

SKRIPSI SITI HERLIZA Manajemen.pdf

by Turnitin LLC

Submission date: 23-Sep-2026 09:52AM (UTC+0700)

Submission ID: 3039637033

File name: SKRIPSI_SITI_HERLIZA_Manajemen.pdf (2.38M)

Word count: 13873

Character count: 93399

¹
**ANALISIS *FINANCIAL PERFORMANCE* DENGAN MENGGUNAKAN
STUDI *CURRENT RATIO*, *DEBT TO EQUITY RATIO*, DAN *NET PROFIT*
MARGIN : STUDI PADA PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) TBK**
²
TAHUN 2022-2024

SKRIPSI

*Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mengikuti Ujian Skripsi
Pada Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi Dan Bisnis
Universitas Islam Indragiri*



OLEH :

SITI HERLIZA
NIM : 101221010143

**PROGRAM STUDI MANAJEMEN
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS ISLAM INDRAGIRI
TEMBILAHAN**

2026

LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI

Pembimbing I dan II, dengan ini menyatakan bahwa :

Nama Mahasiswa : SITI HERLIZA

NIM : 101221010143

Konsentrasi : Manajemen Keuangan

Judul Skripsi : Analisis ¹ *Financial Performance* dengan Menggunakan
Studi *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Net Profit*
Margin : Studi Pada PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk
Tahun 2022-2024

² Skripsi mahasiswa tersebut diatas telah disetujui dan dinilai memenuhi standar ilmiah untuk diuji pada Ujian Skripsi (*Oral Comprehensive*) pada Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Islam Indragiri Tembilahan.

Tembilahan, 12 Februari 2026

Pembimbing I

Pembimbing II

Raju Maulana, S.E., M.M.

Muchlis, S.E., M.M.

²
LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

Nama Mahasiswa : SITI HERLIZA

NIM : 101221010143

Konsentrasi : Manajemen Keuangan

Judul Skripsi : Analisis ¹ *Finansial Performance* dengan Menggunakan
Studi Current Ratio, Debt to Equity Ratio, dan Net Profit
Margin : Studi Pada PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk
Tahun 2022-2024

²
Telah LULUS Ujian Skripsi (*Oral Comprehensive*) yang diselenggarakan oleh
Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Islam
Indragiri Tembilahan pada hari Rabu, tanggal 7 Mei 2026 dengan hasil sangat
memuaskan (A)

TIM PENGUJI,

RAJU MAULANA, S.E., M.M	Ketua	
MUHLIS, S.E., M.M	Sekretaris	
DR. H. AGUS MAULANA, S.E., ² M.M	Anggota	
BAYU FAJAR SUSANTO, S.E., M.M	Anggota	

Mengesahkan

DEKAN

KETUA PROGRAM STUDI

DR. AHMAD RIFA'I, S.E., M.Si

SYAFRINADINA, S.E., M.M

2

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertandatangan di bawah ini :

Nama Mahasiswa : SITI HERLIZA

NIM : 101221010143

Konsentrasi : Manajemen Keuangan

Judul Skripsi : Analisis ¹ *Finansial Performance* dengan Menggunakan
Studi *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Net Profit*
Margin : Studi Pada PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk
Tahun 2022-2024

2

Dengan ini menyatakan yang sebenarnya bahwa skripsi saya ini murni karya ilmiah saya dan tidak plagiat atau bersifat plagiarisme dari karya ilmiah orang lain. Dan apabila ternyata dikemudian hari diketahui dan dapat dibuktikan bahwa skripsi ini adalah hasil plagiat dari karya ilmiah orang lain maka saya bersedia dicabut gelar kesarjanaan saya serta diberi sanksi hukum sesuai peraturan dan perundangan yang berlaku.

Tembilahan, 12 Februari 2026

Penulis,

SITI HERLIZA
NIM. 101221010143

ABSTRAK

ANALISIS FINANCIAL PERFORMANCE DENGAN MENGGUNAKAN STUDI CURRENT RATIO, DEBT TO EQUITY RATIO, DAN NET PROFIT MARGIN : PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) TBK TAHUN 2022-2024

sitiherliza848@gmail.com

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kinerja keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk pada periode pasca restrukturisasi utang (2022-2024). Penilaian difokuskan pada tiga aspek fundamental keuangan: likuiditas (*Current Ratio*), solvabilitas (*Debt to Equity Ratio*/DER), dan profitabilitas (*Net Profit Margin*/NPM). Metode penelitian yang digunakan adalah analisis deskriptif kuantitatif dengan menghitung dan menginterpretasikan ketiga rasio keuangan berdasarkan data laporan keuangan perusahaan yang dipublikasikan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa: (1) Kinerja likuiditas berada dalam kondisi sangat lemah. *Current Ratio* perusahaan secara konsisten berada di bawah standar ideal 2:1, dengan rata-rata 0,50:1 dan deviasi rata-rata -74,8%. (2) Kinerja solvabilitas menunjukkan kondisi kritis dengan ekuitas negatif selama tiga tahun berturut-turut (rata-rata defisit USD 1,39 miliar). DER bernilai negatif (-506% s.d -625%), yang berdasarkan standar Kasmir (2019) termasuk kategori kritikal dan mengindikasikan *technical insolvency*. Restrukturisasi utang tahun 2022 belum berhasil memperbaiki struktur permodalan secara fundamental. (3) Kinerja profitabilitas sangat fluktuatif. Setelah disesuaikan dengan *one-time gain* restrukturisasi, NPM tercatat 8,9% (2022), 8,1% (2023), dan -2,0% (2024), di mana tahun 2024 gagal memenuhi standar industri 3-8% menurut IATA. Kesimpulannya, kinerja keuangan PT Garuda Indonesia periode 2022-2024 masih belum sehat. Perusahaan memerlukan intervensi strategis yang lebih komprehensif, seperti restrukturisasi permodalan yang agresif, pengendalian biaya operasional, dan peningkatan efisiensi, untuk mencapai kondisi keuangan yang berkelanjutan.

Kata Kunci: Kinerja Keuangan, *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Net Profit Margin*, Garuda Indonesia, Restrukturisasi Utang.

ABSTRACT

ANALISIS FINANCIAL PERFORMANCE PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) TBK PERIODE 2022-2024 BERDASARKAN CURRENT RATIO, DEBT TO EQUITY RATIO, DAN NET PROFIT MARGIN

sitiherliza848@gmail.com

This study aims to analyze the financial performance of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk in the post-debt restructuring period (2022-2024). The assessment focuses on three fundamental financial aspects: liquidity (Current Ratio), solvency (Debt to Equity Ratio/DER), and profitability (Net Profit Margin/NPM). The research method employed is quantitative descriptive analysis by calculating and interpreting these three financial ratios based on the company's published financial statements. The results indicate that: (1) Liquidity performance is in a very weak condition. The company's Current Ratio consistently falls below the ideal standard of 2:1, averaging 0.50:1 with an average deviation of -74.8%. (2) Solvency performance shows a critical condition with negative equity for three consecutive years (average deficit of USD 1.39 billion). The DER is negative (-506% to -625%), which, according to Kasmir (2019), falls into the critical category and indicates technical insolvency. The 2022 debt restructuring has not fundamentally improved the capital structure. (3) Profitability performance is highly volatile. After adjusting for the restructuring one-time gain, the NPM recorded was 8.9% (2022), 8.6% (2023), and -2.0% (2024), with 2024 failing to meet the industry standard of 3-8% according to IATA. In conclusion, PT Garuda Indonesia's financial performance for the 2022-2024 period remains unhealthy. The company requires more comprehensive strategic interventions, such as aggressive capital restructuring, operational cost control, and efficiency improvements, to achieve sustainable financial health.

1

Keywords: Financial Performance, Current Ratio, Debt to Equity Ratio, Net Profit Margin, Garuda Indonesia, Debt Restructuring.

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat rahmat dan karunia-Nya, penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul "¹**Analisis Financial Performance Dengan Menggunakan Studi Current Ratio, Debt to Equity Ratio, dan Net Profit Margin : Studi Pada PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Periode 2022-2024**". Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Manajemen pada Program Studi Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Islam Indragiri.

Teristimewa, penulis sampaikan rasa hormat dan terima kasih yang tak terhingga kepada kedua orang tua penulis, Ayahanda Heri Yanto dan Ibunda Sulastris, ¹⁰¹serta seluruh keluarga besar, yang senantiasa memberikan doa, restu, semangat, dan dukungan moril maupun materil yang tak terhingga. Adik-adik yang ⁵⁹selalu memberikan dukungan dan motivasi dalam penyusunan skripsi ini. ⁷⁸Terima kasih atas segala pengorbanan dan kasih sayang yang tiada henti.

²Penulis menyadari bahwa skripsi ini tidak akan selesai tanpa bantuan, bimbingan, dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Dr. Najamuddin. Lc, MA selaku Rektor Universitas Islam Indragiri.
2. Bapak Dr. Ahmad Rifa'i, S.E., M.Si, selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Islam Indragiri.

3. Ibu Syafrinadina, S.E., M.M., selaku Ketua Program Studi Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Islam Indragiri.
4. Bapak Raju Maulana, S.E., M.M, selaku Dosen Pembimbing I yang telah meluangkan waktu, tenaga, dan pikiran untuk memberikan bimbingan, arahan, serta saran yang sangat berharga sejak awal hingga selesainya skripsi ini.
5. Bapak Muchlis, S.E., M.M, selaku Dosen Pembimbing II yang juga telah memberikan bimbingan, motivasi, dan masukan yang sangat berarti dalam penyusunan skripsi ini.
6. Seluruh Bapak/Ibu Dosen dan Staf Akademik Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Islam Indragiri, yang telah memberikan ilmu pengetahuan, pengalaman, serta bantuan administratif selama penulis menempuh pendidikan.
7. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu, yang telah membantu dalam proses penyelesaian skripsi ini.

Penulis menyadari skripsi ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan. Semoga skripsi ini bermanfaat bagi pengembangan ilmu manajemen keuangan dan para pembaca.

Tembilahan, 06 April 2026

Penulis,

SITI HERLIZA
NIM. 101221010143

DAFTAR ISI

COVER.....	I
LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI.....	II
LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI.....	III
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	IV
ABSTRAK	V
ABSTRACT	VI
KATA PENGANTAR.....	VII
DAFTAR ISI	IX
DAFTAR TABEL.....	XI
DAFTAR GAMBAR	XII
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	6
1. Tujuan Penelitian.....	6
2. Manfaat Penelitian	7
D. Sistematika Penulisan	8
BAB II TELAAH PUSTAKA.....	10
A. Landasan Teori	10
²⁴ a. <i>Current Ratio</i>	16
b. <i>Debt to Equity Ratio</i>	17
² c. <i>Net Profit Margin</i>	19
B. Penelitian Terdahulu	19
C. Kerangka Pemikiran.....	22
D. Hipotesis	22
E. Variabel Penelitian.....	22
BAB III METODE PENELITIAN	26
A. Obyek dan Waktu Penelitian	26
B. Jenis dan Sumber Data	26

C. Populasi dan Sampel	28
D. Teknik Pengumpulan Data	29
E. Analisis Data.....	30
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	32
A. Gambaran Umum Obyek Penelitian	32
C. Analisis Beban Operasional.....	49
D. Analisis Margin Operasional tanpa <i>One-Time Gain</i>	52
E. Pembahasan	55
F. Implikasi Strategis	58
G. Analisis Kontribusi Strategi Diversifikasi.....	60
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	62
A. Kesimpulan	62
B. Saran	63
DAFTAR PUSTAKA.....	66
LAMPIRAN	68

DAFTAR TABEL

No. Tabel	Judul Tabel	Halaman
1.1	Data Finansial PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Periode 2022-2024	3
2.1	Standar Penilaian <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER)	18
2.2	Penelitian Terdahulu	20
2.3	Operasionalisasi Variabel Penelitian	24
4.1	Hasil Perhitungan <i>Current Ratio</i>	40
4.2	Perbandingan dengan Standar Industri 2:1	42
4.3	Hasil Perhitungan DER	44
4.4	Hasil Perhitungan NPM	47
4.5	Komposisi Beban Operasional PT Garuda Indonesia Tahun 2022-2024	49
4.6	Margin Operasional Disesuaikan	52

DAFTAR GAMBAR

No. Gambar	Judul Gambar	Halaman
2.1	Kerangka Pemikiran Penelitian	22

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

¹ Industri penerbangan global mengalami disrupsi parah pasca pandemi COVID-19 dengan penurunan *traffic* penumpang mencapai 60-70% pada periode 2020-2021. Menurut *International Air Transport Association* (IATA), pemulihan industri berlangsung gradual dengan proyeksi kembali ke level pra-pandemi pada tahun 2024-2025. Namun, tekanan biaya operasional, terutama kenaikan harga avtur sebesar 30-40% serta fluktuasi nilai tukar mata uang, menjadi tantangan tambahan dalam proses pemulihan yang berdampak signifikan terhadap stabilitas finansial perusahaan penerbangan di berbagai belahan dunia.

Di tingkat nasional, sektor transportasi udara Indonesia sebagai penunjang konektivitas negara kepulauan menghadapi tantangan kompleks dalam menjaga kontinuitas operasional. Karakteristik industri yang padat modal, sensitif terhadap siklus ekonomi, dan memiliki struktur biaya tetap yang tinggi menuntut pengelolaan keuangan yang *prudent* dan adaptif. Dalam konteks ini, kinerja keuangan menjadi indikator kritikal dalam menilai efektivitas perusahaan dalam mengelola sumber daya, memenuhi kewajiban, serta mencapai tujuan operasional dan strategis (Kasmir, 2021).

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk sebagai *flag carrier* nasional mengalami tekanan finansial berat yang berujung pada proses Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU) dan restrukturisasi utang senilai USD 9.8 miliar pada tahun 2022. Skema restrukturisasi yang komprehensif meliputi

konversi utang menjadi *equity*, penyesuaian jadwal pembayaran, dan pengurangan beban bunga diharapkan dapat memperbaiki struktur modal dan meningkatkan kelangsungan usaha perusahaan. ¹ Pasca restrukturisasi, perusahaan mulai menunjukkan tanda pemulihan melalui optimalisasi rute, pengendalian biaya operasional, dan peningkatan pendapatan, meskipun pemulihan kinerja belum sepenuhnya stabil (Tri Deska Ramadani et al., 2024).

¹ Sebagai bagian dari strategi pemulihan, *Garuda Indonesia* melakukan diversifikasi bisnis yang komprehensif melalui portofolio anak perusahaan. Perusahaan tidak hanya mengandalkan bisnis inti penerbangan penumpang, tetapi juga mengembangkan diversifikasi terkait (*related diversification*) seperti ¹ jasa katering melalui *Garuda Indonesia Catering*, perhotelan melalui *Aerowisata Hotels & Resorts*, biro perjalanan melalui *Goura Holiday*, serta jasa perawakan pesawat melalui *GMF AeroAsia*. Selain itu, perusahaan juga melakukan diversifikasi tidak terkait (*unrelated diversification*) dengan mengembangkan bisnis asuransi melalui *Garuda Indonesia Asuransi* dan pusat pelatihan melalui *Garuda Indonesia Training Center*. Strategi ¹ diversifikasi ini bertujuan untuk menciptakan sumber pendapatan alternatif dan mengurangi ketergantungan pada bisnis inti penerbangan yang sangat volatil. Data keuangan PT *Garuda Indonesia* periode 2022-2024 seperti disajikan dalam Tabel 1.1 mengungkap kondisi yang memerlukan analisis mendalam:

Tabel 1.1 Data Finansial PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Periode 2022-2024 (dalam USD)

No	Item Laporan Keuangan	2022	2023	2024
1	Pendapatan Usaha	2.100.080	2.936.631	3.416.527
2	Laba/(Rugi) Bersih	3.736.670	251,997	(69.776)
3	Total Aset Lancar	801.154	653.773	553.909
4	Total Liabilitas Jangka Pendek	1.681.030	1.165.156	1.173.273
5	Total Ekuitas	(1.535.099)	(1.282.727)	(1.351.897)

Sumber: PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. (2024). Laporan Keuangan Konsolidasian Tahun 2022-2024. Diunduh dari <https://www.garuda-indonesia.com>

Berdasarkan data pada Tabel 1.1, terlihat jelas fenomena yang kompleks antara peningkatan pendapatan dengan kerentanan fundamental keuangan. Di satu sisi, pendapatan usaha menunjukkan tren pemulihan operasional yang positif dengan kenaikan signifikan dari USD 2.100 juta (2022) menjadi USD 3.417 juta (2024). Namun di sisi lain, analisis rasio keuangan mengindikasikan adanya kerentanan fundamental. Likuiditas perusahaan yang diukur dengan *Current Ratio* tetap fluktuatif dan konsisten di bawah level aman, mengindikasikan kesulitan berkelanjutan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek.

