ANALISIS KINERJA KEUANGAN

PT ANGKASA PURA I

Disusun oleh:

Ahmad Ukasya Isra

19312339

Fakultas Bisnis dan Ekonomika

Universitas Islam Indonesia

2023

LAPORAN MAGANG

ANALISIS KINERJA KEUANGAN

PT ANGKASA PURA I

Dibuat Oleh:

Ahmad Ukasya Isra

Student Number: 19312339

Diperiksa Oleh:

Yogyakarta, 20 Januari 2023

Dosen Pembimbing



Isti Rahayu, Dra., M.Si., Ak., CA.

PERNYATAAN ORISINALITAS

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Ahmad Ukasya Isra

NIM : 19312339

Program Studi : Program Studi Akuntansi, Fakultas Bisnis dan Ekonomika, Universitas Islam Indonesia.

Dengan ini menyatakan bahwa:

1. Laporan ini adalah **ASLI** karya tulis saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain terkecuali arahan dari dosen pembimbing saya dan narasumber terkait.
2. Laporan ini belum pernah di publikasi dalam bentuk apapun di Universitas Islam Indonesia, maupun di perguruan tinggi lainnya.

Demikian Pernyataan ini dibuat dengan penuh kesadaran dan rasa tanggung jawab serta bersedia menerima segala resiko dan sanksi yang telah ditetapkan.

Yogyakarta, 20 Januari 2023



Ahmad Ukasya Isra

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Puji syukur kepada tuhan yang maha esa sehingga penyusun dapat menyelesaikan laporan magang ini sebagai bentuk laporan aktivitas saya selama magang di PT Angkasa Pura I Bandar Udara Adisutjipto. Laporan ini dibuat sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Akuntansi pada Fakultas Bisnis dan Ekonomika Universitas Islam Indonesia.

Penulis menyadari bahwa banyak pihak yang telah memberikan dukungan dan bantuan dalam menyelesaikan laporan magang ini. Oleh karena itu, saya mengucapkan terima kasih kepada:

1) Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan karunia-nya sehingga dapat menulis, menyusun, dan menyelesaikan laporan magang ini hingga selesai.
2) Orang tua saya serta adik yang selalu memberikan doa, kasih sayang, nasihat, dukungan dan semangat sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian ini.
3) Ibu Isti Rahayu, Dra., M.Si., Ak., CA selaku dosen pembimbing yang telah bersedia untuk meluangkan waktunya untuk memberikan saran, pikiran, nasihat, dan bimbingan kepada penulis dalam penyusunan laporan magang ini
4) PT Angkasa Pura I yang telah banyak membantu dalam proses memperoleh data yang dibutuhkan penulis.
5) Bapak Dadang Jaka Ruliawan selaku Airport Administration Manager PT Angkasa Pura I Bandar Udara Adistujipto yang sudah memberikan bimbingan, tugas, dan pengalaman melalui proses magang.
6) Callista Carmelia Handoyo selaku orang tersayang yang selalu memberikan semangat dan menemani penulis dalam kondisi apapun.
7) Firman Ardiyansyah, Hafshah Lafiif, Permata Dian Pratiwi dan teman – teman magang PT Angkasa Pura I yang selalu memberikan semangat, saran serta menemani penulis dalam penyusunan proposal magang ini.
8) Pihak – pihak lain yang tidak dapat disebutkan satu per-satu atas bantuannya sehingga laporan magang ini dapat terselesaikan dengan baik.

DAFTAR ISI

PERNYATAAN ORISINALITAS iii
KATA PENGANTAR iv
DAFTAR ISI v
DAFTAR TABEL vii
DAFTAR GAMBAR viii
DAFTAR LAMPIRAN ix
BAB I 1
PENDAHULUAN 1
1.1 Latar Belakang 1
1.2 Rumusan Masalah 2
1.3 Tujuan Penelitian 2
1.4 Manfaat Penelitian 3
BAB II 4
KAJIAN PUSTAKA 4
2.1 Laporan Keuangan 4
2.2 Pendapatan Aeronautika 4
2.3 Pendapatan Non aeronautika 4
2.4 Kinerja Keuangan 5
2.5 Analisis Kinerja Keuangan 5
2.7 Hipotesis Penelitian 14
BAB III 16
METODE PENELITIAN 16
3.1 Jenis Penelitian 16
3.2 Sumber dan data penelitian 16
3.3 Teknik Pengumpulan Data 16
3.4 Variabel Penelitian 16
3.5 Teknik Analisis Data 17
BAB IV 18
PELAKSANAAN PROGRAM MAGANG 18
4.1 Profil Perusahaan 18
4.2 Rencana Pelaksanaan Program Magang 22

4.3 Aktivitas Magang 24
4.4 Hasil dan Pembahasan 27
BAB V 36
PENUTUP 36
5.1 Kesimpulan 36
5.2 Saran 37
DAFTAR PUSTAKA 38
LAMPIRAN 40

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Hasil Kajian Terdahulu 8
Tabel 2. Rencana Pelaksanaan Magang 22
Tabel 3. *Paired Sampel Statistics* 27
Tabel 4. *Paired Samples Test* 27
Tabel 5. *Paired Samples Statistics* ..... **Error! Bookmark not defined.**
Tabel 6. *Paired Samples Test* 29
Tabel 7. *Paired Samples Statistics* 30
Tabel 8. *Paired Samples Test* 31
Tabel 9. Pendapatan Dari Penghasilan Aeronautika dan Non Aeronautika (dalam jutaan rupiah) 32
Tabel 10. Pendapatan dari Segmen Aeronautika 33
Tabel 11. Pendapatan dari Segmen Non Aeronautika 33

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. PT Angkasa Pura I Bandar Udara Adisutjipto 18
Gambar 2. Struktur Organisasi PT Angkasa Pura I 21

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1: Curiculum Vitae 40
Lampiran 2: Rasio Keuangan PT Angkasa Pura 1 41
Lampiran 3: Nota Dinas Pembayaran Pajak Kendaraan 42
Lampiran 4: Berita Acara Pembayaran Pajak Kendaraan 43
Lampiran 5: Sertifikat Magang 44

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan salah satu negara yang mengalami dampak munculnya virus covid-19. Sejak kasus pertama diumumkan pemerintah melakukan pembatasan terhadap kegiatan aktivitas masyarakat yang dilakukan agar tidak semakin meluasnya penularan virus covid-19. Hal ini membawa dampak buruk diberbagai sektor termasuk di bidang ekonomi karena sangat mempengaruhi kegiatan bisnis pada saat dilakukannya physical distancing sehingga mempengaruhi konsumsi serta kehidupan sosial masyarakat. Covid-19 membuat beberapa sektor usaha terkena perubahan drastis seperti perdagangan, sektor transportasi, pariwisata, konstruksi, penjualan properti dll. Perusahaan – perusahaan di semua sektor itu mengalami perubahan kinerja keuangan sebelum dan selama pandemi covid-19, karena pandemi tersebut sangat mempengaruhi aktivitas bisnis mereka.

Setiap perusahaan memiliki tujuan untuk mendapatkan keuntungan atau laba dari kegiatan operasi perusahaanya. Oleh karena itu perusahaan akan berusaha sekeras mungkin untuk mendapatkan laba yang maksimal, karena dengan laba inilah dapat mengetahui kinerja sebuah perusahaan apakah bisa terus berkembang dan mengalami peningkatan sehingga dapat terus bertahan. Bagian keuangan disetiap perusahaan memiliki tanggung jawab yang besar dalam menentukan arah perencanaan perusahaan, oleh karena itu bagian keuangan harus berperan dengan baik, agar pihak yang membutuhkan akan memperoleh laporan keuangan tersebut dan membantu dalam proses pengambilan keputusan sesuai dengan yang diharapkan.

Laporan keuangan merupakan dokumen yang berisikan catatan keuangan dan kinerja keuangan perusahaan. Data dari laporan keuangan tersebut dianalisis kemudian dari analisis tersebut akan mendapatkan informasi yang bisa mendukung keputusan. Laporan keuangan ini harus memaparkan semua data keuangan yang terjadi dalam perusahaan dan sudah disusun sesuai dengan mekanismenya sehingga laporan keuangan tersebut dapat dilakukan perbandingkan agar tingkat akurasi analisis dapat di pertanggungjawabkan. Analisis kinerja perusahaan dapat dilakukan melalui analisis laporan keuangan perusahaan yang diukur dengan menggunakan rasio keuangan.

Analisis rasio merupakan salah satu alat perbandingan untuk menganalisis keuangan yang paling umum dan sering digunakan.

(Esomar & Christianty, 2021)menunjukkan hasil bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan rasio likuiditas dan rasio pasar sebelum dan periode sesudah kasus covid-19 pertama kali di Indonesia, sedangkan pada rasio solvabilitas dan profitabilitas terdapat perbedaan yang siginifikan.

(Siswati, 2021)menyatakan bahwa terdapat perbedaan kinerja keuangan ditinjau dari rasio profitabilitas, likuiditas, aktivitas dan solvabilitas sebelum dan saat masa pandemi covid-19.

PT Angkasa Pura I merupakan perusahaan jasa yang bergerak di bidang pelayanan jasa pengelolaan bandar udara. Pendapatan PT Angkasa Pura I berasal dari segmen operasional yang terdiri dari jasa penerbangan (Aeronautika) dan jasa yang tidak terkait langsung dengan penerbangan (Non Aeronautika). Dalam pengelolaan keuangan PT Angkasa Pura I memiliki Kinerja keuangan yang terdiri dari kinerja Laporan Posisi Keuangan Konsolidasian, Laporan Laba Rugi dan Penghasilan Komprehensif serta Laporan Arus Kas Konsolidasian. Dalam menjalankan operasional perusahaan, PT Angkasa Pura I memiliki strategi yang sudah ditetapkan berupa Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP) tahun 2022-2024, yang difokuskan untuk membangun kembali fondasi dan mengembangkan portofolio bisnis.

