi bahan pertimbangan bagi manajemen maskapai dalam mengambil keputusan terkait pengelolaan struktur modal, efisiensi biaya operasional, dan strategi peningkatan pendapatan guna meningkatkan profitabilitas.

- 2) **Bagi Investor**, penelitian ini diharapkan memberikan informasi mengenai faktor-faktor yang memengaruhi profitabilitas sehingga dapat menjadi dasar pengambilan keputusan investasi pada sub sektor *airlines & air transportation*.
- 3) **Bagi Akademisi**, penelitian ini diharapkan memperkaya literatur akademik mengenai perilaku keuangan perusahaan pada kondisi ekonomi yang bergejolak dan menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya dengan objek atau periode yang berbeda.
- 4) **Bagi Peneliti**, penelitian ini diharapkan menjadi bukti empiris terbaru mengenai relevansi *leverage*, ukuran perusahaan, pertumbuhan penjualan, dan