Kondisi yang lebih krusial adalah ekuitas yang masih negatif hingga periode laporan terakhir, sehingga analisis struktur modal melalui *Debt to Equity Ratio* menjadi tidak dapat diinterpretasikan secara konvensional dan menegaskan status *insolvency* teknis perusahaan. Sementara itu, profitabilitas yang diwakili oleh *Net Profit Margin* menunjukkan volatilitas yang tinggi, ditandai dengan

penurunan drastis dari angka yang sangat tinggi pada 2022 yang didorong oleh keuntungan restrukturisasi menjadi negatif pada 2024. Pola ini mempertanyakan keberlanjutan *profitability* operasional yang sesungguhnya. Kontribusi pendapatan dari lini bisnis diversifikasi juga belum mampu sepenuhnya mengkompensasi tekanan pada bisnis inti penerbangan.

Penelitian terdahulu memperkuat pentingnya analisis ketiga rasio ini dalam menilai kinerja keuangan. Maulana (2022) dalam penelitiannya mengenai manajemen keuangan UMKM⁶ menemukan bahwa *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Net Profit Margin*⁵ merupakan indikator kunci dalam menilai kesehatan finansial perusahaan. Temuan ini sejalan dengan penelitian Putra & Rizyawati (2025) yang menyoroti pengaruh signifikan likuiditas terhadap kinerja keuangan PT Garuda Indonesia, meskipun belum mengintegrasikan variabel *leverage* dan profitabilitas secara bersamaan. Di sisi lain,¹ Allya et al. (2025) menemukan bahwa *leverage* memiliki pengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan pada perusahaan maskapai, sementara Chendra et al. (2025) mengungkapkan bahwa strategi restrukturisasi keuangan berhasil memperbaiki struktur modal perusahaan.

¹ Berdasarkan tinjauan terhadap penelitian terdahulu, terdapat beberapa kesenjangan yang perlu diisi. Penelitian Chendra et al. (2025) dan Allya et al. (2025) masih terbatas pada periode hingga 2023 tanpa mencakup perkembangan terbaru tahun 2024. Studi R. Aprilia (2024) dan Siti Mutmainah et al. (2023) fokus pada analisis rasio individu tanpa integrasi komprehensif ketiga aspek keuangan secara simultan. Khususnya, analisis mengenai dampak strategi diversifikasi

terhadap kinerja keuangan perusahaan pasca restrukturisasi masih sangat terbatas.

Selain itu, terdapat keterbatasan pembahasan mengenai dampak restrukturisasi terhadap kinerja keuangan berkelanjutan serta minimnya analisis tren perkembangan ketiga rasio secara terintegrasi.

Kesenjangan antara narasi pemulihan operasional melalui diversifikasi bisnis dan realitas kesehatan keuangan fundamental inilah yang membentuk *research gap*. Analisis komprehensif terhadap *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Net Profit Margin* secara simultan pada periode kritis pasca restrukturisasi (2022-2024) ini diharapkan dapat memberikan evaluasi yang objektif dan mendalam bagi para *stakeholder*. Penelitian ini juga diharapkan memberikan kontribusi empiris pada literatur manajemen keuangan, khususnya mengenai pola pemulihan perusahaan pasca proses restrukturisasi utang dalam industri penerbangan dengan pendekatan diversifikasi bisnis.

Pemilihan ketiga rasio keuangan didasarkan pada pertimbangan strategis dalam konteks perusahaan pasca restrukturisasi dengan struktur bisnis terdiversifikasi. Berdasarkan temuan Maulana (2022), *Current Ratio* merefleksikan kemampuan perusahaan dalam menjaga likuiditas di tengah kompleksitas operasional berbagai lini bisnis. *Debt to Equity Ratio* mengukur efektivitas program restrukturisasi dalam memperbaiki struktur permodalan, sementara *Net Profit Margin* mengevaluasi keberhasilan transformasi bisnis dan efisiensi operasional dalam portofolio bisnis yang terdiversifikasi. Ketiga rasio tersebut saling berkaitan dalam menciptakan kinerja keuangan yang optimal dan berkelanjutan.

Berdasarkan uraian di atas, penelitian ini difokuskan untuk menganalisis kinerja keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk periode 2022-2024 dengan menggunakan pendekatan analisis rasio keuangan yang komprehensif meliputi *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Net Profit Margin*. Analisis ini menjadi semakin relevan dengan mempertimbangkan strategi diversifikasi bisnis yang dijalankan perusahaan sebagai bagian dari transformasi pasca restrukturisasi. Analisis ini diharapkan mampu memberikan gambaran menyeluruh mengenai efektivitas strategi pemulihan perusahaan serta kontribusi terhadap pengembangan literatur manajemen keuangan pada sektor penerbangan pasca restrukturisasi.

28

B. Rumusan Masalah

Rumusan masalah pada penelitian ini adalah “Bagaimana Kinerja Keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk selama periode 2022-2024 jika diukur menggunakan *Current Ratio*, *Debt Equity Ratio*, dan *Net Profit Margin*?”

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

18

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui kinerja keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk dengan menggunakan *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio* dan *Net Profit Margin* selama periode 2022-2024.

2. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan memberikan manfaat baik secara akademis maupun praktis sebagai berikut:

1. Manfaat Akademis

Hasil penelitian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi dalam pengembangan literatur di bidang manajemen keuangan, khususnya yang berkaitan dengan analisis kinerja keuangan melalui rasio likuiditas, leverage, dan profitabilitas. Penelitian ini memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai kondisi keuangan perusahaan penerbangan, serta menjadi rujukan bagi penelitian selanjutnya yang mengkaji sektor industri yang sama pada periode yang berbeda. Selain itu, penelitian ini juga diharapkan dapat memperkaya bahan ajar dan literatur ilmiah yang relevan di bidang keuangan dan akuntansi.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini memberikan manfaat praktis bagi beberapa pihak. Bagi penulis, penelitian ini menjadi sarana penerapan ilmu keuangan dalam menganalisis laporan keuangan secara nyata serta meningkatkan keterampilan dalam mengolah data dan melakukan interpretasi hasil penelitian secara sistematis. Bagi perusahaan, khususnya PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, hasil penelitian ini dapat menjadi referensi terkait kondisi likuiditas, leverage, dan profitabilitas sebagai dasar evaluasi strategi dan perumusan kebijakan manajemen keuangan perusahaan. Bagi investor maupun calon investor, penelitian ini menawarkan informasi fundamental mengenai performa keuangan perusahaan

71 yang dapat digunakan sebagai pertimbangan dalam pengambilan keputusan investasi. Selain itu, penelitian ini juga bermanfaat bagi peneliti selanjutnya sebagai rujukan dalam penelitian terkait analisis rasio keuangan, khususnya pada sektor penerbangan pascarestrukturisasi.

62 D. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penelitian ini disusun agar memudahkan pembaca dalam memahami isi penelitian secara keseluruhan. 23 Adapun sistematika penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini berisi penjelasan mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan. 80 Bagian ini menjelaskan alasan dilaksanakannya penelitian serta arah dan ruang lingkup kajiannya.

60 BAB II : TELAAH PUSTAKA

Bab ini menguraikan teori-teori yang relevan dengan penelitian, meliputi konsep financial performance, rasio keuangan, likuiditas (*Current Ratio*), leverage 1 (*Debt to Equity Ratio*), dan profitabilitas (*Net Profit Margin*). 74 Selain itu, bab ini juga memuat hasil penelitian terdahulu dan kerangka pemikiran yang digunakan dalam penelitian.

22 BAB III : METODE PENELITIAN

Bab ini berisi penjelasan mengenai metode penelitian yang digunakan, meliputi jenis penelitian, pendekatan penelitian, lokasi dan waktu penelitian,

populasi dan sampel, teknik pengumpulan data, serta teknik analisis data yang digunakan untuk menjawab rumusan masalah.

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi hasil analisis data mengenai kinerja keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk berdasarkan rasio Current Ratio, Debt to Equity Ratio, dan Net Profit Margin pada periode 2022-2024. Hasil tersebut kemudian dibahas dan diinterpretasikan sesuai dengan teori dan konsep yang telah dijelaskan dalam tinjauan pustaka.

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi kesimpulan dari hasil penelitian serta saran yang dapat diberikan kepada pihak terkait berdasarkan temuan penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

BAB II

TELAAH PUSTAKA

A. Landasan Teori

98

1. Manajemen Keuangan

Manajemen keuangan merupakan cabang ilmu yang secara khusus mengkaji bagaimana sebuah organisasi mengelola sumber daya finansialnya, mulai dari proses pencarian dana, pengalokasian, hingga distribusi keuntungan yang diperoleh (Anwar, 2019). Dalam perspektif yang lebih operasional, Riyanto dalam R. Maulana (2022) memandang manajemen keuangan sebagai keseluruhan aktivitas perusahaan yang diarahkan pada upaya memperoleh dana dengan biaya serendah mungkin dan persyaratan yang paling menguntungkan, sekaligus mendayagunakan dana tersebut seefisien mungkin. Sejalan dengan itu, James C. Van Horne & Wachowicz dalam R. Maulana (2022) mendefinisikannya sebagai segala aktivitas yang berkaitan dengan perolehan, pendanaan, dan pengelolaan aset dengan mempertimbangkan berbagai tujuan perusahaan secara menyeluruh.

Dalam konteks yang lebih modern, Brigham & Houston (2020) menguraikan bahwa manajemen keuangan kontemporer bertumpu pada tiga keputusan utama yang saling berkaitan satu sama lain. Pertama adalah keputusan investasi, yakni bagaimana perusahaan mengalokasikan dananya ke dalam berbagai aset guna memperoleh imbal hasil di masa mendatang. Kedua adalah keputusan pendanaan, yang menyangkut pemilihan komposisi modal yang optimal antara utang dan ekuitas. Ketiga adalah kebijakan dividen, yaitu

penentuan ⁸³ proporsi laba yang akan dibagikan kepada pemegang saham versus yang disimpan kembali untuk keperluan reinvestasi.

Dalam konteks industri penerbangan seperti PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, pengelolaan keuangan memegang peranan yang sangat strategis mengingat sifat industri ini yang membutuhkan modal besar, sangat peka terhadap perubahan kondisi ekonomi, dan memiliki beban biaya tetap yang tinggi. ¹ Chendra et al. (2025) mengungkapkan bahwa langkah restrukturisasi keuangan yang menyeluruh termasuk renegosiasi jadwal pembayaran utang dan optimasi portofolio asset terbukti mampu memperbaiki komposisi modal serta memperluas ruang gerak keuangan perusahaan. Temuan tersebut diperkuat oleh Allya et al. (2025) yang menegaskan pentingnya pengelolaan keuangan yang prudent dalam menjaga kondisi likuiditas dan solvabilitas di tengah tekanan industri yang dinamis.

⁴ 2. Kinerja Keuangan (*Financial Performance*)

Kinerja keuangan pada dasarnya merupakan gambaran kondisi finansial suatu perusahaan yang ditelaah menggunakan instrumen analisis tertentu, sehingga ¹ dapat diketahui sejauh mana efektivitas kebijakan dan keputusan manajemen yang telah dijalankan (Sutrisno, 2019). Lebih spesifik, Fahmi (2016) memaknai ² kinerja keuangan sebagai suatu proses analisis untuk menilai seberapa baik perusahaan telah menerapkan kaidah-kaidah pengelolaan keuangan, yang pada akhirnya memberikan gambaran mengenai tingkat kesehatan finansial organisasi tersebut. Dengan demikian, tujuan utama penilaian kinerja keuangan adalah mengukur

efisiensi dan efektivitas ² perusahaan dalam mengelola serta mendayagunakan sumber daya yang dimilikinya.

Kasmir (2021) mendefinisikan kinerja keuangan sebagai capaian yang berhasil diraih ¹ perusahaan dalam mengelola sumber daya finansialnya secara efektif selama rentang waktu tertentu. Penilaian kinerja keuangan bertujuan untuk mengetahui kondisi kesehatan keuangan perusahaan, mengidentifikasi pola tren finansial, serta mengevaluasi efektivitas strategi manajemen yang telah diterapkan. Brigham & Houston (2020) menambahkan bahwa kinerja keuangan bukan sekadar cerminan pencapaian historis, melainkan juga menjadi indikator fundamental untuk memprediksi prospek pertumbuhan dan keberlangsungan perusahaan ke depannya. Oleh karenanya, evaluasi kinerja keuangan menjadi ⁴⁵ landasan bagi berbagai pihak baik internal seperti manajemen, maupun eksternal seperti investor, kreditor, dan pemerintah dalam mengambil keputusan ekonomi.

Analisis kinerja keuangan dapat dilakukan melalui berbagai ⁵⁴ laporan keuangan perusahaan, yang meliputi laporan posisi keuangan, laporan laba rugi, laporan arus kas, dan laporan perubahan ekuitas. Harahap (2020) menyatakan bahwa rasio keuangan menyajikan informasi yang komprehensif mengenai ⁷³ kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendek (likuiditas), struktur pendanaan beserta risiko yang menyertainya (solvabilitas), serta kapasitas menghasilkan laba (profitabilitas). Van Horne & Wachowicz (2018) ⁹ mengklasifikasikan analisis rasio keuangan ke dalam lima kelompok, yaitu:

1. Rasio *Likuiditas* yang mengukur kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendek;

2. Rasio *Leverage* yang menganalisis struktur modal dan kemampuan memenuhi kewajiban jangka panjang;
3. Rasio Aktivitas yang mengevaluasi efisiensi penggunaan aset;
4. Rasio Profitabilitas yang mengukur kemampuan menghasilkan laba; dan Rasio Nilai Pasar yang merefleksikan persepsi investor terhadap kinerja perusahaan.

Gitman & Zutter (2020) menekankan bahwa analisis kinerja keuangan yang komprehensif harus mempertimbangkan dimensi time value of money serta risiko dalam setiap pengambilan keputusan finansial. Sementara itu, Ross et al. (2019) menekankan pentingnya analisis tren dan perbandingan dengan perusahaan sejenis untuk memperoleh pemahaman yang lebih dalam mengenai posisi kompetitif perusahaan. Ioannou & Serafeim (2021) menambahkan bahwa penilaian kinerja keuangan masa kini juga wajib mempertimbangkan aspek keberlanjutan, di mana perusahaan tidak hanya dituntut mencapai kinerja finansial yang baik, tetapi juga harus memperhatikan aspek lingkungan, sosial, dan tata kelola (ESG).

Dalam perkembangan terkini, Damodaran (2019) mencatat bahwa penilaian kinerja keuangan modern telah merambah penggunaan metrik seperti *Economic Value Added* (EVA) dan *Market Value Added* (MVA) yang mengukur nilai tambah nyata bagi pemegang saham. Brealey et al. (2020) juga mengungkapkan bahwa integrasi antara analisis keuangan konvensional dengan pendekatan big data dan kecerdasan buatan mampu menghasilkan wawasan yang lebih akurat dan real-time bagi para pengambil keputusan.

⁴¹ Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa analisis kinerja keuangan merupakan proses yang bersifat multidimensional ⁸ tidak hanya berfokus pada pencapaian laba semata, tetapi juga mencakup evaluasi efisiensi operasional, stabilitas finansial, penciptaan nilai, serta keberlanjutan perusahaan dalam jangka panjang.

¹⁷ 3. Rasio Keuangan

Rasio keuangan merupakan instrumen analisis yang dimanfaatkan untuk mengevaluasi kondisi dan kinerja perusahaan melalui perbandingan data-data dalam laporan keuangan. ¹ Brigham & Houston (2020) menjelaskan bahwa rasio keuangan membantu menginterpretasikan informasi finansial sehingga dapat digunakan untuk menilai kesehatan perusahaan, memprediksi kondisi ke depan, serta menopang pengambilan keputusan manajerial. Melalui analisis rasio, berbagai aspek perusahaan dapat dinilai, mulai dari kemampuan memenuhi kewajiban jangka pendek (likuiditas), struktur pendanaan dan risiko keuangan (leverage), hingga kapasitas menghasilkan laba (profitabilitas) (Kasmir, 2021; Van Horne & Wachowicz, 2018).