Mempertimbangkan pentingnya analisis kinerja keuangan terutama di industri penerbangan yang sangat terdampak covid, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul "**Analisis Kinerja Keuangan PT Angkasa Pura I''**

1.2 Rumusan Masalah

Dari latar belakang yang telah dikemukakan di atas, maka rumusan masalahnya yaitu:

1. Apakah terdapat perbedaan kinerja keuangan PT Angkasa Pura I pada masa sebelum dan saat pandemi covid-19?
2. Bagaimana perkembangan pendapatan aeronautika dan non aeronautika pada pada masa sebelum dan saat pandemi covid-19?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mendapatkan bukti empiris kinerja keuangan sebelum dan saat pandemi covid-19

2. Untuk mendapatkan bukti empiris perkembangan pendapatan aeronautika dan non aeronautika sebelum dan saat pandemi covid-19.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Bagi penulis

   Menambah wawasan dan pengetahuan penulis dalam ilmu akuntansi dan manajemen keuangan yang berhubungan dengan aspek-aspek yang mempengaruhi kenaikan dan penurunan persentase dalam laporan keuangan.

2. Bagi perusahaan

   Sebagai masukan bagi perusahaan dalam kaitannya dengan kinerja keuangan. Serta membantu meningkatkan kegiatan operasional perusahaan secara maksimal.

BAB II
KAJIAN PUSTAKA

2.1 Laporan Keuangan

Laporan keuangan merupakan suatu informasi yang menggambarkan kondisi suatu perusahaan, dimana informasi tersebut dapat dijadikan sebagai gambaran kinerja keuangan suatu perusahaan (Hidayat, 2018).

Laporan keuangan yang dipublikasikan sangat penting dalam mengukur kemampuan suatu perusahaan, karena isi dari laporan keuangan tersebut dapat dianalisa terkait baik atau buruknya kinerja perusahaan.

2.2 Pendapatan Aeronautika

Pendapatan aeronautika merupakan pendapatan yang berasal dari jasa penerbangan. Untuk biaya tarif aeronautika umumnya ditentukan oleh pemerintah dan dikontrol oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Beberapa jenis pendapatan aeronautika ialah:

1. Pelayanan Jasa Pendaratan, Penempatan, dan Penyimpanan Pesawat Udara (PJP4U).
2. Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U).
3. *Extend and advance.*
4. Pelayanan jasa garbarata *(aviobridge).*
5. Pelayanan jasa pemakaian tempat pelaporan keberangkatan (*check-in counter*).
6. *Counter and conveyor*
7. Produk pelayanan Jasa Kargo dan Pos Pesawat Udara (PJKP2U)

2.3 Pendapatan Non aeronautika

Pendapatan yang didapatkan dari jasa yang tidak terkait langsung dengan penerbangan. Jenis pendapatan dari non aeronautika diantaranya:

1. Penyewaan gudang, lahan, ruangan, serta fasilitas lainnya
2. Kegiatan Konsesi.
3. Parkir kendaraan.
4. *Ground Handling.*
5. Periklanan.
6. Pas bandara.
7. Parkir kendaraan.

8. Pergudangan dan logistik.
9. Event dan promosi
10. Penyediaan lahan bangunan, lapangan, dan industri, serta bangunan yang berhubungan dengan kelancaran angkutan udara.
11. Dan usaha lainnya yang terkait dan yang akan menggunakan fasilitas dan pelayanan bandar udara.

2.4 Kinerja Keuangan

Kinerja keuangan adalah indikator dari kesuksesan perusahaan sebagai hasil pencapaian dari berbagai aktivitas yang dilakukan telah tercapai.

Pengukuran kinerja keuangan biasanya dilakukan bersamaan dengan proses analisis. Oleh karena itu, direktur perusahaan atau manajemen memiliki peranan penting terhadap laporan keuangan yang sudah di analisis, karena hasil dari analisis tersebut dapat dijadikan sebagai tolak ukur dalam pengambilan keputusan lebih lanjut serta kinerja keuangan yang baik dapat meningkatkan keuntungan yang diperoleh oleh investor.

2.5 Analisis Kinerja Keuangan

Dalam penilaian kinerja keuangan suatu perusahaan dapat dilakukan penilaian dengan berbagai metode analisis, salah satunya ialah analisis rasio. Analisis rasio merupakan suatu angka yang menunujukkan hubungan antara unsur – unsur dalam laporan keuangan dan dinyatakan dalam bentuk matematika yang sederhana. Analisis rasio keuangan merupakan kegiatan membandingkan angka-angka yang ada dalam laporan keuangan dan dapat disimpulkan posisi keuangan suatu perusahaan untuk periode tertentu (Kasmir, 2016).

Analisis rasio dapat dilakukan dengan dua cara yaitu:

1. Analisis Horizontal

   Analisis yang dilakukan dengan membandingkan rasio – rasio keuangan perusahaan dari satu periode ke periode lainnya.
2. Analisis Vertikal

   Analisis yang dilakukan dengan membandingkan rasio keuangan perusahaan dengan perusahaan sejenis dalam satu periode yang sama.

Ada 3 jenis rasio keuangan yang akan digunakan pada penelitian ini yaitu:

1. Rasio Likuiditas

   Rasio yang digunakan untuk menunjukan kapabilitas sebuah perusahaan dalam memenuhi liabilitas jangka pendeknya. Beberapa jenis Rasio likuiditas yaitu:

   a. Rasio lancar (*current ratio*)

      Current ratio menetapkan jumlah dari kewajiban lancar yang dijamin pembayarannya oleh aset lancar. Semakin tinggi hasil perbandingan aset lancar dengan utang lancar, maka akan semakin naik kemampuan perusahaan dalam menutupi kewajiban jangka pendeknya. *Current ratio* digunakan sebagai tolak ukur untuk mengetahui seberapa jauh aset perusahaan dipakai untuk melunasi utang yang akan jatuh tempo.

      Rumus:

      Rasio lancar = Aset lancar / Utang lancar

   b. Rasio cepat (*quick ratio*)

      Quick ratio digunakan untuk mengukur perbandingan antara aset lancar tanpa persediaan, dan utang lancar. Jika perusahaan mempunyai aset lancar untuk menutupi utang jangka pendeknya maka semakin baik kemampuan perusahaan dalam memenuhi utang lancarnya.

      Rumus:

      Rasio cepat = (Aset lancar – Persediaan) / Utang lancar

   c. Rasio kas (*cash ratio*)

      Rasio yang menunjukkan kinerja kas perusahaan untuk melunasi utang nya tanpa mengganti aset lancar bukan kas menjadi kas.

      Rumus:

      Rasio kas = (kas + surat berharga) / Utang lancar

   d. *Working capital to total asset ratio*

      Rasio yang memperlihatkan kesanggupan perusahaan dalam memenuhi kewajiban utang lancarnya dari total aset dan posisi modal kerja.

      Rumus:

      Working capital to total asset ratio = (aktiva lancar – utang lancar) / total aktiva

2. Rasio Solvabilitas

   Rasio yang digunakan sebagai tolak ukur sejauh mana aset perusahaan didanai oleh utang. Beberapa jenis dari rasio solvabilitas yaitu:

   a. Rasio hutang terhadap aset (*Debt to asset ratio*)

      Rasio yang mengukur sejauh mana aset yang digunakan dapat menjamin seluruh utang.

      Rumus:

      $$\frac{\text{Total utang}}{\text{total aset}}$$

   b. Rasio utang terhadap modal (*debt to equity ratio*)

      Rasio yang dipakai untuk mengukur sejauh mana modal dapat menanggung seluruh utang. Rasio ini juga digunakan sebagai perbandingan antara dana dari luar perusahaan dengan dana pemilik perusahaan.

      Rumus:

      $$\frac{\text{Total utang}}{\text{total modal}}$$

   c. *long term debt to equity ratio*

      Rasio yang menunjukkan sejauh mana modal perusahaan dapat menanggung seluruh utang jangka panjang perusahaan.

      Rumus:

      Long term debt to equity ratio = long term debt / equity =

      utang jangka panjang / total modal sendiri

3. Rasio Rentabilitas

   Rasio yang digunakan untuk mengukur kapabilitas perusahaan dalam menghasilkan laba dalam periode tertentu. Beberapa jenis rasio rentabilitas yaitu:

   a. Rasio laba (rugi) terhadap ekuitas (*return on equity*)

      Rasio yang mengukur tingkat pengembalian bisnis atas seluruh modal yang ada.

      Rumus:

      $$\frac{\text{Laba bersih setelah pajak}}{\text{ekuitas}}$$

   b. Rasio laba (rugi) terhadap aset (*return on assets*)

      Rasio yang mengukur tingkat pengembalian bisnis atas seluruh aset yang ada.

      Rumus:

Laba bersih setelah pajak / aset

c. *Gross profit margin*

Rasio yang menujukkan persentase keuntungan dari penjualan dalam perusahaan.

Rumus:

Gross profit margin = laba kotor / penjualan

d. *Net profit margin*

Rasio yang menunjukkan tingkat laba bersih yang didapat.

Rumus:

Net profit margin = laba setelah pajak / penjualan

e. *Earning per share*

Rasio yang menilai kesuksesan dari manajemen dalam mendapatkan keuntungan bagi pemegang saham.

Rumus:

Earning per share = laba saham biasa / saham biasa yang beredar

2.6 Kajian terdahulu

Tabel 1. Hasil Kajian Terdahulu

No	Penulis	Objek	Hasil Penelitian
1	Cindy E. Aditikus, Wilfried S. Manoppo, Joanne V. Mangindaan (2021) Analisis Rasio Keuangan Untuk Mengukur Kinerja Keuangan Pada PT Angkasa Pura 1 (Persero)	Pada PT Angkasa Pura 1 (Persero)	Rasio Likuiditas: *Current ratio, Quick ratio* dan *Inventory to Net Working Ratio* dalam keadaan "Kurang Baik" sedangkan dari indikator *Cash ratio* berada dalam keadaan "Sangat Baik". Rasio solvabilitas: *Debt Ratio, Debt to equity ratio, Long-Term Debt to equity ratio, Times Interest*

			Earned Ratio dan *Operating Income to Liabilities Ratio* berada dalam keadaan "Kurang Baik". Rasio aktivitas: *Accounts Receivable Turn Over Ratio, Working Capital Turn Over Ratio, Fixed Asets Turn Over Ratio,* dan Total *Asets Turn Over Ratio* berada dalam keadaan "Kurang Baik" sedangkan untuk *Inventory Turn Over Ratio* berada dalam keadaan "Baik". Rasio profitabilitas: *Return on Asets Ratio* dan *Return on equity* Ratio berada dalam keadaan "Kurang Baik" sedangkan untuk indikator *Operating Profit Margin Ratio* dan *Net profit margin* Ratio berada dalam keadaan "Cukup Baik".
2	Christanti G. Rumondor, Ivonne S. Saerang, Joubert B. Maramis (2022)	PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Sam Ratulangi Manado	Terdapat perbedaan yang signifikan kinerja keuangan sebelum dan

	Analisis Kinerja Keuangan Sebelum dan saat pandemic covid-19 pada PT. Angkasa Pura I (PERSERO) Bandar Udara Sam Ratulangi Manado		saat pandemic covid-19 dilihat dari hasil uji *pair*ed sampel t-test, sedangkan menggunakan uji wilcoxon signed ranks test tidak terdapat perbedaan sebelum dan saat pandemi covid-19 pada *current ratio, quick ratio, debt to equity ratio, return on equity, return on asset, return on investment.*
3	Hartini Pop Koapaha, Verlyanna Excellentsia Supit (2022) FINANCIAL RATIO ANALYSIS TO ASSESS THE FINANCIAL PERFORMANCE OF PT. ANGKASA PURA I (PERSERO)	PT. Angkasa Pura I (Persero)	Hasil penelitian dengan menggunakan rasio likuiditas yang diukur menggunakan current ratio dan quick (acid-test) ratiomenunjukkan adanya kinerja likuditas yang tidak baik dari tahun ke tahun. Rasio solvabilitas yang diukur menggunakan rasio debt to equity dan debt to assetmenunjukkan kinerja solvabilitas yang tidak baik dan semakin meningkat tiap tahunnya
4	Efraim Walesasi (2022)	PT Angkasa Pura I (Persero)	Aktivitas perusahaan terus menurun, profitabilitas PT Angkasa Pura I (Persero)

	Analisis Kesehatan dan Kinerja Keuangan Pada PT Angkasa Pura I (Persero) Tahun 2018 – 2021		dari tahun 2018 hingga tahun 2021 memiliki kategori cukup baik. Solvabilitas perusahaan pada masa pra-pandemi masih cukup baik, namun pada masa pandemi tampak kesulitan melunasi utang jangka panjangnya. PT Angkasa Pura I (Persero) pada tahun 2018-2019 perusahaan memiliki kesehatan keuangan yang aman. PT Angkasa Pura I (Persero) pada tahun 2020-2021 perusahaan memiliki kesehatan keuangan yang rentan terhadap kebangkrutan.
5	Bahtiar Harisman (2018) Analisis Kinerja Keuangan Ditinjau Dari Aspek Profitabilitas dan Solvabilitas Pada PT Angkasa Pura I (Persero) Makassar	PT Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Sultan Hasanuddin Makassar	Menunjukkan bahwa PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Sultan Hasanuddin Makassar, pada tahun 2013- 2016, *Net profit margin* (NPM), *Return on assets* (ROA), *Return on equity* (ROE), cenderung menurun. Penurunan rasio ini

			menunjukkan kinerja yang buruk karena perusahaan tersebut tidak ada optimal dalam menghasilkan keuntungan/kerugian. Sedangkan rasio *Debt to asset ratio* (DTAR) dan *Debt to equity ratio* (DTER) mengalami peningkatan. Peningkatan rasio ini menunjukkan kinerja perusahaan kurang baik dalam memenuhi kewajibannya, baik jangka pendek maupun jangka panjang.
6	Fredy linggom pangihutan, Saur Contanius Simamora (2019) Evaluasi Kinerja Keuangan Dengan Metode Komparatif Dan Trend Pada PT. Angkasa Pura I (Persero) Periode 2012 – 2016	PT. Angkasa Pura I (persero)	Menunjukkan bahwa perkembangan kinerja keuangan perusahaan memiliki tren kenaikan yang positif dengan tren yang menguntungkan selama periode 2012-2016. Pada tahun 2016 trend naik proporsional karena adanya peningkatan pendapatan usaha melebihi kenaikan beban usaha yang menyebabkan laba tahun berjalan menjadi maksimal

			dari tahun, dan peringkat kesehatan berdasarkan Keputusan Menteri BUMN No: KEP-100 / MBU / 2002 terlihat dari aspek keuangan terlihat kurang baik karena perusahaan mendapatkan predikat kurang sehat dengan BBB kategori tahun 2012 (57,5), 2013 (51), 2014 (58), 2015 (62), sedangkan perusahaan mendapat sehat predikat dengan kategori A pada tahun 2016 (66), maka skor skor rata-rata selama 2012-2016 sebesar 58,9 yang mendapatkan predikat kurang sehat dengan kategori BBB, maka hasil data Analisis dapat diperoleh bahwa kinerja keuangan PT. AP I tahun 2012-2016 dilihat dari delapan rasio keuangan

7	Erlinda Octriwati Ritonga (2022) Analisis Rasio Laporan Keuangan pada PT Angkasa Pura I & II (Persero) Sebelum dan Saat Pandemi Covid-19 Periode 2018-2020	PT. Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II	kedua perusahaan banyak mengalami penurunan dalam memperoleh laba saat pandemi, namun dalam likuid kedua perusahaan berada dalam angka tidak baik yaitu pada periode 2020. Penurunan ini sebagian besar diakibatkan adanya peraturan Pembatasan Sosial Berskala Besar yang mengakibatkan penutupan sementara beberapa rute penerbangan.

2.7 Hipotesis Penelitian

Pandemi covid sangat dirasakan dampaknya pada industri penerbangan dikarenakan adanya pembatasan aktivitas. Jumlah penumpang yang menggunakan moda transportasi pesawat tidak lagi sebanyak sebelum covid. Jumlah penumpang yang turun stentunya mengakibatkan pendapatan turun dan berpengaruh pada likuiditas. Pendapatan yang turun tentunya juga berpengaruh terhadap rentabilitas atau kemampuan perusahaan untuk mendapatkan profit, dan pendapatan yang turun akan berpotensi meningkatkan solvabilitas karena perusahaan harus memenuhi kebutuhan operasionalnya dengan berhutang. (Pangihutan & Simamora, 2019) mengatakan bahwa kinerja Angkasa Pura I tahun 2012-2016 memiliki trend kinerja keuangan yang positif. (Harisman, 2018)menyatakan bahwa kinerja keuangan dilihat dari rasio profitabilitas dan solvabilitas PT Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Sultan Hasanuddin Makassar kurang baik. (Walesasi, 2022) mengutarakan bahwa PT Angkasa Pura I (Persero) pada tahun 2020-2021 mempunyai kondisi keuangan yang rentan terhadap kebangkrutan. (Rumondor, 2022) membuktikan Terdapat perbedaan yang signifikan

dari kinerja keuangan PT Angkasa Pura I Bandar Udara Sam Ratulangi Manado sebelum dan saat covid-19 dilihat dari hasil uji *pair*ed sampel t-test.

H1: Terdapat perbedaan likuiditas PT Angkasa Pura I berdasarkan *current ratio* dan *working capital ratio* sebelum dan saat covid 19.

H2: Terdapat perbedaan solvabilitas PT Angkasa Pura I berdasarkan *Debt to asset ratio* dan *debt to equity ratio* sebelum dan saat covid 19.

H3: Terdapat perbedaan rentabilitas PT Angkasa Pura I berdasarkan *return on asset* dan *return on equity* sebelum dan saat covid 19.

BAB III
METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang dilakukan dalam penulisan ini menggunakan metode kuantitatif. Peneliti akan menguji hasil dari perhitungan rasio keuangan dan akan dilakukan uji statistik untuk melihat serta dianalisis apakah ada perbedaan atau tidak terkait kinerja keuangan perusahaan. Metode penelitian kuantitatif adalah cara untuk memperoleh ilmu pengetahuan atau memecahkan masalah secara hati-hati dan sistematis, dan data-data yang dikumpulkan berupa rangkaian atau kumpulan angka-angka sumber dan data penelitian (Nasehudin et al., 2012).

3.2 Sumber dan data penelitian

1. Data

   Data yang digunakan adalah data sekunder yang didapatkan langsung dari perusahaan berupa laporan keuangan PT Angkasa Pura I yang sudah dipubilkasi melalui website. Data yang diolah berupa laporan keuangan PT Angkasa Pura I
2. Sumber data

   Diperoleh dari PT Angkasa Pura I berupa struktur organisasi, gambaran umum perusahaan, laporan keuangan, serta catatan kinerja perusahaan.

3.3 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data pada penelitian ini dengan menggunakan pengumpulan data sekunder yang penulis peroleh dari data berupa laporan keuangan perusahaan yang telah dipublikasi. Dokumen yang dibutuhkan berupa data-data keuangan perusahaan.

3.4 Variabel Penelitian

Likuiditas merupakan Rasio yang digunakan untuk menunjukan kemampuan perusahaan dalam memenuhi utang jangka pendeknya. Dalam penelitian ini Likuiditas diukur dengan *current ratio* dan *cash rasio*. Solvabilitas adalah Rasio yang digunakan sebagai tolak ukur sejauh mana aset perusahaan didanai oleh utang. Dalam penelitian ini solvabilitas diukur dengan *Debt to asset ratio* dan *debt to equity ratio*. Rentabilitas yaitu rasio yang digunakan untuk mengukur kapabilitas perusahaan mendapatkan laba

dalam periode tertentu. Dalam penelitian ini rentabilitas diukur dengan menggunakan *return on asset* dan *return on equity.*

3.5 Teknik Analisis Data

Dalam penelitian ini data yang dianalisis berasal dari laporan keuangan PT Angkasa Pura I dengan menggunakan metode horizontal. Menurut (Sudarmanto, 2022) metode analisis horizontal merupakan metode analisis yang dilakukan dengan cara membandingkan pos – pos laporan keuangan untuk beberapa tahun, sehingga dapat diketahui perkembangan dan kecenderungannya.