Secara metodologis, Gitman & Zutter (2020) mengklasifikasikan rasio keuangan ke dalam lima kategori. Pertama, ⁹ rasio likuiditas yang mengukur kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendek. Kedua, rasio aktivitas yang mengevaluasi efisiensi pemanfaatan aset. Ketiga, rasio leverage atau solvabilitas yang menganalisis komposisi permodalan. Keempat, ⁸⁶ rasio profitabilitas yang mengukur kemampuan menghasilkan laba. Kelima, rasio nilai pasar yang mencerminkan persepsi investor terhadap perusahaan.

Rasio keuangan menjadi instrumen penting bagi ⁵ pihak internal seperti manajemen maupun pihak eksternal seperti investor, kreditor, dan regulator. Bagi investor, analisis rasio berfungsi sebagai alat untuk menilai prospek pertumbuhan dan risiko investasi, sedangkan bagi kreditor digunakan untuk mengevaluasi kemampuan bayar perusahaan (Ross et al., 2019). Damodaran (2019) menegaskan bahwa interpretasi rasio keuangan harus mempertimbangkan faktor industri, kondisi makroekonomi, dan karakteristik spesifik perusahaan agar menghasilkan kesimpulan yang tepat sasaran.

Dalam penelitian ini, tiga rasio fundamental dipilih ¹ untuk menilai kinerja keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, yaitu ³⁵ *Current Ratio* (CR) sebagai ukuran likuiditas, *Debt to Equity Ratio* (DER) sebagai indikator solvabilitas, dan *Net Profit Margin* (NPM) sebagai ukuran profitabilitas. Fahmi (2016) menyatakan bahwa ⁴⁶ *Current Ratio* yang ideal umumnya berada pada kisaran 150-200%, sementara *Debt to Equity Ratio* yang sehat tidak melampaui 100% guna meminimalkan risiko finansial. Ketiga ⁸ rasio ini dipilih karena dinilai mampu memberikan gambaran menyeluruh mengenai kapasitas operasional perusahaan, khususnya dalam konteks industri yang padat modal seperti penerbangan.

⁵⁰ *Current Ratio* mencerminkan kemampuan perusahaan dalam melunasi kewajiban jangka pendek menggunakan aset lancar yang dimiliki; menurut Harahap (2020), rasio ini merupakan indikator kunci stabilitas operasional perusahaan. ⁵ *Debt to Equity Ratio* menggambarkan seberapa besar ketergantungan perusahaan terhadap utang dalam membiayai operasionalnya; Sutrisno (2019) menyatakan bahwa rasio ini mencerminkan kebijakan pendanaan sekaligus

tingkat risiko finansial yang diemban perusahaan. Adapun ⁴³ *Net Profit Margin* mengukur seberapa efektif perusahaan dalam mengubah pendapatan menjadi laba bersih; Kasmir (2021) menyatakan bahwa rasio ini merupakan cerminan efisiensi operasional dan kemampuan manajemen dalam mengendalikan biaya.

Van Horne & Wachowicz (2018) menunjukkan bahwa ketiga rasio ini saling berkaitan dalam menciptakan nilai perusahaan: likuiditas yang terjaga mendukung kelancaran operasional, struktur modal yang optimal menekan biaya modal, dan profitabilitas yang kuat menjadi fondasi pertumbuhan berkelanjutan. Dengan demikian, kombinasi ketiga rasio ini memberikan penilaian yang holistik terhadap stabilitas, risiko, dan profitabilitas PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk sebagai indikator efektivitas strategi keuangan yang dijalankan.

¹⁰ a. *Current Ratio*

Current Ratio adalah rasio likuiditas yang digunakan untuk mengukur sejauh mana perusahaan mampu melunasi kewajiban jangka pendeknya dengan menggunakan aset lancar yang tersedia (Kasmir, 2021). Rasio ini memberikan gambaran kekuatan likuiditas perusahaan ¹⁰ dan menjadi salah satu indikator keamanan yang diperhatikan oleh para kreditor jangka pendek.

Rumus perhitungannya adalah:

$$\text{Current Ratio} = \frac{\text{Current Assets}}{\text{Current Liabilities}}$$

Menurut Brigham & Houston (2020) dalam *Fundamentals of Financial Management*, rasio lancar (*current ratio*) yang ideal secara umum adalah 2:1, ⁶⁸

yang berarti setiap Rp1 utang jangka pendek dijamin oleh Rp2 aset lancar. Standar ini merupakan praktik terbaik (*best practice*) dalam analisis keuangan korporat karena memberikan tingkat keamanan (*margin of safety*) yang memadai bagi kreditor jangka pendek. Meskipun demikian, Brigham & Houston juga menyatakan bahwa standar ini dapat bervariasi antar industri. Industri dengan perputaran kas cepat seperti ritel dapat beroperasi dengan rasio lebih rendah, sementara industri padat modal seperti manufaktur dan penerbangan umumnya mengacu pada standar 2:1 sebagai indikator likuiditas yang sehat.

Rasio yang tinggi menunjukkan bahwa perusahaan memiliki aset lancar yang cukup untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya, namun nilai yang terlalu tinggi dapat menunjukkan adanya aset menganggur yang tidak dimanfaatkan secara produktif (Hery, 2022). Sebaliknya, rasio yang rendah dapat mengindikasikan potensi masalah likuiditas dan risiko gagal bayar. Oleh karena itu, penilaian rasio ini harus mempertimbangkan konteks industri dan strategi operasional perusahaan.

b. Debt to Equity Ratio

Debt to Equity Ratio (DER) adalah rasio yang digunakan untuk mengukur proporsi penggunaan utang dalam struktur pendanaan perusahaan dibandingkan dengan modal sendiri (Brigham & Houston, 2020). DER memberikan gambaran mengenai tingkat leverage perusahaan sekaligus seberapa besar risiko finansial yang ditanggungnya. Harahap (2020) menegaskan bahwa semakin tinggi nilai DER, semakin besar ketergantungan perusahaan pada pendanaan eksternal,

sehingga potensi risiko gagal bayar dan tekanan terhadap arus kas pun semakin meningkat.

Rumus perhitungannya⁹¹ adalah:

$$\text{Debt to Equity Ratio} = \frac{\text{Total Debt}}{\text{Total Equity}}$$

Menurut Kasmir (2019), standar penilaian kesehatan⁷ Debt to Equity Ratio dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 2.1 Standar Penilaian¹²¹ Debt to Equity Ratio (DER)

Nilai DER	Kategori
< 50%	Sangat Baik
50% - 100% ¹¹⁸	Baik
100% - 150%	Cukup Baik
> 200%	Tidak Sehat
Negatif	Kritikal

Sumber: Kasmir (2019)

Nilai DER yang ideal bervariasi antar sektor. Industri yang bersifat *capital intensive* seperti penerbangan cenderung memiliki DER lebih tinggi karena kebutuhan pembiayaan aset operasional yang besar. Namun, DER yang terlampaui tinggi dapat membatasi fleksibilitas keuangan² dan menurunkan kepercayaan investor. Karena itu, pengelolaan struktur modal yang seimbang menjadi aspek krusial dalam menjaga kestabilan finansial jangka panjang.

²⁶
c. Net Profit Margin

Net Profit Margin (NPM) adalah rasio profitabilitas yang mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba bersih dari setiap satuan pendapatan yang diperoleh (Kasmir, 2021). Rasio ini mencerminkan tingkat efisiensi operasional sekaligus efektivitas manajemen dalam mengendalikan seluruh komponen biaya. ⁶⁶ Semakin tinggi nilai NPM, semakin baik kemampuan perusahaan dalam mengonversi pendapatan menjadi laba bersih (Hery, 2022).

Rumus perhitungannya adalah:

¹¹²

$$\text{Net Profit Margin} = \frac{\text{Net Profit}}{\text{Net Sales}} \times 100\%$$

Rasio ini sangat relevan bagi investor karena memberikan gambaran nyata mengenai tingkat keuntungan yang berhasil diraih ⁵ perusahaan setelah memperhitungkan seluruh beban operasional, bunga, dan pajak. NPM yang stabil dan cenderung meningkat mengindikasikan kinerja operasional yang solid serta kemampuan perusahaan mempertahankan daya saingnya di pasar. Sebaliknya, NPM yang menurun dapat menjadi sinyal meningkatnya beban biaya atau menurunnya efisiensi operasional, sehingga memerlukan perhatian dan analisis yang lebih mendalam.

B. Penelitian Terdahulu

Beberapa penelitian sebelumnya telah menganalisis kinerja keuangan pada berbagai perusahaan, termasuk ¹ PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, dengan menggunakan berbagai rasio keuangan. ²⁵ Berikut adalah beberapa penelitian yang relevan dengan topik ini:

Tabel 2.2 Penelitian Terdahulu

No.	Peneliti & Tahun	Judul	Variabel yang Digunakan	Hasil Utama
1	31 Indra et al. (2025)	Analisis Laporan Keuangan PT Garuda Indonesia Menggunakan Metode Horizontal dan Vertikal	Total Liabilitas, Total Ekuitas, Aset Lancar, Kewajiban Lancar	Kewajiban turun (211% → 109%), defisit ekuitas membaik (-111% → -9%), likuiditas naik 2022 lalu turun 2023
2	Allya et al. (2025)	Analisis Rasio Keuangan untuk Mengukur Kinerja Keuangan PT Garuda Indonesia 2022-2023	Current Ratio (CR), Debt to Equity Ratio (DER), Return on Equity (ROE)	CR rendah (0.4766-0.5611), DER tinggi (>1.19), ROE sangat rendah
3	Aprilia (2024)	Analisis Kinerja Keuangan PT Garuda Indonesia 2020-2022 (Restrukturisasi Utang)	DER, ROA, CR	Restrukturisasi menurunkan DER & naikan ROA; CR tetap rendah
4	Siti 3 lutmainah et al. (2023)	Analisis Kinerja Keuangan PT Garuda Indonesia Tbk	DER, CR	DER fluktuatif; CR naik signifikan 2022 namun tetap rendah
5	Putri (2024)	Analisis Kinerja Keuangan Pengelolaan Dana 1 desa	Efektivitas, pertumbuhan dana	Efektivitas 100%; pertumbuhan <25%
6	Mardatang et al. (2024)	Studi Rasio Likuiditas, Solvabilitas, Profitabilitas pada Alfaria Trijaya	CR, QR, DER, DAR, ROA, ROE	CR & QR lemah; DER >100%; ROA & ROE meningkat
7	Hidayah et al. (2024)	Analisis Kinerja Keuangan PT Bank BNI Metode EAGLE*/S	LDR, CAR, NPL, ROA, ROE	LDR turun; CAR naik
8	Tri Deska Ramadani et al., (2024)	Analisis Kinerja Keuangan Metode Du Pont System PT Telkom Indonesia	ROI, NPM, TATO	ROI naik karena NPM naik meskipun TATO turun

Sumber : Berbagai Penelitian

Secara umum, penelitian terdahulu menunjukkan bahwa PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk masih menghadapi tantangan dalam hal likuiditas, solvabilitas, dan profitabilitas, terutama pasca-restrukturisasi utang. Rasio Current Ratio dan Debt to Equity Ratio masih di luar standar industri,

sementara profitabilitas (diukur dengan ROE atau NPM) belum menunjukkan pemulihan yang signifikan. Namun, studi terbaru oleh (Chendra et al., 2025) menunjukkan tren perbaikan yang konsisten dalam struktur keuangan, terutama dalam penurunan kewajiban dan defisit ekuitas.

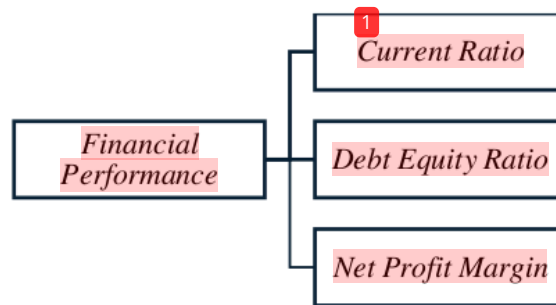
Posisi penelitian ini adalah untuk:

1. Memperbarui analisis dengan periode terbaru (2022-2024),
2. Fokus pada tiga rasio utama: ⁷⁶ *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Net Profit Margin*,
3. ⁷⁶ Memberikan rekomendasi strategis berdasarkan temuan terkini untuk mendukung perbaikan kinerja keuangan Garuda Indonesia,
4. Melengkapi penelitian sebelumnya dengan pendekatan rasio yang lebih spesifik dan terukur.

Dengan demikian, penelitian ini mengisi celah penelitian melalui analisis terbaru periode 2022-2024 dan fokus mendalam pada ⁷² *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Net Profit Margin* sebagai indikator utama ⁷² kinerja keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk.

C. Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran penelitian ini disajikan pada Gambar 1 berikut.



Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran Penelitian

Sumber: Allya et al.(2025): Aprillia (2024): Tri Deska Ramadani et al.(2024)

D. Hipotesis

Hipotesis dalam penelitian ini bersifat deskriptif, yaitu berupa dugaan sementara mengenai kondisi kinerja keuangan perusahaan berdasarkan rasio keuangan yang digunakan. Dengan demikian, hipotesis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut: “Diduga bahwa berdasarkan analisis rasio keuangan yang meliputi ¹ *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Net Profit Margin*, kinerja keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk pada periode 2022-2024 berada pada kondisi yang tidak sehat”.

E. Variabel Penelitian

Dalam penelitian ini, variabel yang digunakan terdiri dari ¹³ variabel independen (bebas) dan variabel dependen (terikat).

1. Variabel Bebas (*Independent Variables*)

Variabel bebas adalah faktor-faktor yang diduga mempengaruhi atau menyebabkan perubahan pada variabel terikat. Dalam penelitian ini, variabel bebas terdiri dari tiga rasio keuangan berikut:

19 a. *Current Ratio*

Current Ratio merupakan rasio likuiditas yang mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya menggunakan aset lancar. Rasio ini dioperasionalkan dengan membandingkan total aset lancar terhadap total kewajiban lancar. 88 Nilai *Current Ratio* yang lebih tinggi menunjukkan tingkat likuiditas yang lebih baik.

20 b. *Debt to Equity Ratio (DER)*

Debt to Equity Ratio (DER) adalah rasio solvabilitas yang menunjukkan struktur permodalan perusahaan dengan membandingkan total utang terhadap total ekuitas. Rasio ini mencerminkan tingkat ketergantungan perusahaan terhadap pendanaan dari utang dan risiko finansial yang dihadapinya. 5 Rasio ini dihitung dengan membagi total utang dengan total ekuitas.

c. *Net Profit Margin (NPM)*

36 *Net Profit Margin* (NPM) adalah rasio profitabilitas yang mengukur persentase laba bersih yang dihasilkan dari total pendapatan perusahaan. Rasio ini menilai efisiensi dan efektivitas perusahaan dalam mengelola operasionalnya untuk menghasilkan keuntungan. NPM dioperasionalkan dengan membagi 102 laba bersih dengan total pendapatan, kemudian dikalikan 100%.

58

2. Variabel Terikat (*Dependent Variable*)

Variabel terikat adalah *outcome* atau hasil yang dipengaruhi oleh variabel bebas. Kinerja Keuangan (*Financial Performance*) merupakan variabel terikat dalam penelitian ini. Variabel ini menggambarkan tingkat kesehatan, stabilitas, dan efektivitas secara keseluruhan dari pengelolaan sumber daya keuangan perusahaan. Dalam penelitian ini, Kinerja Keuangan dioperasionisasikan sebagai suatu konstruk komposit yang dinilai melalui analisis bersama terhadap ketiga variabel bebas, yaitu *Current Ratio* (likuiditas), *Debt to Equity Ratio* (solvabilitas), dan *Net Profit Margin* (profitabilitas). Dengan demikian, kinerja keuangan dipandang sebagai cerminan dari kondisi likuiditas, struktur modal, dan profitabilitas perusahaan secara simultan.

6

Tabel 2.3 Operasionalisasi Variabel Penelitian

Variabel	Indikator	Definisi Operasional	Skala Pengukuran
Variabel Bebas			
<i>Current Ratio</i> (X_1)	Total Aset Lancar / Total Kewajiban Lancar	Kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendek menggunakan aset lancar	Rasio
<i>Debt to Equity Ratio</i> (X_2)	Total Utang / Total Ekuitas	Proporsi utang terhadap modal sendiri untuk menilai risiko dan struktur modal	Rasio
<i>Net Profit Margin</i> (X_3)	Laba Bersih / Pendapatan $\times$ 100%	Kemampuan perusahaan menghasilkan laba bersih dari pendapatan	Persentase
Variabel Terikat			
<i>Financial Performance</i> (Y)	Analisis CR, DER, dan NPM	Tingkat kesehatan dan efektivitas	Kualitatif Deskriptif

Variabel	Indikator	Definisi Operasional	Skala Pengukuran
		pengelolaan keuangan perusahaan	(Berdasarkan data kuantitatif)

Sumber : Diolah dari berbagai referensi, 2025

Dengan operasionalisasi variabel tersebut, ⁵⁵ penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman empiris mengenai kontribusi likuiditas, struktur modal, dan profitabilitas terhadap ¹ kinerja keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk periode 2022-2024.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Obyek dan Waktu Penelitian

1. Obyek Penelitian

Objek penelitian ini adalah PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk., maskapai nasional yang sedang dalam masa pemulihan pasca-restrukturisasi utang. Periode 2022-2024 dipilih untuk menilai kinerja keuangan perusahaan melalui pendekatan rasio *likuiditas*, *leverage*, dan *profitabilitas*, dengan mempertimbangkan strategi diversifikasi bisnis yang dijalankan.

2. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan mulai bulan September 2025 hingga selesai, yang mencakup tahap pengumpulan data, pengolahan, analisis, serta penyusunan laporan hasil penelitian. Data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk selama periode tiga tahun, yaitu tahun 2022 hingga 2024.

B. Jenis dan Sumber Data

1. Jenis Data

Penelitian ini menggunakan kombinasi data kuantitatif dan kualitatif untuk mendukung analisis yang komprehensif dan kontekstual. Data kuantitatif diperoleh dari laporan keuangan resmi PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. periode 2022-2024, yang meliputi laporan posisi keuangan (neraca), laporan

laba rugi komprehensif, dan laporan arus kas. Data tersebut digunakan sebagai dasar perhitungan ⁶³ rasio keuangan seperti *current ratio*, *debt to equity ratio*, dan *net profit margin* serta untuk mengidentifikasi tren finansial perusahaan.

Sementara itu, data kualitatif dikumpulkan dari berbagai sumber naratif untuk memberikan kedalaman analisis dan konteks interpretatif. Sumber kualitatif meliputi laporan tahunan perusahaan, laporan manajemen, *press release* resmi presentasi investor, serta analisis industri dari publikasi terpercaya. Data ini digunakan untuk memahami strategi korporasi, perkembangan restrukturisasi, portofolio diversifikasi bisnis, dan dinamika eksternal yang memengaruhi kinerja keuangan Garuda Indonesia. Dengan memadukan kedua jenis data tersebut, ¹¹⁶ penelitian ini tidak hanya menilai performa numerik perusahaan, tetapi juga mengaitkannya dengan kebijakan manajemen, konteks industri, dan realitas operasional ¹¹⁴ yang lebih luas.

2. Sumber Data

²¹ Sumber data dalam penelitian ini adalah data sekunder yang diperoleh dari:

1. Laporan Keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk yang diunduh secara resmi dari website Bursa Efek Indonesia www.idx.co.id dan website resmi perusahaan www.garuda-indonesia.com.
2. ¹ Jurnal ilmiah, buku teks, dan publikasi terpercaya lainnya yang relevan dengan topik penelitian.

C. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi menurut Sugiyono (2019) adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh data keuangan yang tercatat dalam Laporan Keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk periode 1 Januari 2022 hingga 31 Desember 2024.

2. Sampel

Sampel menurut Sugiyono (2019) adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Penelitian ini menggunakan teknik sampel jenuh, di mana seluruh anggota populasi dijadikan sampel. Sampel dalam penelitian ini merupakan seluruh data laporan keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk yang dipublikasikan secara resmi (Laporan Tahunan Auditan dan Laporan Triwulanan) dalam periode 2022-2024 dan memiliki komponen-komponen yang lengkap untuk menghitung *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Net Profit Margin*.

D. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Dokumentasi

Teknik ini dilakukan dengan mengumpulkan dan menganalisis dokumen-dokumen resmi terkait objek penelitian. Tahapan pelaksanaannya meliputi:

- a. Pengunduhan Laporan Keuangan resmi PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk periode 2022-2024, termasuk Laporan Tahunan dan Laporan Keuangan Konsolidasian, dari situs resmi perusahaan www.garuda-indonesia.com pada bagian *Investor Relations*.
- b. Ekstraksi data numerik yang diperlukan dari laporan keuangan, meliputi: *Current Assets, Current Liabilities, Total Liabilities, Total Equity, Net Profit*, dan *Total Revenue*.
- c. Pencatatan dan verifikasi data ke dalam lembar kerja Microsoft Excel untuk memastikan keakuratan dan konsistensi data sebelum dianalisis.

2. Studi Pustaka

Teknik ini digunakan untuk mengumpulkan landasan teoritis dan konteks analisis dengan cara:

- a. Merujuk pada sumber-sumber literatur seperti buku teks, jurnal ilmiah, dan publikasi terpercaya yang membahas kinerja keuangan, analisis rasio keuangan, serta industri penerbangan.
- b. Mencari penelitian terdahulu yang relevan untuk dijadikan pembanding dan penguat analisis dalam penelitian ini.

- c. Menggunakan literatur pendukung untuk membantu interpretasi hasil temuan dan memberikan rekomendasi yang berdasar.

E. Analisis Data

Alat analisis yang digunakan adalah rasio, analisis rasio keuangan dilakukan dengan menghitung dan menginterpretasikan tiga rasio utama sebagai indikator kinerja keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. Rumus dan fokus interpretasi setiap rasio adalah sebagai berikut:

1. Current Ratio (CR)

Rumus:

$$\text{Current Ratio} = \frac{\text{Current Assets}}{\text{Current Liabilities}}$$

Mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Hasil perhitungan akan dibandingkan dengan standar umum industri penerbangan (misalnya, standar minimal 1.0 atau 1.5) untuk menilai tingkat likuiditas.

61

2. *Debt to Equity Ratio (DER)*

Rumus:

$$\text{Debt to Equity Ratio} = \frac{\text{Total Debt}}{\text{Total Equity}}$$

Mengukur struktur modal dan risiko solvabilitas perusahaan. Rasio ini akan dianalisis tren perubahannya pasca restrukturisasi utang, dimana penurunan DER mengindikasikan membaiknya struktur permodalan.

6

3. *Net Profit Margin (NPM)*

Rumus:

$$\text{Net Profit Margin} = \frac{\text{Net Profit}}{\text{Net Sales}} \times 100\%$$

Mengukur tingkat efisiensi dan profitabilitas akhir perusahaan. Analisis akan difokuskan pada tren pergerakan NPM, apakah masih negatif, mendekati titik impas (*break-even*), atau telah menunjukkan profit yang sustainable.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Obyek Penelitian

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk berdiri sebagai maskapai penerbangan nasional Indonesia yang tidak hanya berfungsi sebagai *flag carrier*, tetapi juga menyanggah peran simbolis sebagai representasi bangsa di kancah penerbangan internasional. Didirikan pada tanggal 31 Maret 1950 dengan nama awal Garuda Indonesian Airways, kelahiran maskapai ini merupakan buah dari perjanjian kerja sama antara pemerintah Indonesia yang baru merdeka dengan KLM *Royal Dutch Airlines*. Nama "Garuda" sendiri diusulkan secara langsung oleh Presiden Soekarno, yang terinspirasi dari mitologi burung Garuda dalam kebudayaan Hindu sebuah makhluk mitologis yang menjadi tunggangan Dewa Wisnu, melambangkan kekuatan, kebijaksanaan, dan kebanggaan nasional. Pada tahun 1954, maskapai ini resmi dinasionalisasi sepenuhnya di bawah kepemilikan pemerintah Indonesia, menandai awal dari perjalanan panjangnya sebagai maskapai kebangsaan. Status hukumnya kemudian ditingkatkan menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) pada tahun 1965, yang memberikan kerangka korporasi yang lebih modern dan otonom.

Perjalanan bisnis Garuda Indonesia telah melalui berbagai fase transformasi yang signifikan. Pada dekade 1970-an hingga 1980-an, maskapai ini berkembang pesat seiring dengan pertumbuhan ekonomi Indonesia dan menjadi tulang punggung konektivitas domestik di kepulauan terbesar di dunia. Era 1990-an membawa ekspansi internasional yang ambisius dengan penambahan rute ke

Eropa, Amerika, dan Timur Tengah. Namun, titik balik besar terjadi pada era 2010-an dengan diluncurkannya program Quantum Leap sebuah strategi transformasi menyeluruh yang berfokus pada modernisasi armada dengan pesawat generasi baru, peningkatan kualitas layanan hingga level *five-star service*, dan ekspansi agresif rute internasional. Program ini berhasil membawa Garuda masuk dalam jajaran maskapai bintang lima *Skytrax*, sebuah prestasi yang langka dalam industri penerbangan global.

Dampak pandemi COVID-19 menjadi ujian terberat dalam sejarah perusahaan. Seperti banyak maskapai di seluruh dunia, Garuda menghadapi krisis eksistensial dengan penurunan penumpang hingga lebih dari 90% pada puncak pandemi. Kondisi ini memicu proses restrukturisasi utang (*debt restructuring*) yang komprehensif pada tahun 2022, sebuah upaya penyelamatan yang melibatkan penjadwalan ulang pembayaran utang, konversi sebagian utang menjadi ekuitas, dan penyuntikan modal baru. Proses restrukturisasi ini tidak hanya sekadar penyelesaian masalah likuiditas jangka pendek, tetapi juga menjadi momentum untuk transformasi bisnis yang lebih mendasar, termasuk penyesuaian model bisnis, optimalisasi jaringan rute, dan efisiensi operasional secara menyeluruh.

Sebagai maskapai *full-service*, Garuda Indonesia mengemban visi menjadi *The Airline of Choice* di kawasan Asia Tenggara sebuah maskapai pilihan utama yang tidak hanya andal dalam operasi tetapi juga unggul dalam pengalaman pelanggan. Misi perusahaan mencakup penyediaan ¹¹³ layanan penerbangan yang aman, nyaman, dan tepat waktu, sambil tetap menjaga keberlanjutan bisnis dan

104
peningkatan nilai bagi seluruh pemangku kepentingan, terutama pemegang saham. Strategi operasional yang dijalankan dewasa ini bersifat multidimensi, mencakup modernisasi armada berkelanjutan dengan fokus pada pesawat yang lebih hemat bahan bakar seperti Airbus A330neo dan Boeing 737 MAX, optimalisasi jaringan rute dengan penekanan pada rute yang profitable dan memiliki daya saing tinggi, serta diversifikasi bisnis melalui pengembangan ekosistem perjalanan yang terintegrasi. Transformasi digital menjadi tulang punggung strategi ini, dengan investasi besar dalam platform digital untuk penjualan tiket, manajemen hubungan pelanggan, dan operasional yang lebih efisien.

Struktur organisasi PT Garuda Indonesia menganut sistem korporasi modern dengan pemisahan yang tegas antara fungsi pengawasan dan eksekusi operasional. Dewan Komisaris berperan sebagai organ pengawas yang bertanggung jawab memastikan jalannya 65 perusahaan sesuai dengan prinsip-prinsip tata kelola perusahaan yang baik (*Good Corporate Governance*), kepatuhan terhadap regulasi, serta perlindungan kepentingan pemegang saham. Sementara itu, Direksi sebagai organ eksekutif menjalankan operasional harian perusahaan melalui struktur direktorat yang komprehensif, meliputi Direktorat Keuangan yang mengelola aspek finansial dan investasi, Direktorat Operasi yang menangani aspek teknis penerbangan, Direktorat Komersial dan Pemasaran yang mengurus penjualan dan branding, Direktorat Teknik dan Pelayanan yang bertanggung jawab atas pemeliharaan armada, serta Direktorat Sumber Daya Manusia dan Umum yang mengelola aspek human capital dan administrasi umum. Untuk

memastikan akuntabilitas dan transparansi, perusahaan membentuk berbagai komite khusus di bawah Dewan Komisaris, termasuk Komite Audit yang mengawasi aspek akuntansi dan pelaporan keuangan, Komite Manajemen Risiko yang mengidentifikasi dan memitigasi berbagai risiko bisnis, serta Komite Nominasi dan Remunerasi yang mengatur penunjukkan direksi dan kebijakan kompensasi.

Sebagai entitas bisnis yang *go public*, Garuda Indonesia tercatat di ⁸⁹ Bursa Efek Indonesia sejak 11 Maret 2011 dengan kode saham GIAA. Pencatatan ini tidak hanya menjadi sumber pendanaan alternatif tetapi juga menuntut tingkat ⁷⁰ transparansi dan akuntabilitas yang lebih tinggi. Pemerintah Republik Indonesia melalui Kementerian Badan Usaha Milik Negara (BUMN) tetap menjadi pemegang saham pengendali dengan kepemilikan sekitar 60,5%, sementara sisanya dimiliki oleh publik, termasuk investor institusional dan retail. Struktur kepemilikan ini mencerminkan dualitas peran Garuda sebagai entitas komersial yang harus kompetitif di pasar sekaligus sebagai aset strategis nasional yang memiliki misi pelayanan publik.

Diversifikasi bisnis menjadi salah satu pilar strategis Garuda Indonesia dalam membangun ketahanan usaha. Melalui berbagai anak perusahaan, maskapai ini mengembangkan ekosistem perjalanan yang terintegrasi. Garuda Indonesia Catering berkembang menjadi penyedia jasa katering penerbangan terkemuka yang melayani tidak hanya Garuda tetapi juga maskapai lain di Indonesia dan regional. Aerowisata Hotels & Resorts mengelola jaringan properti akomodasi di berbagai destinasi strategis, menciptakan sinergi dengan bisnis penerbangan.

Goura Holiday beroperasi sebagai biro perjalanan lengkap yang menawarkan paket wisata terpadu. GMF AeroAsia, sebagai unit usaha pemeliharaan, perbaikan, dan perawakan pesawat (MRO), telah berkembang menjadi salah satu fasilitas MRO terbesar di Asia Tenggara. Sementara itu, Citilink Indonesia beroperasi sebagai maskapai anak perusahaan dengan model *low-cost carrier* yang menjangkau segmen pasar yang berbeda. Strategi diversifikasi ini bertujuan mengurangi ketergantungan pada pendapatan dari operasi penerbangan semata, menciptakan sumber pendapatan yang lebih stabil, dan membangun nilai tambah melalui layanan yang terintegrasi.

Lanskap industri penerbangan Indonesia yang sangat dinamis dan kompetitif menjadi konteks operasional Garuda Indonesia. Sebagai maskapai *full-service*, Garuda berhadapan dengan persaingan ketat dari ⁹⁷ maskapai *low-cost carrier* seperti Lion Air dan AirAsia yang mendominasi pasar domestik dengan model bisnis efisiensi tinggi dan penetapan harga agresif. Di pasar internasional, tantangan datang dari maskapai¹¹¹ maskapai Timur Tengah seperti Emirates dan Qatar Airways yang menawarkan layanan premium dengan jaringan global yang luas, serta maskapai regional seperti Singapore Airlines dan Thai Airways yang telah lama membangun reputasi sebagai maskapai kelas dunia. Tantangan operasional yang dihadapi bersifat multifaset, mencakup fluktuasi harga bahan bakar avtur yang sangat volatil dan menjadi komponen biaya terbesar, volatilitas nilai tukar mata uang yang mempengaruhi biaya operasi dalam mata uang asing, regulasi pemerintah yang terus berkembang baik di tingkat nasional maupun internasional⁹⁶, tekanan persaingan harga yang mempersempit margin keuntungan,

serta tuntutan berkelanjutan untuk investasi dalam teknologi dan sumber daya manusia.

Restrukturisasi utang yang diselesaikan pada tahun 2022 menjadi babak penting dalam perjalanan perusahaan. Proses ini melibatkan negosiasi yang kompleks dengan kreditor, termasuk bank-bank internasional, lessor pesawat, dan pemasok. Hasil restrukturisasi mencakup penjadwalan ulang pembayaran pokok dan bunga utang, konversi sebagian utang menjadi saham, serta penyediaan fasilitas pendanaan baru dengan persyaratan yang lebih ringan. Meskipun berhasil meredam krisis likuiditas jangka pendek dan memberikan ruang napas bagi perusahaan, restrukturisasi ini belum sepenuhnya menyelesaikan masalah fundamental terkait struktur permodalan yang tidak sehat, profitabilitas operasional yang masih rapuh, dan ketergantungan yang tinggi pada dukungan pemegang saham mayoritas. Kondisi inilah yang menjadikan analisis kinerja keuangan pasca-restrukturisasi menjadi sangat relevan untuk memahami daya tahan dan prospek keberlanjutan perusahaan di tengah lingkungan bisnis yang tetap menantang.