1. Untuk menjawab permasalahan 1 akan dilakukan pengujian menggunakan uji t atau *pair*ed t-test yang merupakan uji parametik yang bisa digunakan pada dua data sampel yang berpasangan, tujuan dari uji ini adalah untuk melihat perbedaan rata-rata antara dua sampel yang saling berpasangan.
    - Membandingkan likuiditas berdasarkan *current ratio* dan *cash ratio* sebelum dan saat covid.
    - Membandingkan solvabilitas berdasarkan *Debt to asset ratio* dan *debt to equity ratio* sebelum dan saat covid.
    - Membandingkan rentabilitas berdasarkan *return on asset* dan *return on equity* sebelum dan saat covid.
2. Untuk menjawab permasalahan 2 dilakukan dengan melihat perkembangan pendapatan aeronautika dan non aeronautika tahun 2018 – 2021 atau selama masa covid 19.

BAB IV
PELAKSANAAN PROGRAM MAGANG

4.1 Profil Perusahaan

Gambar 1. PT Angkasa Pura I Bandar Udara Adisutjipto



Nama Perusahaan : PT Angkasa Pura I Bandar Udara Adisutjipto

Alamat : Jl. Raya Solo KM.9, Maguwoharjo, Kec. Depok, Kabupaten Sleman, Daerah Istimewa Yogyakarta,55282.

Telp : +62-274 489466, 484261

Faks : +62-274 488155

Email : jog@angkasapura1.co.id

PT. Angkasa Pura (Persero) merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di sektor pengelolaan bandar udara di Indonesia. Perusahaan ini didirikan pada tanggal 20 Februari 1962 dan diresmikan atas dasar PP. 33 Tahun 1962 dengan nama Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran. Dengan dasar hukum PP No. 21 Tahun 1965. Pada tanggal 17 Mei 1965, nama PN Angkasa Pura Kemayoran diubah menjadi Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura. Fokus kerja pada PT Angkasa Pura I ialah mengutamakan pada pelayanan kawasan Indonesia bagian tengah dan timur.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 104 Tahun 2021 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke Dalam Modal Saham

Perusahaan Perseroan (Persero) PT Aviasi Pariwisata Indonesia tanggal 6 Oktober 2021, status perusahaan PT Angkasa Pura I (Persero) berubah menjadi PT Angkasa Pura I yang tunduk pada Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja. Perubahan nama menjadi PT Angkasa Pura I disetujui oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia Nomor AHU-0002952.AH.01.02. Tahun 2022 tanggal 13 Januari 2022.

Saat ini, Angkasa Pura Airports mengelola 15 (lima belas) bandara di Indonesia, yaitu:

1. Bandara Adi Soemarmo - Surakarta
2. Bandara Internasional Yogyakarta - Kulon Progo
3. Bandara I Gusti Ngurah Rai - Denpasar
4. Bandara Juanda - Surabaya
5. Bandara Sultan Hasanuddin - Makassar
6. Bandara Sam Ratulangi - Manado
7. Bandara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan - Balikpapan
8. Bandara Syamsudin Noor - Banjarmasin
9. Bandara Frans Kaisiepo - Biak
10. Bandara Internasional Lombok - Lombok Tengah
11. Bandara Pattimura - Ambon
12. Bandara El Tari – Kupang
13. Bandara Sentani - Jayapura
14. Bandara Adisutjipto - Yogyakarta
15. Bandara Jenderal Ahmad Yani - Semarang

Angkasa Pura Airports juga saat ini memiliki 5 anak perusahaan, yaitu:

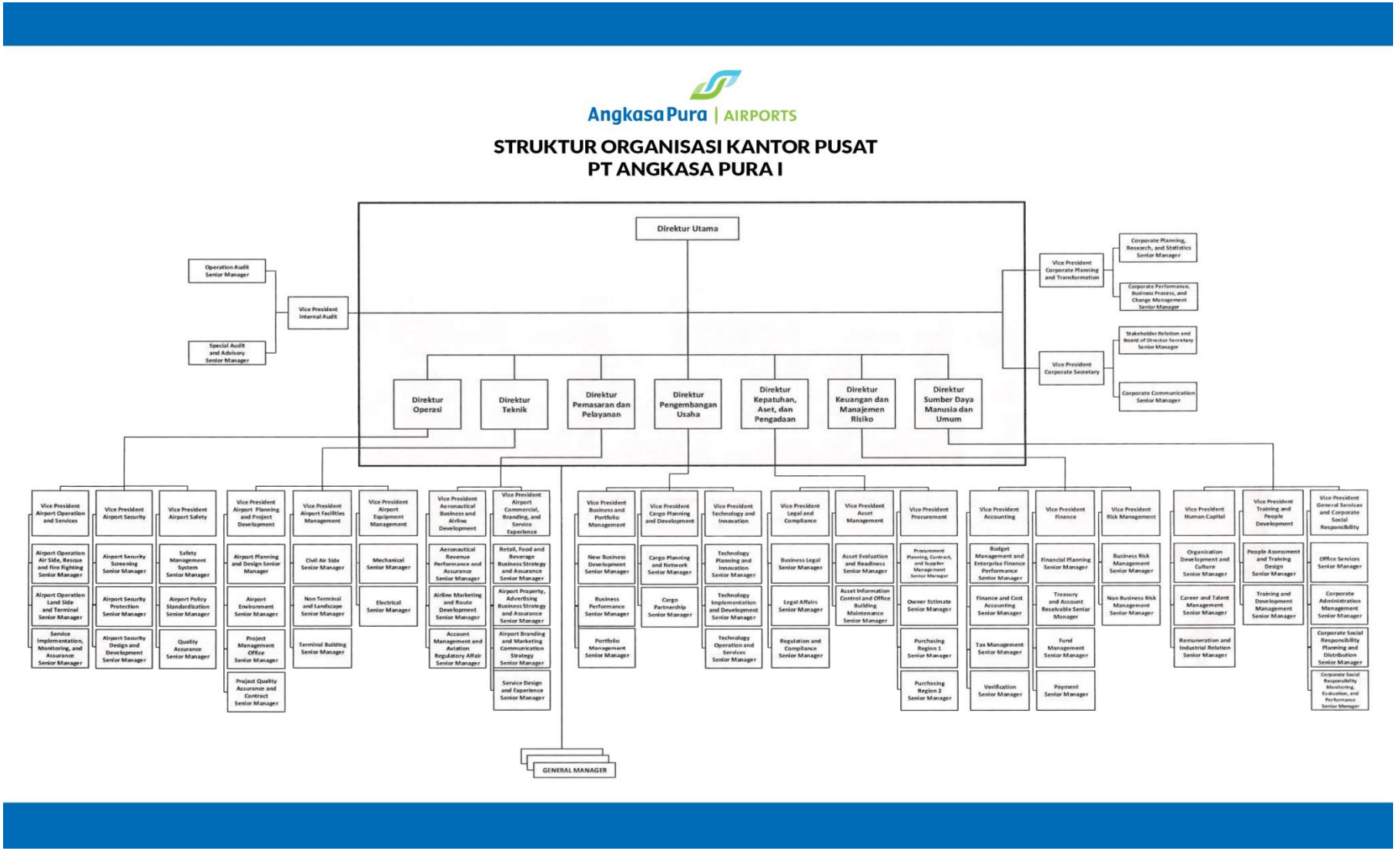
1. PT Angkasa Pura Logistik
2. PT Angkasa Pura Retail
3. PT Angkasa Pura Logistik
4. PT Angkasa Pura Hotel
5. PT Angkasa Pura Properti

PT Angkasa Pura I memiliki visi yaitu menjadi penghubung dunia yang lebih dari sekadar operator Bandar udara dengan keunggulan layanan yang menampilkan keramahtamahan khas Indonesia.

Misi PT Angkasa Pura I:

- Memberikan layanan berskala global dalam standar keselamatan, keamanan, dan kenyamanan terbaik.
- Meningkatkan nilai pemangku kepentingan.
- Menjadi mitra pemerintah dan penggerak pertumbuhan ekonomi.
- Meningkatkan daya saing perusahaan melalui kreativitas dan inovasi.
- Memberikan kinerja pelayanan bandar udara yang prima dalam memenuhi. harapan stakeholder melalui pengelolaan sumber daya manusia yang unggul.
- Memberikan kontribusi positif pada kelestarian lingkungan.

Gambar 2. Struktur Organisasi PT Angkasa Pura I



4.2 Rencana Pelaksanaan Program Magang

1. Tempat dan Waktu Kegiatan

   Waktu : 3 Bulan

   Tanggal : 5 September 2022 s.d 5 Desember 2022

   Tempat : Jalan Raya Solo KM.9, Maguwoharjo, Kec. Depok, Kab. Sleman, Daerah Istimewa Yogyakarta, 55282.

   Bagian Magang : Bagian Keuangan

2. Data Peserta

   Nama : Ahmad Ukasya Isra

   NIM : 19312339

   Program Studi : S1 Akuntansi

   Fakultas : Bisnis dan Ekonomika

   Perguruan Tinggi : Universitas Islam Indonesia

   Semester : VII (Tujuh)

   No. HP : 089622262868

   E-mail : ahmadukasyaisra25@gmail.com

Tabel 2. Rencana Pelaksanaan Magang

Waktu Pelaksanaan	Kegiatan
5 September 2022 – 9 September 2022	Pengenalan terhadap PT Angkasa Pura I Bandar Udara Adisutjipto, mencakup struktur organisasi, serta peraturan peraturan selama magang berlangsung.
12 September – 16 September 2022	Pendalaman materi dan bimbingan mengenai tugas yang akan dikerjakan dalam kegiatan magang dibagian keuangan.