Dari perspektif tata kelola dan tanggung jawab sosial, Garuda Indonesia telah mengembangkan kerangka kerja yang komprehensif. Program *Garuda Green & Clean* mencerminkan komitmen terhadap keberlanjutan lingkungan dengan fokus pada pengurangan emisi karbon, efisiensi bahan bakar, dan manajemen limbah yang bertanggung jawab. Inisiatif Garuda Indonesia Peduli menunjukkan kepedulian sosial melalui berbagai program komunitas dan bantuan kemanusiaan. Secara keseluruhan, PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk hadir

sebagai entitas bisnis yang kompleks simbol kebanggaan nasional yang harus beroperasi dalam logika pasar yang kompetitif, aset strategis yang harus menjaga kontinuitas pelayanan publik, dan perusahaan komersial yang harus menciptakan nilai ekonomi bagi pemegang saham. Ketegangan antara berbagai peran inilah yang membentuk dinamika kinerja keuangannya, sekaligus menjadi konteks penting untuk memahami hasil analisis yang akan dipaparkan dalam bagian berikutnya.

B. Hasil Analisis

1. Hasil Analisis *Current Ratio*

Rumus :

$$\text{Current Ratio} = \frac{\text{Current Assets}}{\text{Current Liabilities}}$$

Berikut hasil perhitungan *Current Ratio* :

Tahun 2022 :

$$CR = \frac{801.153.825}{1.681.029.627} = 0,48$$

Hasil perhitungan *Current Ratio* sebesar 0,48 : 1 mengindikasikan bahwa setiap USD 1,00 utang jangka pendek yang jatuh tempo hanya dijamin oleh USD 0,48 aset lancar. Rasio ini jauh di bawah standar ideal 2 : 1, sehingga perusahaan tidak mampu menutup seluruh kewajiban jangka pendeknya tanpa tambahan dana eksternal. Defisit likuiditas pada tahun 2022 mencapai USD 879,9 juta, artinya perusahaan masih kekurangan USD 0,52 untuk setiap USD 1,00 utangnya.

Tahun 2023 :

$$CR = \frac{653.772.901}{1.165.155.552} = 0,56$$

Current Ratio meningkat menjadi 0,56 : 1 dibandingkan tahun sebelumnya. Peningkatan ini berarti untuk setiap USD 1,00 utang jangka pendek, perusahaan memiliki USD 0,56 aset lancar. Meskipun terjadi perbaikan, rasio ini tetap berada di bawah standar industri 2 : 1, dengan deviasi -72%. Artinya, perusahaan hanya memiliki sekitar 28% dari aset lancar yang diperlukan untuk mencapai likuiditas ideal. Perbaikan ini terutama didorong oleh penurunan liabilitas jangka pendek akibat restrukturisasi utang, bukan karena peningkatan aset lancar.

Tahun 2024 :

$$CR = \frac{553.908.871}{1.173.272.782} = 0,47$$

Current Ratio kembali menurun menjadi 0,47 : 1, nilai terendah selama periode penelitian. Untuk setiap USD 1,00 utang jangka pendek, perusahaan hanya memiliki USD 0,47 aset lancar. Kondisi ini menunjukkan bahwa perbaikan likuiditas pada tahun 2023 tidak berkelanjutan. Defisit likuiditas memburuk menjadi USD 619,4 juta (dihitung dari selisih antara aset lancar aktual dengan target 2 : 1). Penurunan ini disebabkan oleh berkurangnya aset lancar sebesar 15,3% dari tahun sebelumnya, sementara liabilitas jangka pendek cenderung stagnan.

Tabel 4.1 Hasil Perhitungan *Current Ratio* (dalam USD)

Tahun	Total Aset Lancar	Total Liabilitas Jangka Pendek	CR
2022	801.153.825	1.681.029.672	0,48 : 1
2023	653.772.901	1.165.155.552	0,56 : 1
2024	553.908.871	1.173.272.782	0,47 : 1

Sumber : diolah peneliti, 2026

¹ Kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya pada tahun 2022 berada dalam kondisi yang sangat lemah, dengan *current ratio* sebesar 0,48 : 1. Angka ¹²³ ini menunjukkan bahwa untuk setiap USD ¹,00 liabilitas jangka pendek yang jatuh tempo, PT Garuda Indonesia hanya memiliki USD 0,48 ¹⁰⁶ aset lancar yang dapat segera dikonversi menjadi kas. Kondisi ²⁴ ini mengindikasikan bahwa perusahaan tidak mampu melunasi kewajiban jangka pendeknya secara penuh tanpa melakukan penjadwalan ulang utang atau mengandalkan sumber pendanaan eksternal. Keterbatasan likuiditas ini terlihat dari ¹ defisit aset lancar sebesar USD 879,9 juta yang diperlukan untuk mencapai rasio 2:1.

Pada tahun 2023, kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendek mengalami perbaikan meski tetap tidak memadai, dengan peningkatan *current ratio* menjadi 0,56 : 1. Peningkatan ini berarti ³⁷ bahwa untuk setiap USD ¹,00 liabilitas jangka pendek, perusahaan kini memiliki USD 0,56 aset lancar meningkat USD 0,08 ⁷⁹ dari tahun sebelumnya. Namun secara fungsi, rasio ini tetap berada jauh di bawah standar industri, mengindikasikan bahwa perusahaan masih memerlukan tambahan USD 1,44 aset lancar untuk setiap USD 1,00 utang agar

dapat mencapai standar 2:1. Perbaikan ini terutama berasal dari penurunan liabilitas jangka pendek sebesar 30,7% melalui restrukturisasi utang.

Kemampuan likuiditas perusahaan justru memburuk pada tahun 2024, dengan *current ratio* turun menjadi 0,47 : 1 nilai terendah dalam tiga tahun. Angka ini mencerminkan ³⁷ bahwa untuk setiap USD 1,00 kewajiban jangka pendek, perusahaan hanya memiliki USD 0,47 aset lancar, atau dengan kata lain, kekurangan USD 1,53 aset lancar untuk memenuhi setiap USD 1,00 utang yang jatuh tempo berdasarkan standar 2:1. Kondisi ini memperburuk posisi likuiditas dengan defisit yang sangat besar untuk mencapai rasio yang ideal.

¹ Standar industri yang sehat menurut literatur keuangan korporat menetapkan *current ratio* ideal 2 : 1, ini berarti perusahaan harus memiliki aset lancar dua kali lipat dari liabilitas jangka pendeknya untuk memastikan kemampuan likuiditas yang memadai.

Perhitungan Deviasi:

Tahun 2022:

$$[(0,48 - 2,00) \div 2,00] \times 100\% = -1,52 \div 2,00 \times 100\% = -76\%$$

Tahun 2023:

$$[(0,56 - 2,00) \div 2,00] \times 100\% = -1,44 \div 2,00 \times 100\% = -72\%$$

Tahun 2024:

$$[(0,47 - 2,00) \div 2,00] \times 100\% = -1,53 \div 2,00 \times 100\% = -76,5\%$$

Tabel 4.2 Perbandingan dengan Standar Industri 2 : 1

Tahun	CR	Standar Industri	Deviasi dari Standar	Status
2022	0,48 : 1	2 : 1	-76%	Jauh di bawah standar
2023	0,56 : 1	2 : 1	-72%	Di bawah standar
2024	0,47 : 1	2 : 1	-76,5%	Jauh di bawah standar

Sumber : diolah peneliti, 2026

Deviasi negatif menunjukkan *current ratio* berada di bawah standar industri. Semakin besar nilai negatif, semakin buruk kondisi likuiditas perusahaan. Rata-rata deviasi selama tiga tahun adalah -74,8%, mengindikasikan bahwa perusahaan secara konsisten hanya memiliki sekitar 25% dari likuiditas yang dipersyaratkan standar industri.

2. Hasil Analisis ⁵³ *Debt to Equity Ratio*

Rumus :

$$\text{Debt to Equity Ratio} = \frac{\text{Total Debt}}{\text{Total Equity}}$$

Berikut hasil perhitungan *Debt to Equity Ratio* :

Tahun 2022 :

$$\text{DER} = \frac{7.770.110.129}{-1.535.099.150} = -5,06$$

Hasil perhitungan DER menunjukkan angka negatif sebesar -5,06 atau -506%. Nilai negatif ini bukan berarti rasio lebih baik dari nol, melainkan mencerminkan ¹⁰⁸ kondisi ekuitas yang negatif (defisit) sebesar USD 1,54 miliar. Secara matematis, nilai absolut 5,06 berarti total liabilitas perusahaan ¹ 5,06 kali

lebih besar dari defisit ekuitasnya. Berdasarkan standar Kasmir (2019), DER negatif termasuk dalam kategori kritikal dan mengindikasikan technical insolvency, yaitu kondisi di mana total liabilitas telah melampaui total aset perusahaan. Restrukturisasi utang yang baru dimulai pada tahun ini belum mampu memperbaiki struktur permodalan secara fundamental.

Tahun 2023 :

$$DER = \frac{8.010.372.227}{-1.282.727.174} = -6,25$$

DER memburuk menjadi -6,25 atau -625%, nilai terendah selama periode penelitian. Angka absolut 6,25 menunjukkan bahwa total liabilitas meningkat menjadi USD 8,01 miliar (naik 3,1%), sementara defisit ekuitas membaik tipis menjadi USD 1,28 miliar. Namun, perbaikan defisit ekuitas sebesar 16,4% tidak cukup mengimbangi peningkatan utang, sehingga rasio DER justru memburuk. Kondisi ini menegaskan bahwa restrukturisasi utang belum berhasil menciptakan struktur permodalan yang sehat. Perusahaan tetap dalam status technical insolvency dengan seluruh pendanaan operasional bergantung pada utang dan setoran modal pemegang saham.

Tahun 2024 :

$$DER = \frac{7.970.511.787}{-1.351.896.846} = -5,90$$

DER sedikit membaik menjadi -5,90 atau -590% dibandingkan tahun sebelumnya. Perbaikan ini terutama berasal dari penurunan total liabilitas sebesar 0,5% (USD 39,9 juta), bukan karena peningkatan ekuitas. Faktanya, defisit ekuitas

justru memburuk dari USD 1,28 miliar menjadi USD 1,35 miliar. Nilai absolut 5,90 menunjukkan bahwa meskipun terjadi perbaikan tipis, struktur permodalan perusahaan masih dalam kondisi kritis. Tidak adanya tren perbaikan berkelanjutan (fluktuasi -506% → -625% → -590%) mengindikasikan bahwa ¹restrukturisasi utang tahun 2022 lebih berfungsi sebagai solusi likuiditas jangka pendek, bukan transformasi struktur permodalan jangka panjang.

³
Tabel 4.3 Hasil Perhitungan DER (dalam USD)

Tahun	Total Liabilitas	Total Ekuitas	DER	DER (%)
2022	7.770.110.129	-1.535.099.150	-5,06	-506%
2023	8.010.372.227	-1.282.727.174	-6,25	-625%
2024	7.970.511.787	-1.351.896.846	-5,90	-590%

Sumber : diolah peneliti, 2026

Berdasarkan perhitungan pada Tabel 4.3, ¹PT Garuda Indonesia mengalami kondisi ekuitas negatif selama tiga tahun berturut-turut sejak periode 2022 hingga 2024. Kondisi ini mengakibatkan ¹²⁰Debt to Equity Ratio (DER) perusahaan bernilai negatif, yaitu -5,06 ¹pada tahun 2022, -6,25 pada tahun 2023, dan -5,90 pada tahun 2024. Pada tahun 2022, DER sebesar -5,06 menunjukkan bahwa perusahaan memiliki defisit ekuitas sebesar USD 1,54 miliar. Secara matematis, nilai absolut 5,06 berarti total liabilitas perusahaan ¹5,06 kali lebih besar dari nilai defisit ekuitasnya. Kondisi ini mencerminkan bahwa struktur permodalan perusahaan telah berada dalam kondisi kritis, meskipun proses restrukturisasi utang baru saja dimulai pada tahun yang sama.

Memasuki tahun 2023, DER memburuk menjadi -6,25 yang merupakan nilai terendah selama periode penelitian. Peningkatan nilai absolut dari 5,06

1 menjadi 6,25 menunjukkan bahwa proporsi utang terhadap defisit ekuitas semakin besar. Hal ini disebabkan oleh peningkatan total liabilitas sebesar 3,1% dari USD 7,77 miliar menjadi USD 8,01 miliar, sementara perbaikan ekuitas dari -1,54 miliar menjadi -1,28 miliar tidak cukup signifikan untuk mengimbangi pertumbuhan utang. Pada tahun 2024, DER sedikit membaik menjadi -5,90 namun tetap berada pada level yang sangat kritis. Perbaikan ini terutama berasal dari penurunan total liabilitas sebesar 0,5% atau USD 39,9 juta, meskipun ekuitas kembali memburuk menjadi -1,35 miliar. Fluktuasi tanpa tren perbaikan berkelanjutan ini mengindikasikan bahwa 1 restrukturisasi utang tahun 2022 belum berhasil memperbaiki struktur permodalan secara fundamental.

81 3. Hasil Analisis *Net Profit Margin*

Rumus :

$$Net Profit Margin = \frac{Net Profit}{Net Sales} \times 100\%$$

122 Berikut hasil perhitungan *Net Profit Margin* :

Tahun 2022 :

$$NPM = \frac{3.736.670.304}{2.100.079.558} \times 100\% = 178,0\%$$

Hasil perhitungan NPM sebesar 178,0% merupakan angka yang sangat tidak lazim dalam industri apapun. Nilai ini tidak mencerminkan kinerja operasional riil perusahaan, melainkan didorong oleh one-time gain (keuntungan satu kali) dari restrukturisasi utang sebesar USD 3,55 miliar. Keuntungan ini berasal dari

pengurangan beban utang (*forgiveness of debt*) yang dicatat sebagai pendapatan luar biasa (*extraordinary item*). Setelah dikeluarkan faktor non-operasional tersebut, laba bersih operasional aktual justru menunjukkan kerugian, dengan margin operasional disesuaikan sebesar -14,45% (lihat Tabel 4.6). Dengan demikian, NPM 178% tidak boleh diartikan sebagai kinerja profitabilitas yang sehat.

Tahun 2023 :

$$\text{NPM} = \frac{251.996.580}{2.936.631.094} \times 100\% = 8,6\%$$

NPM tercatat sebesar 8,6% setelah tidak lagi mengandung one-time gain restrukturisasi. Angka ini berada tepat di batas atas standar industri penerbangan full-service yang sehat menurut IATA (3%-8%). Artinya, dari setiap USD 100 pendapatan usaha, perusahaan berhasil memperoleh laba bersih USD 8,60. Pencapaian ini menunjukkan bahwa pasca restrukturisasi, perusahaan memiliki kapasitas untuk menghasilkan profitabilitas operasional yang memadai. Namun, posisi di batas atas standar ini masih rentan terhadap fluktuasi biaya, seperti terlihat pada penurunan drastis di tahun berikutnya.

Tahun 2024 :

$$\text{NPM} = \frac{-69.776.329}{3.416.526.588} \times 100\% = -2,0 \%$$

NPM merosot tajam menjadi -2,0%, jauh di bawah standar minimal industri 3%. Angka negatif ini berarti perusahaan mengalami kerugian bersih dari setiap aktivitas operasionalnya: dari setiap USD 100 pendapatan, perusahaan justru rugi

USD 2,0. Kemunduran ini terjadi meskipun pendapatan usaha tumbuh 16,3% menjadi USD 3,42 miliar. Penyebab utamanya adalah pertumbuhan beban operasional yang lebih tinggi (18,3%) melampaui pertumbuhan pendapatan, khususnya lonjakan beban pemeliharaan dan perbaikan sebesar 38,9%. Kondisi ini mengindikasikan bahwa perbaikan profitabilitas tahun 2023 tidak berkelanjutan.