26 September – 30 September 2022	Setelah topik yang akan diambil dalam laporan magang sudah dapat, penulis berkonsultasi terlebih dahulu kepada perusahaan terkait topik yang diambil dan perusahaan juga menyetujui untuk melakukan pengambilan dokumen pendukung yang dibutuhkan.
3 Oktober – 7 Oktober 2022	Diberi tugas berupa analisis laporan keuangan PT Angkasa Pura I tahun 2021. Mulai mengedit video pelaksanaan magang sebagai dokumentasi selama magang.
10 Oktober – 14 Oktober 2022	Mulai menyusun proposal magang yang topiknya sudah ditentukan dan sudah disetujui.
17 Oktober – 21 Oktober 2022	Diberikan tugas berupa pembuatan RAB dalam pengadaan tinta serta membuat RAB dalam pengadaan barang medis untuk P3K. Setelah membuat RAB lalu menyusun Purchase requisition dalam system SAP Angkasa Pura I.
24 Oktober 2022 – 28 Oktober 2022	Diberikan tugas dari perusahaan dan menyelesaikannya dalam waktu yang telah ditentukan.
31 Oktober 2022 – 4 November 2022	Melakukan bimbingan kepada dosen pembimbing terkait laporan tengah magang yang akan dibuat.
7 November 2022 – 11 November 2022	Dikarenakan kegiatan magang akan berakhir, melanjutkan edit video dengan

	menggabungkan cuplikan beberapa video yang telah diambil sebagai dokumentasi selama kegiatan magang.
14 November 2022 – 18 November 2022	Melakukan finalisasi laporan tengah magang yang di jalani serta membantu keuangan untuk membuat realisasi dana.
21 November 2022 – 25 November 2022	Memasuki akhir bulan diberi tugas berupa membantu pegawai perusahaan dalam mengerjakan tutup buku bulanan.
28 November 2022 – 5 Desember 2022	Minggu terakhir kegiatan magang, memeriksa dan memastikan semua data yang diperlukan dalam pembuatan laporan magang sudah di dapatkan, serta memastikan semua tugas yang telah diberikan oleh perusahaan telah selesai.

4.3 Aktivitas Magang

Pelaksanaan magang dimulai pada tanggal 5 September 2022 sampai pada tanggal 5 Desember 2022. Magang dilaksanakan mulai hari Senin – Jumat dengan jam kerja mulai pukul 08.00 WIB sampai 16.30 WIB. Pada tanggal 5 September 2022 yang merupakan hari pertama pelaksanaan magang, peserta hadir dikantor magang yang berlokasi di Jalan Laksda Adi Sucipto, Karangploso, Maguwoharjo, Kec. Depok, Kabupaten Sleman, Daerah Istimewa Yogyakarta 55282 untuk mendapatkan pembekalan selama magang di Angkasa pura I oleh ibu Siti Eka Cahyani selaku PIC magang. Dalam pembekalan dijelaskan terkait dengan aturan berpakaian, teknis pelaksanaan magang, budaya perusahaan, dan tugas magang di bagian finance. Aturan berpakaian selama magang mengikuti peraturan yang sama dengan pekerja di Angkasa Pura I, hari Senin menggunakan kemeja putih dan celana warna hitam, hari Selasa menggunakan baju batik dan celana hitam, hari Rabu menggunakan kemeja biru navy dan celana kain berwarna coklat, hari Kamis menggunakan baju bebas dan sopan, untuk hari Jumat terlebih dahulu memakai kaos berwarna putih dan celana training dikarenakan setiap hari Jumat

diadakan bersih – bersih atau senam, ketika selesai peserta magang mengganti pakaiannya dengan baju batik. Selain itu, peserta magang diberikan waktu untuk berkeliling kantor ditemani oleh salah satu pegawai disana.

Di bulan September minggu pertama pelaksanaan magang, belum ada distribusi tugas yang signifikan. Meskipun demikian peserta magang sudah mulai membantu pegawai dalam pemusnahan arsip laporan keuangan tahun 2012 hal ini bertujuan untuk mengurangi jumlah arsip yang sudah tidak terpakai lagi sehingga memudahkan pencarian arsip serta memberikan tempat untuk arsip yang baru. Arsip laporan keuangan tahun 2012 di pilah terlebih dahulu dan di susun sesuai dengan yang akan di buang. Setelah selesai kemudian arsip dibawa ke UD Sregep Jogja untuk di daur ulang. Setelah pemusnahan arsip sudah selesai, peserta magang mendapatkan tugas berupa analisis laporan keuangan PT Angkasa Pura I. Dalam analisis tersebut peserta magang diminta untuk menganalisis berdasarkan rasio – rasio analisis keuangan yang terdiri dari rasio profitabilitas, rasio solvabilitas dan rasio likuiditas serta perbandingan sebelum dan sesudah menggunakan PSAK 71 dan PSAK 73. Setelah menganalisis peserta magang memperesentasikan hasil tersebut dalam bentuk ppt di ruangan yang telah disediakan dan di periksa oleh Accounting Officer.

Pada bulan Oktober bulan kedua pelaksanaan magang, pada awal bulan ini peserta magang diberi tugas berupa pembuatan nota dinas dan berita acara berupa pembayaran pajak kendaraan dan tagihan fotocopy bulan maret 2022 dalam pantauan pegawai. Dalam pembuatan nota dinas dan berita acara pembayaran pajak kendaraan peserta magang mencocokkan dan mengetik nominal pajak yang tertera didalam STNK kendaraan sebagai bukti untuk persetujuan pengajuan pembayaran pajak kendaraan yang akan di cek dan ditandatangani oleh *Airport Administration Manager*. Setelah membuat nota dinas dan berita acara sudah selesai, peserta magang juga diminta untuk menyusun surat tagihan piutang ke mitra perusahaan yang masih memiliki kewajiban terhadap PT Angkasa Pura I. Pada bulan ini, peserta magang mulai membuat video terkait kegiatan magang dan ikut serta dalam bagian keuangan PT Angkasa Pura I Bandar Udara Adisutjipto. Dalam kegiatan tersebut saya berpartisipasi mengenai kegiatan berupa analisis keuangan, mengolah data keuangan dan

wawancara. Dengan dilaksanakannya kegiatan tersebut peserta magang mendapatkan data berupa informasi mengenai penerapan tugas pokok dan fungsi divisi, tata cara pengelolaan dan pengolahan keuangan instansi, runtutan tahapan pengadaan barang, serta berkonsultasi dengan pegawai terkait analisis laporan keuangan, agar dapat lebih memahami mengenai analisis laporan keuangan.

Bulan November yang merupakan bulan terakhir pelaksanaan magang, peserta magang di beri tugas membuat RAB dalam pengadaan tinta serta membuat RAB dalam pengadaan barang medis untuk P3K. Sebelum RAB dibuat peserta magang menerima nota dinas terlebih dahulu dari pihak pemohon mengenai pengadaan barang. Setelah nota dinas diterima, peserta magang membuat RAB dengan dibantu oleh pegawai administrasi sesuai dengan nota dinas yang ditujukan. Peserta magang mencocokkan dan mencari barang yang diperlukan. Setelah RAB selesai peserta magang membantu pegawai dalam membuat *purchase requition* di aplikasi SAP. Setelah RAB selesai dibuat peserta magang diminta untuk melakukan pendataan aset milik PT Angkasa Pura I yang berada di Terminal A Bandar Udara Adisutjipto, Kantor Pemadam Kebakaran milik Angkasa Pura I dan Kantor Angkasa Pura I Bandar Udara Adisutjipto. Peserta magang melakukan pengecekan dan mencatat secara sistematis terhadap aset yang dimiliki. Dikarenakan kegiatan magang akan berakhir, peserta magang harus memastikan terkait informasi dan keperluan yang diperlukan untuk menyelesaikan laporan magang.

4.4 Hasil dan Pembahasan

4.4.1 Hasil Analisis Rasio Likuiditas

Tabel 3. *Paired Sampel Statistics*

		Mean	N	*Std. Deviation*	*Std. Error Mean*
Pair 1	Current Ratio Sebelum	1.0000	2	.46669	.33000
	Current Ratio Saat	.7900	2	.02828	.02000
Pair 2	Cash Ratio Sebelum	.7400	2	.36770	.26000
	Cash Ratio Saat	.3250	2	.00707	.00500

Tabel *Paired Samples Statistics* diatas menunjukkan nilai deskriptif masing-masing variabel pada sampel berpasangan.

1. Pada *current ratio* sebelum covid mempunyai nilai rata-rata (*mean*) 1. Hal tersebut berarti pada tahun sebelum covid rata-rata *current ratio* perusahaan adalah 100%. Sedangkan Pada *current ratio* sesudah covid mempunyai nilai rata-rata (*mean*) 0,79. Hal tersebut berarti pada tahun saat covid rata-rata *current ratio* perusahaan menurun menjadi 79%.
2. Pada *cash ratio* sebelum covid mempunyai nilai rata-rata (*mean*) 0,74. Hal tersebut berarti pada tahun sebelum covid rata-rata *cash ratio* perusahaan adalah 74%. Sedangkan pada *cash ratio* sesudah covid mempunyai nilai rata-rata (*mean*) 0,325. Hal tersebut berarti pada tahun saat covid rata-rata *cash ratio* perusahaan menurun menjadi 32,5%.

Tabel 4. *Paired Samples Test*

		Mean	*Std. Deviation*	*Std. Error Mean*	95% *Confidence Interval of the Difference*		t	df	Sig. (2-*tailed*)
					Lower	Upper			
Pair 1	Current Ratio Sebelum - Current Ratio Sesudah	.21000	.49497	.35000	-4.23717	4.65717	.600	1	.656
Pair 2	Cash Ratio Sebelum - Cash Ratio Sesudah	.41500	.37477	.26500	-2.95214	3.78214	1.566	1	.362

Nilai signifikansi (2-tailed) pada *current ratio* dan *cash ratio* adalah 0.656 dan 0,362 kedua nilai signifikan tersebut lebih besar dari 0,05. Sehingga hasil test current

rasio dan *cash ratio* tidak mengalami perubahan yang signifikan (berarti). Berdasarkan hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa tidak ada perbedaan yang signifikan antara *current ratio* sebelum covid dengan *current ratio* saat covid dan tidak ada perbedaan yang signifikan antara *cash ratio* sebelum covid dengan *cash ratio* saat covid. Dengan demikian hipotesis satu tidak terbukti.