Tabel 4.4 Hasil Perhitungan NPM (dalam USD)

Tahun	Laba/Rugi Bersih	Pendapatan Usaha	NPM (%)
2022	3.736.670.304	2.100.079.558	178,0%
2023	251.996.580	2.936.631.094	8,6%
2024	(69.776.329)	3.416.526.588	-2,0%

Sumber : diolah peneliti, 2026

⁵⁵ Kemampuan PT Garuda Indonesia dalam menghasilkan laba dari operasional usahanya menunjukkan volatilitas yang sangat tinggi selama periode ⁴⁶ 2022-2024 berdasarkan analisis *Net Profit Margin* (NPM). Pada tahun 2022, perusahaan mencatat NPM luar biasa sebesar 178,0%, suatu nilai yang sangat tidak biasa dalam industri apapun. Namun, analisis lebih mendalam mengungkapkan bahwa angka ini terutama dipengaruhi oleh ¹ *one-time gain* dari restrukturisasi utang sebesar USD 3,55 miliar. Setelah dilakukan penyesuaian dengan mengeluarkan faktor non-operasional ini, NPM sesungguhnya berada pada kisaran 8,9% nilai yang lebih realistis dan sejalan dengan kinerja industri.

Tahun 2023 menunjukkan normalisasi kinerja profitabilitas dengan NPM sebesar 8,6%, yang berada tepat di batas atas standar industri yang sehat (3-8%). Rasio ini mengindikasikan bahwa dari setiap USD 100 pendapatan usaha,

perusahaan berhasil memperoleh laba bersih USD 8,60. Pencapaian ini mencerminkan kemampuan perusahaan dalam mengelola biaya operasional dengan cukup efektif untuk menghasilkan profitabilitas yang memadai pasca-restrukturisasi. Deviasi dari standar minimal 3% adalah +187%, menunjukkan kinerja yang baik meski harus dicatat bahwa posisi di batas atas standar masih rentan terhadap fluktuasi biaya.

Pada tahun 2024, terjadi kemunduran signifikan dengan NPM menjadi -2,0%, gagal mencapai standar minimal industri sebesar 3%. Deviasi negatif sebesar 167% dari standar minimal mengindikasikan bahwa perusahaan mengalami kerugian operasional dari bisnis intinya. Penurunan ini terjadi meskipun pendapatan usaha meningkat 16,3% menjadi USD 3,42 miliar, ¹ namun diiringi peningkatan beban operasional yang lebih tinggi sebesar 18,3%. NPM negatif mencerminkan ketidakmampuan perusahaan mengontrol struktur biaya secara efektif.

Menurut IATA *Profitability Report* (2023), standar *Net Profit Margin* untuk maskapai penerbangan *full-service* berada pada rentang 3% hingga 8%. Rentang ini merupakan acuan umum ¹⁶ untuk menilai kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba yang berkelanjutan dari operasional intinya.

Setelah penyesuaian untuk faktor non-operasional, tren NPM menunjukkan pola yang lebih jelas: 8,9% (2022) → 8,6% (2023) → -2,0% (2024). Penurunan drastis dari 8,6% ke -2,0% mencerminkan kemerosotan kinerja profitabilitas yang sangat signifikan dalam waktu singkat. ¹ Rata-rata NPM setelah penyesuaian adalah

5,17%, yang masih berada dalam rentang standar industri, namun volatilitas yang tinggi mengindikasikan ketidakstabilan dalam pengelolaan biaya dan penghasilan.

Ketidakmampuan mempertahankan NPM dalam standar industri secara konsisten, terutama kegagalan mencapai standar minimal di tahun 2024, mencerminkan tantangan fundamental dalam mengontrol biaya operasional dan menjaga daya saing di pasar yang kompetitif. Kondisi ini memerlukan evaluasi ulang strategi operasional dan pengendalian biaya untuk mencapai profitabilitas yang berkelanjutan sesuai dengan praktik terbaik dalam industri penerbangan.

C. Analisis Beban¹ Operasional

Beban operasional Garuda Indonesia selama periode 2022-2024 menunjukkan dinamika yang kompleks, dipengaruhi oleh pemulihan pasca pandemi, restrukturisasi, serta tekanan biaya eksternal. Berikut adalah analisis mendalam berdasarkan laporan laba rugi konsolidasian.

Tabel 4.5 Komposisi Beban Operasional PT Garuda Indonesia Tahun 2022-2024 (dalam USD)

No	Jenis Beban	2024	2023	2022	Trend
1	Beban Operasional Penerbangan	1.667.905.835	1.521.806.816	1.490.352.099	Naik
2	Beban Pemeliharaan & Perbaikan	536.957.979	386.604.041	407.371.304	Naik
3	Beban Administrasi & Umum	212.229.556	176.828.573	236.781.145	Turun
4	Beban Bandara	252.277.455	202.507.863	145.754.891	Naik

No	Jenis Beban	2024	2023	2022	Trend
5	Beban Tiket, Penjualan & Promosi	179.304.099	139.705.334	107.931.719	Naik
6	Beban Pelayanan Penumpang	221.636.816	163.486.092	96.645.016	Naik
7	Total Beban Operasional	3.107.911.287	2.626.771.457	2.519.427.385	Naik

Sumber : diolah peneliti, 2026

Beban operasional PT Garuda Indonesia menunjukkan tren peningkatan yang signifikan dari tahun 2022 hingga 2024, dengan kenaikan total sebesar 23,4% dalam periode tiga tahun. Lonjakan terbesar terjadi dari tahun ¹2023 ke 2024 sebesar 18,3%, yang lebih tinggi dari pertumbuhan pendapatan usaha pada periode yang sama sebesar 16,3%. Hal ini mengindikasikan adanya penurunan efisiensi operasional, di mana perusahaan tidak mampu mengontrol laju pertumbuhan biaya seiring dengan pemulihan pendapatan.

Beban operasional penerbangan tetap menjadi komponen terbesar dengan kontribusi rata-rata 56,9% terhadap total beban operasional. Kenaikan beban ini terutama didorong oleh peningkatan harga bahan bakar avtur yang volatile, pertumbuhan aktivitas operasional yang tercermin dari kenaikan block hours sebesar 15,4%, serta penyesuaian biaya tenaga kerja penerbangan dan asuransi. Meskipun demikian, proporsinya terhadap total beban cenderung menurun, menunjukkan adanya diversifikasi dalam struktur biaya perusahaan.

Yang menjadi perhatian serius adalah lonjakan beban pemeliharaan dan perbaikan sebesar 38,9% dari tahun 2023 ke 2024. Lonjakan ini jauh melampaui pertumbuhan komponen beban lainnya dan menjadi faktor kritis yang mendorong

tekanan pada profitabilitas. Kondisi ini merefleksikan masalah mendasar terkait usia armada yang telah tua (*aging fleet*), di mana intensitas pemeliharaan yang lebih tinggi dibutuhkan seiring dengan peningkatan frekuensi operasional. Selain itu, ketergantungan pada suku cadang impor dan tenaga ahli asing, serta tuntutan standar keselamatan yang semakin ketat pasca-pandemi, turut berkontribusi pada membengkaknya biaya pemeliharaan.

Di sisi komersial, kelompok beban yang terdiri dari beban bandara, tiket & penjualan, serta pelayanan penumpang menunjukkan pertumbuhan yang sangat cepat. Beban pelayanan penumpang meningkat 35,6%, beban tiket & penjualan naik 28,4%, dan beban bandara bertumbuh 24,6%. Kenaikan ini mencerminkan kembalinya layanan penuh (*full-service*) pasca-pandemi, di mana perusahaan kembali menanggung biaya catering, hiburan dalam penerbangan, dan layanan tambahan lainnya. Selain itu, strategi pemasaran yang agresif untuk merebut kembali pangsa pasar turut mendorong kenaikan beban penjualan dan promosi.

Indikator efisiensi operasional *Cost per Available Seat Kilometer* (CASK) menunjukkan perbaikan tipis dari 7,01 US¢ pada tahun 2023 menjadi 6,91 US¢ di tahun 2024. Namun, indikator yang lebih penting yaitu CASK excl. fuel justru menunjukkan tren yang kurang menggembirakan, ¹naik dari 4,36 US¢ menjadi ¹4,47 US¢. Kenaikan ini mengindikasikan bahwa ¹tekanan biaya struktural non-bahan bakar masih berlanjut dan upaya efisiensi operasional belum sepenuhnya berhasil.

Implikasi dari tren beban operasional yang meningkat lebih cepat daripada pendapatan adalah terkikisnya margin operasional perusahaan. *Operating Profit*

Margin yang sempat positif sebesar 7,99% pada tahun 2023, berbalik menjadi negatif -2,38% di tahun 2024. Kondisi ini menciptakan negative operating *leverage*, di mana setiap penambahan pendapatan justru diiringi dengan peningkatan biaya yang lebih besar, sehingga mengurangi kontribusi terhadap laba. Meskipun arus kas operasi tetap positif, margin kas yang dihasilkan dari operasi bisnis inti mengalami penyusutan.

Untuk mengatasi tantangan ini, perusahaan memerlukan fokus strategis pada pengelolaan biaya pemeliharaan armada, baik melalui akselerasi program modernisasi armada maupun renegotiasi kontrak pemeliharaan. Optimalisasi jaringan rute untuk meningkatkan load factor dan utilisasi armada juga diperlukan untuk menyebarkan biaya tetap. Evaluasi efektivitas belanja pemasaran dan efisiensi model distribusi tiket dapat menjadi langkah untuk mengendalikan pertumbuhan beban komersial yang terlalu cepat.

D. Analisis Margin Operasional tanpa *One-Time Gain*

Tabel 4.6 Margin Operasional Disesuaikan (dalam USD)

Tahun	Laba/(Rugi) Operasional Disesuaikan	Total Pendapatan Usaha	Margin Operasional
2022	(303.531.722)	2.100.079.558	-14,45%
2023	234.589.145	2.936.631.094	7,99%
2024	(81.463.755)	3.416.526.588	-2,38%

Sumber : diolah peneliti, 2026

Analisis margin operasional tanpa *one-time gain* mengungkap kinerja operasional inti PT Garuda Indonesia yang sesungguhnya, setelah dikurangi dampak keuntungan satu kali dari restrukturisasi utang. Hasilnya menunjukkan

volatilitas yang tinggi dan kerapuhan profitabilitas bisnis inti maskapai. Pada tahun 2022, perusahaan mencatat margin operasional negatif sebesar -14,45%, yang mencerminkan beban operasional yang masih sangat berat pasca-pandemi. Meskipun pendapatan usaha telah mencapai USD 2,1 miliar, beban operasional yang tinggi menyebabkan kerugian operasional signifikan. Kondisi ini menunjukkan bahwa tanpa intervensi restrukturisasi utang, bisnis inti penerbangan masih dalam fase pemulihan yang sangat lambat.

Tahun 2023 menjadi satu-satunya periode dalam tiga tahun penelitian di mana perusahaan berhasil menghasilkan margin operasional positif sebesar 7,99%. Pencapaian ini didukung oleh pertumbuhan pendapatan usaha yang signifikan sebesar 39,8%, dari USD 2,1 miliar menjadi USD 2,94 miliar, seiring dengan pemulihan permintaan perjalanan udara pasca-pandemi. Namun, margin ini berada di batas atas standar industri yang sehat (3-8%), mengindikasikan bahwa profitabilitas operasional masih rentan terhadap fluktuasi biaya.

Pada tahun 2024, terjadi kemunduran yang signifikan dengan margin operasional kembali negatif sebesar -2,38%. Penurunan ini terjadi meskipun pendapatan usaha tumbuh 16,3% menjadi USD 3,42 miliar. Kondisi ini mengkonfirmasi temuan pada analisis beban operasional sebelumnya, di mana pertumbuhan beban operasional sebesar 18,3% melampaui pertumbuhan pendapatan, menciptakan negative operating leverage. Lonjakan beban pemeliharaan dan perbaikan sebesar 38,9% menjadi faktor kritis yang mendorong margin operasional kembali ke wilayah negatif.

Volatilitas margin operasional dari -14,45% → 7,99% → -2,38% dalam tiga tahun berturut-turut ¹ mengindikasikan ketidakstabilan fundamental dalam model bisnis inti perusahaan. Ketergantungan pada pendapatan non-operasional (seperti *one-time gain* restrukturisasi) untuk menutupi kerugian operasional menunjukkan kerentanan struktur pendapatan. Kemampuan perusahaan dalam mengontrol biaya operasional dan menjaga efisiensi masih belum konsisten, terutama dalam menghadapi tekanan biaya eksternal seperti harga bahan bakar dan komponen pemeliharaan.

¹ Perbandingan dengan standar industri penerbangan yang menetapkan margin operasional sehat pada rentang ¹ 3-8% menunjukkan bahwa PT Garuda Indonesia hanya mampu memenuhi standar ini dalam satu dari tiga tahun penelitian. Kegagalan mempertahankan margin operasional positif secara berkelanjutan mencerminkan tantangan struktural dalam mencapai efisiensi operasional yang kompetitif. Secara keseluruhan, analisis margin operasional tanpa *one-time gain* mengungkap bahwa kinerja operasional inti PT Garuda Indonesia masih rapuh dan sangat tergantung pada kemampuan mengelola struktur biaya. Perusahaan ³¹ perlu fokus pada perbaikan efisiensi operasional yang berkelanjutan, bukan hanya mengandalkan keuntungan satu kali dari restrukturisasi keuangan, untuk membangun profitabilitas yang sehat dan berkelanjutan sesuai dengan praktik terbaik industry penerbangan.

E. Pembahasan

1. Kinerja Likuiditas (*Current Ratio*)

Rendahnya *Current Ratio* yang konsisten berada di bawah standar industri (rata-rata 0,50:1 selama 2022-2024), bersamaan dengan tingginya proporsi beban operasional yang bersifat rutin (seperti beban penerbangan 53,7% pada 2024), mengindikasikan adanya tantangan dalam pengelolaan modal kerja untuk menjaga likuiditas jangka pendek. Defisit likuiditas kronis yang mencapai rata-rata USD 1,48 miliar untuk mencapai standar industri 2:1 menunjukkan ketergantungan yang tinggi pada penjadwalan ulang utang dan sumber pendanaan eksternal sebagai solusi jangka pendek. ¹ Komposisi beban operasional yang didominasi oleh beban penerbangan (53,7% pada 2024) dan pemeliharaan (17,3% pada 2024) semakin memperberat tekanan terhadap arus kas ¹ operasional, mengurangi kemampuan perusahaan untuk membangun cadangan likuiditas yang memadai.

Temuan mengenai lemahnya kinerja likuiditas PT Garuda Indonesia ¹ ini sejalan dengan beberapa penelitian terdahulu. Allya et al. (2025) dalam analisis rasio keuangan periode 2022-2023 juga menemukan bahwa *Current Ratio* berada pada level rendah (0,4766-0,5611) dan belum mencapai standar industri, sementara Chendra et al. (2025) melaporkan bahwa meskipun terjadi peningkatan likuiditas pada tahun 2022, kondisi tersebut tidak bertahan dan justru menurun kembali pada tahun 2023. ⁸⁷ Hasil penelitian ini juga konsisten dengan temuan Aprilia (2024) yang menyatakan ¹ bahwa restrukturisasi utang tahun 2022 belum berhasil memperbaiki likuiditas jangka pendek ⁸⁴ secara fundamental. Dengan

demikian, penelitian ini memperkuat temuan-temuan sebelumnya bahwa likuiditas merupakan masalah kronis pada PT Garuda Indonesia pasca restrukturisasi, dan diperlukan intervensi strategis yang lebih komprehensif untuk mengatasinya.

2. Struktur Permodalan

Ekuitas negatif yang konsisten selama periode penelitian (rata-rata -USD 1,39 miliar) merupakan konsekuensi akuntansi dari akumulasi kerugian bersih perusahaan pada periode-periode sebelumnya yang belum dapat dipulihkan. Kondisi *technical insolvency* ini mengindikasikan bahwa ¹total liabilitas telah melampaui total aset perusahaan. Meskipun restrukturisasi utang tahun 2022 berhasil mengurangi beban liabilitas jangka pendek sebesar 30,7%, ekuitas yang masih negatif hingga akhir 2024 menunjukkan bahwa perbaikan struktur permodalan secara fundamental belum tercapai. Rasio DER yang bernilai negatif ini mengonfirmasi bahwa perusahaan tidak memiliki modal sendiri, sehingga seluruh pendanaan operasional bergantung pada utang dan setoran modal dari pemegang saham. Struktur permodalan seperti ini tidak berkelanjutan dalam jangka panjang dan menempatkan perusahaan pada posisi yang sangat rentan secara finansial.