PT Angkasa Pura I selama covid mengalami penurunan rasio likuiditas baik *current ratio* maupun *cash ratio*. Namun penurunan ini tidak signifikan kemungkinan karena PT Angkasa Pura I memiliki kemampuan cukup baik dalam memenuhi kewajibannya. Kondisi likuiditas di tahun 2021 dinilai tidak memiliki perubahan signifikan dengan tahun 2020. Tercatat berdasarkan perhitungan rasio pada lampiran 2 current ratio dan cash ratio di tahun 2021 mengalami penurunan dibandingkan tahun 2020. Hal tersebut dikarenakan menurunnya hutang lancar tiap tahunnya dan diikuti aset lancar yang juga turun tiap tahunnya, ini disebabkan karena adanya pembatasan kerumunan dalam skala besar yang membuat sektor penerbangan menjadi imbasnya hal itu menyebabkan menurunnya aset lancar dan kas perusahaan yang mempengaruhi kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya. Hasil penelitian ini mendukung hasil penelitian dari (Ritonga, 2022).

4.4.2 Hasil Analisis Rasio Solvabilitas

Tabel 5. *Paired Samples Statistics*

		Mean	N	*Std. Deviation*	*Std. Error Mean*
Pair 1	Debt to Asset Ratio Sebelum	.5750	2	.07778	.05500
	Debt to Asset Ratio Saat	.7250	2	.04950	.03500
Pair 2	Debt to Equity Ratio Sebelum	1.3900	2	.41012	.29000
	Debt to Equity Ratio Saat	2.7150	2	.74246	.52500

Tabel *Paired Samples Statistics* diatas menunjukkan nilai deskriptif masing-masing variabel pada sampel berpasangan.

1. Pada *debt to asset ratio* sebelum covid mempunyai nilai rata-rata (*mean*) 0,575. Hal tersebut berarti pada tahun sebelum covid rata-rata *debt to asset ratio* perusahaan adalah 57,5%. Sedangkan pada *debt to asset ratio* sesudah covid mempunyai nilai

rata-rata (*mean*) 0,725. Hal tersebut berarti pada tahun saat covid rata-rata *debt to asset ratio* perusahaan naik menjadi 72,5%.

2. Pada *debt to equity ratio* sebelum covid mempunyai nilai rata-rata (*mean*) 1,39. Hal tersebut berarti pada tahun sebelum covid rata-rata *debt to equity ratio* perusahaan adalah 139%. Sedangkan pada *debt to equity ratio* saat covid mempunyai nilai rata-rata (*mean*) 2,71. Hal tersebut berarti pada tahun saat covid rata-rata *debt to equity ratio* perusahaan naik menjadi 271%.

Tabel 6. *Paired Samples Test*

		Mean	*Std. Deviation*	*Std. Error Mean*	95% *Confidence Interval of the Difference*		t	df	Sig. (2-*tailed*)
					Lower	Upper			
Pair 1	Debt to Asset Ratio Sebelum - Debt to Asset Ratio Saat	-.15000	.02828	.02000	-.40412	.10412	-7.500	1	.084
Pair 2	Debt to Equity Ratio Sebelum - Debt to Equity Ratio Saat	-1.32500	.33234	.23500	-4.31096	1.66096	-5.638	1	.112

Nilai signifikansi (2-tailed) pada *debt to asset ratio* dan *debt to equity ratio* adalah 0.084 dan 0,112 kedua nilai signifikan tersebut lebih besar dari 0,05. Sehingga hasil test *debt to asset ratio* dan *debt to equity ratio* tidak mengalami perubahan yang signifikan (berarti). Berdasarkan hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa tidak ada perbedaan yang signifikan antara *debt to asset ratio* sebelum covid dengan *debt to asset ratio* saat covid dan tidak ada perbedaan yang signifikan antara *debt to equity ratio* sebelum covid dengan *debt to equity ratio* saat covid. Dengan demikian hipotesis dua tidak terbukti.

Debt to asset ratio dan *debt to equity ratio* menunjukkan bahwa perusahan memiliki kemampuan untuk melunasi seluruh hutangnya terjaga dalam batas aman. Perusahaan masih mampu memenuhi kewajiban dari aset yang dimiliki, baik dari aset

tetap maupun seluruh aset perusahaan. Hasil penelitian ini mendukung hasil penelitian dari (Walesasi, 2022).

4.4.3 Hasil Analisis Rasio Rentabilitas

Tabel 7. *Paired Samples Statistics*

		Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1	Return on Asset Sebelum	.0450	2	.02121	.01500
	Return on Asset Saat	-.0655	2	.02051	.01450
Pair 2	Return on Equity Sebelum	.1100	2	.02828	.02000
	Return on Equity Saat	-.2500	2	.11314	.08000

Tabel *Paired Samples Statistics* diatas menunjukkan nilai deskriptif masing-masing variabel pada sampel berpasangan.

1. Pada *return on asset* sebelum covid mempunyai nilai rata-rata (*mean*) 0,045. Hal tersebut berarti pada tahun saat covid rata-rata *return on asset* perusahaan adalah 4,5%. Sedangkan pada *return on asset* sesudah covid mempunyai nilai rata-rata (*mean*) -0,065. Hal tersebut berarti pada tahun saat covid rata-rata *return on asset* perusahaan menurun menjadi -6,5%.
2. Pada *return on equity* sebelum covid mempunyai nilai rata-rata (*mean*) 0,11. Hal tersebut berarti pada tahun sebelum covid rata-rata *return on equity* perusahaan adalah 11%. Sedangkan pada *return on equity* saat covid mempunyai nilai rata-rata (*mean*) -0,25. Hal tersebut berarti pada tahun saat covid rata-rata *return on equity* perusahaan menurun menjadi -25%.

Tabel 8. *Paired Samples Test*

		Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference		t	df	Sig. (2-tailed)
					Lower	Upper			
Pair 1	Return on Asset Ratio Sebelum – Return on Asset Ratio Saat	.11050	.00071	.00050	.10415	.11685	221.000	1	.003
Pair 2	Return on Equity Ratio Sebelum – Return on Equity Ratio Saat	.36000	.08485	.06000	-.40237	1.12237	6.000	1	.105

Nilai signifikansi (2-tailed) pada *return on asset* adalah 0.003 nilai signifikan tersebut lebih kecil dari 0,05. Sehingga hasil test *return on asset* mengalami perubahan yang signifikan (berarti). Berdasarkan hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa ada perbedaan yang signifikan antara *return on asset* sebelum covid dengan *return on asset* saat covid hal tersebut dapat dilihat dari perbedaan nilai rata-rata yang lumayan besar. Sedangkan pada *return on equity* adalah 0.105 nilai signifikan tersebut lebih besar dari 0,05. Sehingga hasil test *return on equity* tidak mengalami perubahan yang signifikan (berarti) serta dapat disimpulkan bahwa tidak ada perbedaan yang signifikan antara *return on equity* sebelum covid dengan *return on equity* saat covid.

Terdapat perbedaan *return on asset* sebelum dan selama covid 19 kemungkinan disebabkan penurunan pendapatan sebagaimana tampak pada data di lampiran 2 dikarenakan diberlakukannya pembatasan dan penutupan rute penerbangan yang berakibat penurunan laba perusahaan sehingga *return on asset* turun. Penurunan *return on asset* bisa pula disebabkan meningkatnya total aset yang berasal dari hutang, dimana liabilities perusahaan terus meningkat sebagaimana tampak pada tabel perhitungan rasio lampiran 2.

Berdasarkan perhitungan diatas menunjukkan bahwa *return on equity* tidak terdapat perbedaan signifikan dikarenakan aset perusahaan lebih banyak berasal dari

hutang bukan dari investor. Hal ini tampak dari semkain tingginya hutang perusahaan yang sudah tertera pada lampiran 2. Hasil penelitian ini mendukung hasil penelitian dari (Koapaha & Supit, 2022).

4.4.4 Pendapatan Aeronautika dan Non Aeronautika

Berikut terdapat beberapa tabel perhitungan berdasarkan pendapatan dari penghasilan aeronautika dan non aeronautika:

Tabel 9. Pendapatan Aeronautika dan Non Aeronautika (dalam jutaan rupiah)

Pendapatan	Tahun							
	2018	%	2019	%	2020	%	2021	%
Aeronautika	5.113.648	60%	4.975.936	58%	1.814.044	50%	1.380.978	43%
Non Aeronautika	3.407.439	40%	3.655.610	42%	1.805.065	50%	1.824.688	57%
Total	8.521.087	100%	8.631.546	100%	3.619.110	100%	3.205.665	100%

Berdasarkan hasil perhitungan pendapatan dari penghasilan aeronautika diatas terlihat bahwa mengalami penurunan yang cukup besar pada tahun 2018-2021. Ditahun 2020 pendapatan aeronautika PT Angkasa Pura 1 mengalami penurunan yang cukup besar dari tahun 2019 yang sebesar Rp4.975 miliar menjadi Rp1.814 miliar di 2020. Hal ini disebabkan oleh penurunan jumlah penumpang karena adanya kenaikan harga tiket pesawat udara yang mengakibatkan turunnya minat konsumen untuk menggunakan pesawat udara serta adanya regulasi pembatasan/restriksi aktivitas masyarakat/penumpang untuk pencegahan penyebaran covid 19. Kebijakan pemerintah juga melakukan *physical distancing* dan adanya larangan masuk sementara terhadap warga negara asing yang berdampak pada trafik penerbangan. Peraturan pemerintah juga melakukan *physical distancing* serta larangan masuk bagi WNA ke Indonesia yang mengakibatkan tidak terbangnya maskapai penerbangan sehingga mempengaruhi trafik penerbangan.

Di tengah terjadinya penurunan jumlah penerbangan dan penumpang, maka pendapatan non aeronautika menjadi alternatif sumber pendapatan bagi PT Angkasa Pura. Meskipun terjadi penurunan nilai pendapatan non aeronautika namun proporsi

pendapatan non aeronautika dari total pendapatan meningkat. Pada tahun 2019 PT Angkasa Pura I berhasil meningkatkan pendapatan dari segmen non aeronautika yang sebelumnya Rp3,41 triliun naik menjadi Rp3,66 triliun pada tahun 2019. Tetapi pada tahun 2020 mengalami penurunan yang signifikan selama masa pandemi. Kapasitas layanan nona eronautika menurun seiring dengan penyesuaian kinerja operasional kebandarudaraan selama tahun 2020. Tahun 2021 pendapatan non aeronautika Angkasa Pura I mengalami kenaikan 1% dibandingkan tahun 2020. Hal tersebut dipengaruhi oleh pendapatan yang diperoleh segmen non aeronautika yang mengalami kenaikan.

Tabel 10. Pendapatan dari Segmen Aeronautika (dalam jutaan rupiah)

Pendapatan Aeronautika	Tahun							
	2018	%	2019	%	2020	%	2021	%
PJP4U	720.128	14,08%	892.878	17,94%	381.387	21,02%	214.542	15,53%
PJP2U	3.849.747	75,28%	3.534.960	71,04%	1.169.648	64,47%	939.664	68,04%
Aviobridge	178.502	3,49%	233.101	4,68%	94.401	5,20%	69.156	5%
Counter dan *Conveyor*	135.002	2,64%	149.869	3,01%	44.196	2,43%	25.846	1,87%
Baggage Handling System	9.797	0,19%	5.280	0,10%	-	-	-	-
PJKP2U	220.472	4,31%	165.124	3,31%	124.412	6,85%	131.770	9,54%

Berdasarkan hasil perhitungan dari segmen aeronautika PJP2U pada tahun 2020 menunjukkan bahwa telah terjadi penurunan sebesar 22.130.150 penumpang atau setara dengan 62% dibanding tahun 2019. Pada tahun 2021 Produksi pelayanan jasa penumpang pesawat udara (PJP2U) PT Angkasa Pura I menurun sebesar 18,88% atau setara dengan 2.572.833 penumpang dibanding tahun 2020 yang mencapai 13.625.441 penumpang. Total pendapatan pada tahun 2021 tercatat turun 23,87% dari tahun sebelumnya. Penurunan kinerja operasional disebabkan oleh penurunan jumlah penumpang karena adanya kenaikan harga tiket pesawat udara yang mengakibatkan

turunnya minat konsumen untuk menggunakan pesawat terbang dan efek dari pandemi covid 19 yang masih berlangsung membuat pemerintah melakukan pembatasan aktivitas masyarakat/penumpang sebagai bentuk pencegahan penyebaran virus covid 19. Kebijakan pemerintah juga pelarangan bagi warga negara asing untuk masuk ke indonesia yang mempengaruhi trafik penerbangan. Hal ini mengakibatkan tidak terbangnya maskapai penerbangan sehingga terjadi penurunan pada segmen PJP4U semakin terasa.

Tabel 11. Pendapatan dari Segmen Non Aeronautika (dalam jutaan rupiah)

Pendapatan Non Aeronautika	Tahun							
	2018	%	2019	%	2020	%	2021	%
Sarana Non Aeronautika	447.437	13,13%	420.492	11,50%	242.093	13,41%	287.535	15,75%
Sewa	696.473	20,43%	761.535	20,83%	531.014	29,41%	437.941	24%
Pergudangan dan logistik	229.173	6,73%	295.897	8,09%	326.884	18,10%	169.384	9,28%
Konsensi	1.554.211	45,61%	1.707.522	46,71%	427.189	23,66%	201.141	11,02%
Event dan Promosi	31.268	0,92%	37.636	1,03%	15.404	0,85%	13.811	0,75%
Pemakaian Ruang Tunggu	211.332	6,20%	138.297	3,78%	69.696	3,86%	36.594	2%
Jasa Penjualan Komoditas	-	-	-	-	-	-	225.834	12,37%
Jasa Pemeliharaan dan Perbaikan	82.403	2,42%	88.756	2,43%	88.718	4,91%	182.904	10,02%
Jasa Lainnya	155.142	4,55%	205.473	5,62%	104.066	5,76%	269.544	14,77%

Pada tahun 2019 pendapatan non aeronautika mengalami kenaikan sebesar Rp248,17 miliar dibandingkan tahun 2018. Kenaikan tersebut terutama berasal dari kenaikan pendapatan konsesi, tetapi pada tahun 2020 pendapatan konsesi mengalami penurunan hingga mencapai 1,28 triliun dari 1,70 triliun di 2019 menjadi 427 miliar di 2020. Dampak covid 19 menyebabkan pendapatan non aeronautika pada tahun 2020 menurun hingga 50,62% dibandingkan tahun 2019. pada pemakaian jasa pergudangan dan logistik tahun 2020 mengalami kenaikan sebesar 60,9 miliar dari tahun sebelumnya sedangkan jasa lainnya mengalami penurunan. Pada tahun 2021 pendapatan non aeronautika mengalami kenaikan sebesar 1% dibandingkan tahun 2020. Menurut sumber pendapatan terbesar yang diperoleh segmen non-aeronautika pada tahun 2021 dipengaruhi oleh implementasi perjanjian kerja sama kegiatan usaha jasa terkait antara PT Angkasa Pura I dengan mitra jasa terkait dengan 2 obyek perjanjian, yaitu jasa terkait pergudangan dan jasa terkait penanganan kargo dan pos di Bandar Udara PT Angkasa Pura I. Kenaikan produksi Jasa Terkait tahun 2021 dipengaruhi oleh event WSBK di Mandalika, Lombok, peningkatan jumlah barang dari transaksi e-commerce dan kerja sama pengiriman uang kartal dengan Bank Indonesia di wilayah Indonesia Timur.

BAB V
PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Ditinjau dari hasil dan pembahasan kinerja keuangan PT. Angkasa Pura 1 sebelum dan pada saat pandemi covid 19 dengan menggunakan uji *paired* sampel t-test dan perkembangan pendapatan aeronautika dan non aeronautika sebelum dan saat pandemi covid 19 dapat disimpulkan bahwa:

Dilihat dari indikator pengukuran melalui *current ratio* dan *cash ratio* tidak ada perbedaan signifikan antara *current ratio* dan *cash ratio* sebelum pandemi covid 19 dengan *current ratio* dan *cash ratio* pada saat pandemi covid 19. Dilihat dari indikator pengukuran melalui *debt asset ratio* dan *debt to equity ratio* tidak ada perbedaan signifikan yang terjadi sebelum dan saat pandemi covid 19. Dengan indikator return on asset terdapat perbedaan yang signifikan antara *return on asset* sebelum covid dengan *return on asset* saat covid. Berdasarkan indikator perhitungan return on equity tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada sebelum dan saat pandemi covid 19.

Berdasarkan perkembangan pendapatan aeronautika dan non aeronautika sebelum dan saat pandemi covid-19. Pendapatan aeronautika mengalami penurunan yang cukup tinggi pada tahun 2018-2021. Penurunan kinerja operasional disebabkan oleh penurunan jumlah penumpang karena adanya kenaikan harga tiket pesawat udara yang mengakibatkan turunnya minat konsumen untuk menggunakan pesawat terbang dan efek dari pandemi covid 19 yang masih berlangsung membuat pemerintah melakukan pembatasan aktivitas masyarakat/penumpang sebagai bentuk pencegahan penyebaran virus covid 19. Kebijakan pemerintah juga pelarangan bagi negara asing untuk masuk ke Indonesia yang berdampak pada trafik penerbangan internasional. Pendapatan non aeronautika sebelum pandemi covid 19 mengalami peningkatan yang lumayan besar, tetapi pada saat covid 19 pendapatan non aeronautika mulai mengalami penurunan dan hanya naik sebesar 1% pada tahun 2021.

5.2 Keterbatasan dan Saran

Waktu magang yang singkat menyebabkan kurang maksimal mengambil data. Bagi peneliti berikutnya disarankan untuk mengambil program magang dengan durasi waktu yang lebih lama.

5.3 Implikasi Penelitian

Hasil penelitian ini digunakan sebagai masukan bagi perusahaan untuk meningkatkan bidang non aeronautika karena terbukti dapat memberikan kontribusi terhadap pendapatan angkasa pura I pada saat ada kebijakan pembatasan mobilitas masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

Aditikus, C. E., Manoppo, W. S., & Mangindaan, J. V. (2021). Analisis Rasio Keuangan Untuk Mengukur Kinerja Keuangan. *Productivity, Vol. 2 No. 2, 2021, 2*, 152-157.

Arsan, B., Derriawan, D., & Sihite, M. (2021). Jurnal Syntax Transformation. (M. A. Equatora, Ed.) *Vol 2 No 04 (2021)*.

Dr. Justita Dura, S. M. (2022). *Pengungkapan Kinerja Ekonomi, Sosial, Lingkungan Pada Financial Performance Perusahaan Manufaktur.* (R. R. Rerung, Ed.) Media Sains Indonesia.

Dr. lr. Heru Irianto, M., Prof. Dr. lr. Endang Siti Rahayu, M.S, Dr. Ir. Sugiharti Mulya Handayani, MP, Mei Tri Sundari S.P., M.Si, & Setyowati, S.P., M.P. (2021). *Kinerja Usaha Mikro Kecil dan Menengah(UMKM) Pangan.* PSP-KUMKM LPPM UNS.

Dr. Rahayu SE, A. M. (2021). *Kinerja Keuangan Perusahaan.* Nas Media Pustaka.

Esomar, M. J., & Chritianty, R. (2021). Dampak Pandemi Covid-19 terhadap Kinerja Keuangan. *Jurnal Konsep dan Manajemen*, 227-233.

Fahmi, F., & Ardy, Y. R. (2022). Laporan Keuangan Konsolidasian PT Angkasa Pura I Tanggal 31 Desember 2021. 1-198.

Hantono, S. S. (2018). *Konsep Analisa Laporan Keuangan Dengan Pendekatan Rasio dan SPSS.* Yogyakarta: Deepublish.

Harisman, B. (2018). Analisis Kinerja Keuangan Ditinjau Dari Aspek Profitabilitas Dan Solvabilitas Pada PT Angkasa Pura I (Persero) Makassar. *Jurnal Riset Edisi XXV, 4, No.002*.

Hidayat, W. W. (2018). *Dasar - Dasar Analisa Laporan keuangan.* Uwais Inspirasi Indonesia.

Kasmir. (2016). *Pengantar Manajemen Keuangan.* Jakarta: Prenada Media.

Koapaha, H. P., & Supit, E. V. (2022, Januari-April). Financial Ratio Analysis to Asset The Financial Performance Of PT. Angkasa Pura I (PERSERO). *Jurnal Ilmiah Manajemen Bisnis dan Inovasi Universitas Sam ratulangi, Vol.9 No.1*, 191-209.