¹ Temuan ini sejalan dengan penelitian Allya et al. (2025) yang juga mencatat bahwa DER PT Garuda Indonesia berada dalam kondisi tinggi dan tidak sehat selama periode 2022-2023. Demikian pula, ¹Chendra et al. (2025) mengungkapkan bahwa meskipun restrukturisasi utang tahun 2022 berhasil menurunkan rasio liabilitas, perbaikan struktur permodalan masih belum fundamental. ²⁴ Namun, hasil

penelitian ini berbeda dengan temuan Mardatang et al. (2024) pada PT Sumber Alfaria Trijaya Tbk yang menunjukkan tren peningkatan ekuitas positif selama periode 2019-2022. Perbedaan ini mengindikasikan bahwa dampak pandemi dan restrukturisasi tidak dialami secara merata oleh seluruh sektor industri. Perusahaan ritel seperti Alfamart justru tumbuh selama pandemi, sementara maskapai penerbangan seperti Garuda mengalami tekanan berat yang berdampak jangka panjang pada struktur permodalannya.

3. Profitabilitas Operasional

Volatilitas *Net Profit Margin* setelah penyesuaian ($8,9\% \rightarrow 8,6\% \rightarrow -2,0\%$) menunjukkan bahwa profitabilitas perusahaan sangat dipengaruhi oleh faktor non-operasional. Tanpa *one-time gain* dari restrukturisasi, bisnis inti penerbangan hanya mencatatkan profitabilitas positif dalam satu dari tiga tahun penelitian (2023). Ketidakmampuan mempertahankan NPM dalam standar industri (3-8%) secara konsisten, terutama pada tahun 2024, mengindikasikan adanya tekanan pada pengelolaan biaya operasional. Lonjakan beban pemeliharaan sebesar 38,9% dari tahun 2023 ke 2024 menjadi salah satu faktor yang menekan profitabilitas, di mana pertumbuhan pendapatan (16,3%) tidak mampu mengimbangi laju pertumbuhan beban operasional (18,3%).

4. Efisiensi Operasional

Peningkatan beban operasional sebesar 18,3% dari 2023 ke 2024 yang melampaui pertumbuhan pendapatan sebesar 16,3% mengindikasikan penurunan efisiensi operasional, ini menunjukkan bahwa perusahaan kurang efektif dalam mengkonversi pertumbuhan pendapatan menjadi peningkatan profitabilitas.

Kenaikan ¹ *CASK excl. fuel* dari 4,36 US\$ menjadi 4,47 US\$ (2023-2024) memperkuat temuan bahwa ¹ tekanan biaya struktural non-bahan bakar masih berlanjut. Inefisiensi terutama terlihat pada manajemen biaya pemeliharaan armada dan pengendalian beban komersial, yang tumbuh lebih cepat daripada aktivitas operasional inti. Kondisi ini memerlukan evaluasi ulang strategi operasional dan pengendalian biaya untuk mencapai tingkat efisiensi yang kompetitif sesuai praktik terbaik industri.

F. Implikasi Strategis

¹ Hipotesis awal yang menyatakan kinerja keuangan berada pada kondisi tidak sehat terbukti dari hasil analisis ketiga rasio keuangan. Temuan ini justru mengungkap adanya kerentanan fundamental yang masih memerlukan penanganan strategis. Selaras dengan penelitian Allya et al. (2025) yang menyoroti tingginya *leverage* sebagai faktor determinan utama kinerja keuangan maskapai penerbangan. Konsistensi ekuitas negatif dan rasio utang terhadap ekuitas yang menyimpang jauh dari standar industri pada PT Garuda Indonesia memperkuat argumen bahwa struktur permodalan yang tidak sehat merupakan beban struktural yang membatasi kapasitas perusahaan untuk tumbuh berkelanjutan. Namun, penelitian ini melengkapi temuan sebelumnya dengan mengungkap bahwa selain *leverage*, inefisiensi operasional khususnya lonjakan biaya pemeliharaan telah menjadi faktor kritis kedua yang sama-sama menentukan kelangsungan kinerja keuangan.

Restrukturisasi utang tahun 2022 yang semula dipandang sebagai titik balik pemulihan, berdasarkan analisis ini ¹ terbukti lebih berfungsi sebagai solusi darurat

jangka pendek (*short-term liquidity fix*) daripada transformasi bisnis yang mendasar. Keuntungan satu kali (*one-time gain*) dari restrukturisasi berhasil mencatatkan laba bersih spektakuler di tahun 2022, namun hal tersebut justru menutupi kerapuhan profitabilitas operasional inti yang berlanjut hingga tahun 2024.

Implikasi strategis yang muncul dari temuan ini bersifat multidimensi. Pertama, diperlukan reformasi struktural pada model pembiayaan yang ⁴⁴ tidak hanya berfokus pada penjadwalan ulang utang, tetapi juga pada pembangunan basis ekuitas yang sehat melalui penyertaan modal baru atau konversi utang menjadi ekuitas secara lebih agresif. Kedua, transformasi operasional harus menjadi prioritas, dengan fokus pada pengendalian biaya pemeliharaan armada melalui modernisasi atau *sale-leaseback*, serta optimasi jaringan rute untuk meningkatkan load factor dan utilisasi aset. Ketiga, strategi diversifikasi bisnis perlu dievaluasi ulang untuk memastikan kontribusi yang nyata terhadap ketahanan finansial, bukan sekadar perluasan portofolio tanpa sinergi operasional dan finansial yang jelas.

Pada tingkat kebijakan, temuan ini menyoroti perlunya pendekatan dualistik dalam memandang Garuda Indonesia sebagai entitas bisnis: di satu sisi sebagai perusahaan komersial yang harus dikelola dengan prinsip efisiensi dan profitabilitas, di sisi lain sebagai aset strategis nasional yang memerlukan kerangka regulasi dan dukungan pemerintah yang tepat untuk memastikan kelangsungan pelayanan publik. Ketegangan antara kedua peran ini harus dikelola secara lebih proposional agar tidak terus menjadi beban kinerja keuangan.

G. Analisis Kontribusi Strategi Diversifikasi

Strategi diversifikasi bisnis PT Garuda Indonesia yang dikembangkan melalui berbagai anak perusahaan dalam ekosistem perjalanan terintegrasi meliputi katering penerbangan (Garuda Indonesia Catering), akomodasi (Aerowisata Hotels & Resorts), biro perjalanan (Goura Holiday), jasa pemeliharaan pesawat (GMF AeroAsia), dan maskapai *low-cost carrier* (Citilink Indonesia) secara konseptual ditujukan untuk membangun ketahanan usaha dengan mengurangi ketergantungan pada pendapatan operasional penerbangan semata.

Berdasarkan data konsolidasi laporan keuangan tahun 2022-2024, lonjakan laba bersih pada tahun 2022 yang mencapai USD 3,74 miliar secara dominan disebabkan oleh one-time gain dari restrukturisasi utang sebesar USD 4,24 miliar, bukan berasal dari kinerja operasional inti maupun kontribusi signifikan dari lini bisnis diversifikasi. Hal ini terkonfirmasi dari tren margin operasional yang disesuaikan (*adjusted operating margin*) yang tetap negatif tahun 2022 (-14,45%) dan 2024 (-2,38%), serta *Net Profit Margin* yang merosot menjadi -2,0% pada tahun 2024.

Peningkatan pendapatan usaha dari USD 2,10 miliar (2022) menjadi USD 3,42 miliar (2024) tidak diimbangi dengan perbaikan profitabilitas yang berkelanjutan, mengisyaratkan bahwa kontribusi pendapatan dari unit bisnis diversifikasi belum cukup kuat untuk mengkompensasi tekanan biaya dan kerugian dari bisnis inti penerbangan. Meskipun laporan keuangan konsolidasi tidak memisahkan kontribusi laba masing-masing anak perusahaan secara rinci,

kondisi margin yang tetap rapuh menunjukkan bahwa sinergi operasional dan finansial antar unit usaha belum optimal.

Dari perspektif efisiensi, diversifikasi justru dapat menambah kompleksitas manajemen dan biaya koordinasi, tanpa diikuti oleh peningkatan skala ekonomi yang bermakna. Strategi ini belum sepenuhnya berhasil menciptakan ketahanan finansial (*financial resilience*) yang diharapkan, di mana pendapatan dari bisnis non-penerbangan seharusnya dapat memberikan arus kas stabil dan melindungi perusahaan dari siklus volatilitas industri penerbangan. Kedepannya diperlukan evaluasi mendalam terhadap kontribusi riil setiap lini diversifikasi, transparansi laporan segmen bisnis, serta penajaman strategi sinergi operasional agar diversifikasi tidak hanya menjadi perluasan portofolio semata, tetapi benar-benar menjadi pilar penopang finansial yang sustainable bagi grup.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

¹ A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan mengenai kinerja keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk periode 2022-2024 yang diukur menggunakan *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Net Profit Margin*, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

¹
1. **Kinerja Likuiditas (*Current Ratio*)** berada dalam kondisi sangat lemah. *Current Ratio* perusahaan secara konsisten berada di bawah standar industri 2:1 dengan rata-rata 0,50:1 dan deviasi rata-rata -74,8%. Meskipun sempat membaik pada tahun 2023 (0,56:1), kondisi likuiditas kembali memburuk pada tahun 2024 (0,47:1). Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan belum mampu memenuhi kewajiban jangka pendeknya secara ideal tanpa mengandalkan sumber pendanaan eksternal atau penjadwalan ulang utang.

¹
2. **Kinerja Solvabilitas (*Debt to Equity Ratio*)** menunjukkan kondisi kritikal dengan ekuitas negatif selama tiga tahun berturut-turut (rata-rata defisit USD 1,39 miliar). DER bernilai negatif (-506% pada tahun 2022 hingga -625% di tahun 2024) yang mengindikasikan *technical insolvency*, yaitu total liabilitas telah melampaui total aset perusahaan. Restrukturisasi utang tahun 2022 terbukti belum berhasil memperbaiki struktur permodalan secara fundamental karena ekuitas masih negatif hingga akhir periode penelitian.

3. Kinerja Profitabilitas (*Net Profit Margin*) sangat fluktuatif dan tidak stabil.

Setelah dikeluarkan ¹ *one-time gain* restrukturisasi utang, NPM tercatat 8,9% (2022), 8,6% (2023), dan -2,0% (2024). Tahun 2023 berhasil memenuhi standar industri IATA (3-8%), namun tahun 2024 gagal karena beban operasional tumbuh lebih cepat (18,3%) dibandingkan pertumbuhan pendapatan (16,3%).

³⁰ Secara keseluruhan, kinerja keuangan PT Garuda Indonesia periode 2022-2024 masih berada dalam kondisi yang belum sehat. Ketiga aspek fundamental keuangan (likuiditas, solvabilitas, dan profitabilitas) masih menunjukkan kerentanan signifikan. ¹ Restrukturisasi utang tahun 2022 lebih berfungsi sebagai solusi darurat jangka pendek daripada transformasi bisnis yang mendasar..

⁴⁹ B. Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, penelitian ini memberikan beberapa saran yang dapat menjadi pertimbangan bagi berbagai pihak terkait:

1. Bagi PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk

a. Perbaiki Likuiditas

Perusahaan perlu meningkatkan *current ratio* secara bertahap dengan target jangka pendek mencapai 0,7:1 dalam dua tahun ke depan. Strategi yang dapat dilakukan antara lain: optimalisasi manajemen piutang melalui percepatan penagihan, negosiasi ulang termin pembayaran dengan pemasok, serta pengelolaan persediaan yang lebih efisien.

b. Restrukturisasi Struktur Permodalan

Karena ekuitas masih negatif, diperlukan intervensi strategis yang lebih fundamental. Opsi yang dapat ditempuh antara lain: konversi utang menjadi ekuitas secara lebih agresif, *rights issue* (penerbitan saham baru), serta injeksi modal dari pemegang saham mayoritas. Perusahaan harus memastikan setiap tambahan pembiayaan utang diiringi dengan pertumbuhan aset yang proporsional.

c. Pengendalian Biaya Operasional

Lonjakan beban pemeliharaan dan perbaikan sebesar 38,9% pada tahun 2024 menjadi sinyal bahaya yang harus segera direspons. Perusahaan perlu mengevaluasi efisiensi biaya pemeliharaan armada, mempertimbangkan modernisasi armada atau *sale and lease back*, serta mengoptimalkan jaringan rute untuk meningkatkan *load factor* dan utilisasi armada.

d. Keberlanjutan Profitabilitas.

Capaian NPM 8,6% pada tahun 2023 membuktikan bahwa perusahaan memiliki kapasitas untuk mencapai profitabilitas yang sehat. Perusahaan harus mengidentifikasi faktor-faktor keberhasilan tersebut dan memastikan keberlanjutannya, serta mengevaluasi penyebab kemunduran di tahun 2024.

2. Bagi Investor dan Kreditor

Investor dan kreditor hendaknya bersikap hati-hati dalam mengambil keputusan investasi atau pembiayaan. Kondisi ekuitas negatif yang berkepanjangan dan likuiditas yang lemah menunjukkan risiko keuangan yang

masih tinggi. Keputusan investasi sebaiknya menunggu bukti nyata perbaikan fundamental, terutama kembalinya ekuitas ke posisi positif dan profitabilitas yang berkelanjutan.

2

3. Bagi Peneliti Selanjutnya

Penelitian ini memiliki keterbatasan pada penggunaan tiga rasio keuangan dan periode analisis tiga tahun. ¹⁰⁷ Peneliti selanjutnya disarankan untuk :

- a. **Memperluas cakupan analisis**, dengan menambahkan **rasio keuangan** lain seperti *Quick Ratio*, *Return on Assets (ROA)*, *Return on Equity (ROE)*, atau **rasio aktivitas**. ⁸⁵
- b. **Memperpanjang periode penelitian**, ¹¹⁷ untuk menganalisis tren jangka panjang dan mengevaluasi efektivitas strategi pemulihan perusahaan.
- c. **Melakukan analisis komparatif**, dengan maskapai penerbangan lain, baik nasional maupun regional.
- d. **Melakukan analisis terpisah per segmen bisnis (anak perusahaan)**, untuk mengevaluasi efektivitas strategi diversifikasi secara lebih akurat.

DAFTAR PUSTAKA

- Allya, S. P., Sari, M. & Suryanto, T. (2025). Analisis Rasio Keuangan untuk Mengukur Kinerja Keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Periode 2022-2023. *Journal of Management and Entrepreneurship Business*, 5(1), 1–15. <http://tematik.unisi.ac.id/index.php/jmeb/article/view/48>
- Aprilia, D. (2024). Analisis Kinerja Keuangan PT Garuda Indonesia 2020-2022 (Restrukturisasi Utang). *Jurnal Ekonomi Dan Bisnis*, 12(2), 112–125.
- Aprilia, R. (2024). Analisis Kinerja Keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Pada Masa Restrukturisasi Utang Tahun 2020-2022. *Jurnal Akuntansi Dan Manajemen*, 19(2), 120–134. <https://ejournal.unisi.ac.id/index.php/jam/article/view/3736>
- Brealey, R. A., Myers, S. C. & Allen, F. (2020). *Principles of Corporate Finance* (13th ed.). McGraw-Hill Education.
- Brigham, E. F. & Houston, J. F. (2020). *Fundamentals of Financial Management* (14th ed.). <https://edu.epigium.com/Fundamentals-of-Financial-Management-Brigham-Houston-14th-ed.pdf>
- Chendra, H., Pratiwi, I. & Santoso, B. (2025). Analisis Laporan Keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Menggunakan Metode Horizontal dan Vertikal. *Journal of Management and Entrepreneurship Business*, 5(1), 16–30. <http://tematik.unisi.ac.id/index.php/jmeb/article/view/21>
- Damodaran, A. (2019). *Applied Corporate Finance* (5th ed.). John Wiley & Sons.
- Fahmi, I. (2016). *Analisis Laporan Keuangan*. Alfabeta. <https://pdfcoffee.com/analisis-laporan-keuangan-irham-fahmi-pdf-free.html>
- Gitman, L. J. & Zutter, C. J. (2020). *Principles of Managerial Finance* (15th ed.). Pearson.
- Harahap, S. S. (2020). *Analisis Kritis atas Laporan Keuangan*. Rajawali Pers.
- Hery. (2022). *Analisis Laporan Keuangan: Pendekatan Teori dan Praktis*. Grasindo.
- Hidayah et al., 2024. (2024). *Analisis Kinerja Keuangan PT Bank Negara Indonesia Tbk dengan Metode EAGLES (Earning Ability, Asset Quality, Growth, Liquidity, Equity, dan Strategic Management) Periode 2019–2023. Universitas Islam Indragiri*. 131–141.
- Ioannou, I. & Serafeim, G. (2021). *The Consequences of Mandatory Corporate Sustainability Reporting*. Harvard Business School Working Paper No. 11-100.
- Kasmir. (2021). *Analisis Laporan Keuangan*. Rajawali Pers.