Pangihutan, F. L., & Simamora, S. C. (2019). Evaluasi Kinerja Keuangan Dengan Metode Komparatif dan Trend Pada PT. Angkasa Pura I (Persero) Periode 2012-2016. *Jurnal Bisnis dan Akuntansi Unsurya, Vol 4, No 1*.

Prof. Dr. A. Muri Yusuf, M. (2016). *Metode Penelitian: Kuantitatif, Kualitatif dan Penelitian Gabungan.* Prenada Media.

Ritonga, E. O. (2022). Analisis Rasio Laporan Keuangan pada PT Angkasa Pura I & II (Persero) Sebelum dan Saat Pandemi Covid-19 Periode 2018-2020. *JurnalMultidisiplinMadani(MUDIMA), Vol.2, No.4,2022: 1821-1832*.

Rumondor, C. G., Saerang, I. S., & Maramis, J. B. (n.d.). Analisis Kinerja Keuangan Sebelum dan Saat Pandemic Covid-19. *Jurnal EMBA, 10*, 1535-1544.

Saputro, D. F., & Hapsari, D. I. (2022). Dampak pandemi corona terhadap kinerja keuangan perusahaan pertambangan dan perkebunan. *NCAF, Vol.4*, 66-72.

Siswati, A. (2021). Dampak Pandemi Covid-19 pada Kinerja Keuangan. *Jurnal Ilmiah Bisnis, Manajemen dan Akuntansi, Vol.2*, 64-73.

Sudarmanto, E., & Rahmawati, I. (2022). *Manajemen Keuangan.* (M. J. Sirait, Ed.) Yayasan Kita menulis.

Sugiono, A. (2009). *Manajemen Keuangan Untuk Praktisi Keuangan.* Grasindo.

Suharyani, N., & Syah, H. M. (2020). Analisis Kinerja Segmentas Produk dan Geografis Pada PT. Kikijaya Airconindo. *Respository STIE INDONESIA (STEI) Jakarta*, 1-16.

Tampubolon, K., & Alfarizi, Z. (2018). *Transfer Pricing dan Cara Membuat TP Doc.* Sleman: CV BUDI UTAMA.

Ulum, A. M. (2020). Analaisis Pengukuran Kinerja Keuangan Pada PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara International Juanda Surabaya Dengan Pendekatan Balanced Scored. *Jurnal Akuntansi Akunesa*, 1-127.

Walesasi, E. (2022). Analisis Kesehatan dan Kinerja Keuangan pada PT Angkasa Pura I (Persero) Tahun 2018-2021. *KTTA thesis, Politeknik Keuangan Negara STAN.*

Wastuwidyaningrum. (2014). Analisis Kinerja Keungan dan non-Keuangan PT Angkasa Pura II Sebelum dan Setelah Lepasnya Pendapatan Aeronautica. *Respository Universitas Sanata Dharma Yogyakarta*, 1-94.

LAMPIRAN

Lampiran 1: Curiculum Vitae



AHMAD UKASYA ISRA
089622262868 | ahmadukasyaisra25@gmail.com | Condong Catur, Depok,
Daerah Istimewa Yogyakarta

RINGKASAN

Saya Ukasya, lahir di Palembang, 25 Oktober 2001. Saya merupakan mahasiswa aktif Universitas Islam Indonesia prodi Akuntansi. Saya memiliki kondisi kesehatan yang sangat baik. Dengan sifat disiplin, ramah dan dapat bekerja dalam tim. Saya sangat tertarik dan senang untuk belajar pengalaman baru, berkembang dengan kemampuan saya serta dapat beradaptasi dengan lingkungan yang baru.

PENGALAMAN ORGANISASI

Himpunan Mahasiswa Juruasan Akuntansi FBE UII **2019 - 2020**
Magang Divisi Humas
- Memperkenalkan HMJA KOMISI FBE UII dan menjalin hubungan baik di lingkungan eksternal maupun internal dengan berbagai kegiatan seperti : Forum Keluarga Bersama (FKB), Kunjungan Universitas dan Kunjungan Perusahaan

Accounting Generation Futsal League (AGFL) **2019**
Koordinator Perlengkapan dan Keamanan
- Mengatur dan mempersiapkan peralatan dan perlengkapan event.
- Mengatur dan mempersiapkan sarana –sarana yang berkaitan dengan keamanan acara
- Bertanggungjawab kepada ketua panitia

PENDIDIKAN

Universitas Islam Indonesia **2019**
S1 Akuntansi – 3.37/4.00

SKILLS and CERTIFICATION

- Skills : Microsoft Word, Microsoft Excel, Canva
- Certification : SAP S/4HANA (2021), Business Process Integration Configuration with SAP S4/HANA, Magang HMJA KOMISI FBE UII

Lampiran 2: Rasio Keuangan PT Angkasa Pura 1

Rasio keuangan	Tahun							
	2018	%	2019	%	2020	%	2021	%
Rasio Liabilitas								
Current Ratio								
Aset lancar / Utang lancar	5.115.606 / 7.614.990	67.17%	8.190.498 / 6.180.789	132.52%	3.883.057 / 4.766.653	81.46%	3.279.393 / 4.265.038	76.89%
Cash Ratio								
Kas setara kas + Investasi jgk pendek / Utang Lancar	3.149.114 + 478.107 / 7.614.990	47.63%	5.510.904 + 665.862 / 6.180.789	99.93%	1.470.030 + 96.115 / 4.766.653	32.86%	1.273.304 + 83.232 / 4.265.038	31.81%
Rasio Solvabilitas								
Debt to Asset Ratio								
Total Utang / Total Aset	16.556.691 / 31.608.916	52.37%	26.806.043 / 42.786.551	62.65%	29.220.811 / 42.576.845	68.63%	32.562.908 / 42.627.525	76.39%
Debt to Equity Ratio								
Total Utang / Total Modal	16.556.691 / 15.052.225	109.99%	26.806.043 / 15.980.508	167.74%	29.220.811 / 13.356.034	218.78%	32.562.908 / 10.064.616	323.54%
Rasio Rentabilitas								
Return on Asset								
Laba Bersih / Total Aset	2.005.918 / 31.608.916	6.34%	1.452.227 / 42.786.551	2.80%	(2.328.423) / 42.576.845	-5.47%	(3.279.466) / 42.627.525	-79.41%
Return on Equity								
Laba Bersih / Total Modal	2.005.918 / 15.052.225	13.32%	1.452.227 / 15.980.508	9.09%	(2.328.423) / 13.356.034	-17.43%	(3.279.466) / 10.064.616	-32.58%

Lampiran 3: Nota Dinas Pembayaran Pajak Kendaraan

PT Angkasa Pura I
Adi Sutjipto - Yogyakarta
Jalan Raya Solo KM. 9 Yogyakarta 55282
Indonesia
tel : +62 274 484261 fax : +62 274 484261
web : www.ap1.co.id

N O T A D I N A S
NOMOR : JOG.AD. 0211/KU.10/2022-B

Kepada Yth. : GENERAL MANAGER BANDARA ADISUTJIPTO
Dari : AIRPORT ADMINISTRATION MANAGER
Perihal : Laporan Realiasai Persekot Pembayaran Pajak Kendaraan Periode November 2022

Dengan hormat, menunjuk Nota Dinas Airport Administration Manager Nomor: JOG.AD.192/KU.10/2022-B tanggal 20 Oktober 2022 perihal Persetujuan Persekot Pembayaran Pajak Kendaraan periode November 2022, bersama ini kami sampaikan realisasi persekot tersebut dengan rincian sebagai berikut:

Persekot	: Rp. 13.200.000	(*tiga belas juta dua ratus ribu rupiah*)
Realisasi	: Rp. 12.334.000	(*dua belas juta tiga ratus tiga puluh empat ribu rupiah*)
Sisa saldo	: Rp. 866.000	(*delapan ratus enam puluh enam ribu rupiah*)

Demikian kami sampaikan, atas perhatian dan perkenaan Bapak kami sampaikan terima kasih.

Yogyakarta, 28 November 2022
PTS. AIRPORT ADMINISTRATION MANAGER,

KURNIA SUPARTININGSIH

JOG/JOG.AD/1897141-S/S.CAHYANI

Lampiran 4: Berita Acara Pembayaran Pajak Kendaraan

BANDAR UDARA INTERNASIONAL
Adisutjipto YOGYAKARTA

PT. Angkasa Pura I (Persero)
Adisutjipto International Airport:
Jl. Solo Km. 9 Yogyakarta 55282
Telp. (0274) 484261, Fax. (0274) 488155
web: www.adisutjipto-airport.co.id
Kantor Pusat Jakarta:
Kota Baru Bandar Kemayoran Blok B. 12 Kav. 2
Jakarta 10610, Indonesia
tel: 021 654 1961 fax: 021 654 1514 web: angkasapura1.co.id

AngkasaPura | AIRPORTS

BERITA ACARA PERTANGUNGJAWABAN PERSEKOT PEMBAYARAN PAJAK KENDARAAN PERIODE NOVEMBER 2022

Nomor: BA.JOG.AD.278/KU.10.04/2022

Pada hari ini, Rabu, tanggal enam belas bulan November tahun dua ribu dua puluh dua (16-11-2022), menerangkan bahwa telah dilaksanakan pembayaran pajak kendaraan dinas operasional PT Angkasa Pura I Bandara Internasional Adisutjipto Yogyakarta Periode November 2022 dengan biaya sebesar Rp. 12.334.000 (*dua belas juta tiga ratus tiga puluh empat ribu rupiah*), sesuai dengan rincian terlampir.

Demikian berita acara ini dibuat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Mengetahui :	Membuat :
PTS. Airport Administration Manager,	Officer,
KURNIA SUPARTININGSIH	SITI EKA CAHYANI

Lampiran 5: Sertifikat Magang



AngkasaPura | AIRPORTS

SERTIFIKAT

Nomor : AP.I.1227/DL.13/2022/GM.JOG-B

SERTIFIKAT INI DIBERIKAN KEPADA

AHMAD UKASYA ISRA

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

telah selesai dengan hasil **SANGAT BAIK** melaksanakan Praktek Kerja Lapangan
di PT Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta
Tanggal 5 September - 5 Desember 2022

Yogyakarta, 6 Desember 2022
GENERAL MANAGER,

AGUS PANDU PURNAMA