<https://www.rajawali.pers.rapi.riau.ac.id/items/show/6>

- Mardatang, M., Siregar, B. & Fadli, A. (2024). Studi Rasio Likuiditas, Solvabilitas, Profitabilitas pada Alfaria Trijaya. *Jurnal Ekonomi Dan Manajemen*, 10(3), 201–215.
- Maulana, R. (2022). Pengaruh Manajemen Keuangan terhadap Kinerja UMKM di Kota Bandung. *Jurnal Ekonomi Dan Bisnis Terapan*, 15(1), 22–35.
- Putri, S. (2024). Analisis Kinerja Keuangan Pengelolaan Dana Desa. *Jurnal Ekonomi Publik*, 9(1), 88–102.
- Riyanto, B. (2014). *Dasar-Dasar Pembelanjaan Perusahaan*. BPFE-Yogyakarta.
- Ross, S. A., Westerfield, R. W. & Jordan, B. D. (2019). *Fundamentals of Corporate Finance* (11th ed.).
https://www.academia.edu/44903400/Fundamentals_of_Corporate_Finance_11th_Edition
- Siti Mutmainah, S., Fauzi, A. & Rahmawati, R. (2023). Analisis Kinerja Keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. *Jurnal Ilmu Manajemen Dan Bisnis*, 4(1), 55–70.
<https://tematik.unisi.ac.id/index.php/jmeh/article/view/33>
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
<https://adoc.pub/metode-penelitian-kuantitatif-kualitatif-dan-r-d-sugiyono.html>
- Sutrisno, S. (2019). *Manajemen Keuangan: Teori, Konsep, dan Aplikasi*. Ekonisia.
- Tri Deska Ramadani, T., Pratama, I. & Wijaya, S. (2024). Analisis Kinerja Keuangan PT Telkom Indonesia Tbk dengan Metode Du Pont System. *Jurnal Aplikasi Ilmu Akuntansi Dan Keuangan*, 1(1), 25–40.
<https://www.ejournal.unma.ac.id/index.php/jaksi/article/view/13439>
- Van Horne, J C & Wachowicz, J. M. (2018). *Fundamentals of Financial Management* (14th ed.). Pearson Prentice Hall.

LAMPIRAN

Lampiran 1 : Print-out Data Perusahaan Go Public

20 April 2026 | 14:03 WIBMASUKDAFTARENID

[DATA PASAR](#) [PRODUK & LAYANAN](#) [PERUSAHAAN TERCATAT](#) [IDX SYARIAH](#) [ANGGOTA BURSA & PARTISIPAN](#) [BERITA](#) [PERATURAN](#) [INVESTOR](#) [TENTANG BEI](#)

[» Perusahaan Tercatat](#) > [Profil Perusahaan Tercatat](#) > GIAA

Profil Perusahaan Tercatat

Garuda Indonesia (Persero) Tbk

[Profil](#) [Dividen](#) [Pencatatan Saham](#) [Pengumuman](#) [Obligasi & Sukuk](#) [Info Perdagangan](#) [Kalender](#) [Laporan Keuangan](#) [Historikal](#) [Sejarah Dividen](#)

Nama	: Garuda Indonesia (Persero) Tbk	Tanggal Pencatatan	: 2011-02-11
Kode	: GIAA	Papan Pencatatan	: Pengembangan
Alamat Kantor	: Jalan Kebon Sirih No. 46A, Jakarta 10110	Bidang Usaha	: Jasa angkutan udara niaga
Alamat Email	: corporate.secretary@garuda-indonesia.com	Utama	
Telepon	: 021-2560 1935	Sektor	: Transportasi & Logistik
Fax	: -	Subsektor	: Transportasi
NPWP	: 01.001.634.3-093.000	Industri	: Maskapai Penerbangan
Situs	: www.garuda-indonesia.com	Subindustri	: Maskapai Penerbangan
		Biro Administrasi	: -
		Efek	

Lampiran 2 : Laporan Posisi Keuangan Konsolidasian (Neraca)



Ikhtisar Data Keuangan Penting

Significant Financial Highlights

Ikhtisar Keuangan dan Rasio Keuangan

Financial Highlights and Ratios

Tabel Ikhtisar Keuangan dan Rasio Keuangan

Table of Financial Highlights and Financial Ratios

Uraian Description	2024	2023	2022	2021	2020
LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION					
ASET ASSET					
ASET LANCAR CURRENT ASSETS					
Kas dan setara kas Cash and cash equivalents	219.173.953	289.846.369	521.682.689	54.442.439	200.979.909
Kas dibatasi penggunaannya Restricted cash	14.741.696	13.223.278	16.400.351	5.938.273	512.150
Piutang usaha Trade receivables					
Pihak berelasi Related parties	23.039.050	24.600.917	16.591.272	9.996.478	10.323.841
Pihak ketiga Third party	114.735.411	113.469.359	86.289.993	84.742.853	100.583.150
Aset kontrak Contract assets	14.657.151	11.449.080	11.429.851	1.799.100	10.383.010
Piutang lain-lain Other receivables	16.169.076	13.716.445	11.698.529	7.347.430	5.992.422
Persediaan Inventories	83.988.197	116.246.316	67.986.260	73.033.991	105.199.006
Uang muka dan beban dibayar di muka Advances and prepaid expenses	47.029.220	60.236.988	49.256.522	45.163.998	64.688.636
Pajak dibayar di muka Prepaid taxes					
Pajak penghasilan badan Corporate income taxes		-	11.187.372	11.561.857	13.894.653
Pajak lain-lain Other taxes	20.375.117	10.984.149	8.630.986	11.698.610	14.287.713
Aset tidak lancar yang dimiliki untuk dijual Non-current asset classified held for sale	-	-	-	-	9.702.686
Total aset lancar Total current assets	553.908.871	653.772.901	801.153.825	305.725.029	536.547.176
ASET TIDAK LANCAR NON-CURRENT ASSETS					
Uang muka dan uang jaminan Advance and security deposits	309.697.991	247.175.925	223.894.513	164.856.914	314.359.197
Uang muka pembelian pesawat Advances for the aircraft purchase	162.685.793	138.090.940	137.640.940	153.616.395	185.640.719
Investasi pada entitas asosiasi Investment in associates	16.445.967	9.085.728	5.390.400	2.599.119	20.006.880
Properti investasi Investment properties	76.293.630	77.042.630	79.431.585	83.083.551	83.894.322

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk

2024 Annual Report | Laporan Tahunan

19

Ikhtisar Kinerja Performance Highlights	Tabel Ikhtisar Keuangan dan Rasio Keuangan Table of Financial Highlights and Financial Ratios					
	Uraian Description	2024	2023	2022	2021	2020
PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk	Aset pajak tangguhan Deferred Tax Assets	403.002.299	390.800.460	372.316.463	571.753.237	211.828.238
	Aset tetap – Bersih Fixed Assets – Net	5.034.137.815	5.162.091.463	4.565.021.490	5.854.523.982	9.392.106.273
	Aset tak berwujud Intangible Assets	15.394	10.350	4.758	35.943	253.178
	Beban tangguhan Deferred charges	1.305	2.757	7.773	23.480	42.977
	Aset tidak lancar lain-lain Other non-current assets	62.425.876	49.571.899	50.149.232	56.527.710	45.301.447
	Total aset tidak lancar Total non-current assets	6.064.706.070	6.073.872.152	5.433.857.154	6.887.020.331	10.253.433.231
	TOTAL ASET TOTAL ASSETS	6.618.614.941	6.727.645.053	6.235.010.979	7.192.745.360	10.789.980.407
	LIABILITAS DAN EKUITAS LIABILITIES AND EQUITY					
	LIABILITAS JANGKA PENDEK SHORT-TERM LIABILITIES					
	Pinjaman jangka pendek Short-term loans	-	194.603	16.490.706	699.191.633	805.272.996
	Utang usaha Trade payables					
	Pihak berelasi Related parties	28.773.362	31.250.610	269.507.661	287.662.388	121.073.351
	Pihak ketiga Third party	129.104.622	129.822.249	231.099.576	341.916.442	299.900.564
	Liabilitas anjak piutang Factoring liabilities		-	-	-	94.019.723
	Utang lain-lain Other payables	51.771.143	55.445.124	53.023.319	40.363.360	38.678.877
2024 Annual Report Laporan Tahunan	Utang pajak Tax payables					
	Pajak penghasilan badan Corporate income taxes	1.418.302	701.238	633.768	1.343.867	680.082
	Pajak lain-lain Other taxes	38.926.028	131.192.172	193.422.369	232.294.335	211.857.149
	Akrual Accrual	243.027.679	260.014.083	240.024.695	739.304.926	378.376.163
	Pendapatan diterima di muka Unearned revenues	269.954.499	194.393.702	232.439.248	166.425.468	168.091.594
	Uang muka diterima Advances received	42.035.441	42.055.943	36.320.205	50.967.321	57.922.908
	Liabilitas terkait aset tidak lancar yang dimiliki untuk dijual Liabilities related to non-current asset classified held for sale	-	-	-	-	2.028.374
	Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun: Current Maturities of Long-term Liabilities:					
	Pinjaman Jangka Panjang Long-term loans	47.619.663	32.273.687	20.305.381	55.720.909	51.068.979

Tabel Ikhtisar Keuangan dan Rasio Keuangan
Table of Financial Highlights and Financial Ratios

Uraian Description	2024	2023	2022	2021	2020
Liabilitas imbalan kerja Liabilities for employee benefits	13.865.151	16.651.370	8.144.593	16.237.370	17.854.160
Liabilitas sewa Lease liabilities	260.167.745	231.727.927	170.058.419	1.842.202.619	1.505.258.580
Liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat Estimated liability for aircraft return and maintenance costs	43.047.944	36.227.257	209.559.732	667.012.510	25.117.040
Utang obligasi Bonds payable	-	-	-	495.188.854	492.074.369
Pinjaman efek beragun aset Asset-backed securitization loan	3.561.203	3.205.587	-	65.549.397	25.522.846
Obligasi wajib konversi Mandatory convertible bond	-	-	-	69.931.786	-
Total Liabilitas jangka pendek Total short-term liabilities	1.173.272.782	1.165.155.552	1.681.029.672	5.771.313.185	4.294.797.755
LIABILITAS JANGKA PANJANG LONG-TERM LIABILITIES					
Liabilitas jangka panjang - setelah dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun: Long-term liabilities - net of current maturities:					
Utang Usaha Jangka Panjang Long-term Trade Payables					
Pihak berelasi Related parties	351.888.702	349.389.125	134.575.101	580.361.465	582.500.342
Pihak ketiga Third party	22.243.813	36.202.989	42.373.545	-	-
Utang obligasi Bonds payable	684.575.287	637.773.257	701.431.591	-	-
Pinjaman Jangka Panjang Long-term loans	666.447.024	684.442.215	655.540.935	720.187.820	248.159.518
Liabilitas imbalan kerja Liabilities for employee benefits	96.858.914	92.690.830	92.093.932	94.140.107	100.087.608
Liabilitas sewa Lease liabilities	2.122.832.262	2.308.621.782	2.406.975.640	3.768.230.816	4.493.564.698
Liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat Estimated liability for aircraft return and maintenance costs	2.811.089.164	2.691.420.285	2.005.968.253	2.348.193.989	2.955.512.646
Pinjaman efek beragun aset Asset-backed securitization loan	33.874.508	34.135.037	32.230.672	-	51.045.692
Liabilitas pajak tangguhan Deferred tax liabilities	680.690	629.261	617.036	779.089	804.629
Liabilitas tidak lancar lainnya Other non-current liabilities	6.748.641	9.911.894	17.273.752	19.598.604	6.531.766
Total Liabilitas jangka Panjang Total long-term liabilities	6.797.239.005	6.845.216.675	6.089.080.457	7.531.491.890	8.438.206.899
TOTAL LIABILITAS TOTAL LIABILITIES	7.970.511.787	8.010.372.227	7.770.110.129	13.302.805.075	12.733.004.654

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk

2024 Annual Report | Laporan Tahunan

21

Tabel Ikhtisar Keuangan dan Rasio Keuangan
Table of Financial Highlights and Financial Ratios

Uraian Description	2024	2023	2022	2021	2020
EKUITAS EQUITY					
Modal saham - nilai nominal Rp459 per saham untuk saham Seri A Dwiwarna dan saham Seri B dan nilai nominal Rp 196 per saham untuk saham Seri C Modal dasar - 1 saham Seri A Dwiwarna, 25.886.576.253 saham Seri B dan 161.866.405.621 saham Seri C Share capital - IDR459 par value per share for Series A Dwiwarna share and Series B shares and IDR196 par value per share for Series C shares Authorized capital - 1 Series A Dwiwarna share, 25.886.576.253 Series B shares, and 161.866.405.621 Series C shares					
Modal ditempatkan dan disetor - 1 saham Seri A Dwiwarna dan 25.886.576.253 saham Seri B dan 65.594.207.583 saham Seri C Issued and paid-up capital - 1 Series A Dwiwarna share, 25.886.576.253 Series B shares, and 65.594.207.583 Series C shares	2.131.354.134	2.131.354.134	2.131.354.134	1.310.326.950	1.310.326.950
Tambahan modal disetor Additional paid-in capital	30.279.214	30.279.214	30.279.214	13.753.694	13.753.694
Akumulasi rugi sebesar USD 1.385.459.977 pada tanggal 1 Januari 2012 telah dieliminasi dalam rangka kuasi-reorganisasi Accumulated loss totaling USD1,385,459,977 as of January 1, 2012, was eliminated in connection with quasi-reorganization					
• Dicadangkan • Appropriated	6.081.861	6.081.861	6.081.861	6.081.861	6.081.861
• Belum dicadangkan • Unappropriated	(3.505.981.485)	(3.432.485.976)	(3.678.709.527)	(7.418.846.826)	(3.263.966.450)
Penghasilan komprehensif lain Other comprehensive income	18.790.745	17.391.455	12.973.418	16.342.049	14.118.586
Ekuitas yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk Equity attributable to owners of the parent entity	(1.319.475.531)	(1.247.379.312)	(1.498.020.900)	(6.072.342.272)	(1.919.685.359)
Kepentingan non-pengendali Non-controlling interests	(32.421.315)	(35.347.862)	(37.078.250)	(37.717.443)	(23.338.688)
TOTAL EKUITAS TOTAL EQUITY	(1.351.896.846)	(1.282.727.174)	(1.535.099.150)	(6.110.059.715)	(1.943.024.247)
TOTAL LIABILITAS DAN EKUITAS TOTAL LIABILITIES AND EQUITY	(6.618.614.941)	6.727.645.053	6.235.010.979	7.192.745.360	10.789.980.407
LAPORAN LABA RUGI DAN PENGHASILAN KOMPREHENSIF LAIN KONSOLIDASIAN CONSOLIDATED STATEMENTS OF PROFIT OR LOSS AND OTHER COMPREHENSIVE INCOME					
Pendapatan Usaha Operating revenues					
Penerbangan berjadwal Scheduled airline services	2.742.407.685	2.378.010.240	1.689.971.738	1.041.146.408	1.200.671.828

Lampiran 3 : Laporan Laba Rugi dan Penghasilan Komprehensif Lain Konsolidasian

Tabel Ikhtisar Keuangan dan Rasio Keuangan
Table of Financial Highlights and Financial Ratios

Uraian Description	2024	2023	2022	2021	2020
EKUITAS EQUITY					
Modal saham - nilai nominal Rp459 per saham untuk saham Seri A Dwiwama dan saham Seri B dan nilai nominal Rp 196 per saham untuk saham Seri C Modal dasar - 1 saham Seri A Dwiwama, 25.886.576.253 saham Seri B dan 181.866.405.621 saham Seri C Share capital - IDR459 par value per share for Series A Dwiwama share and Series B shares and IDR196 par value per share for Series C shares Authorized capital - 1 Series A Dwiwama share, 25.886.576.253 Series B shares, and 181.866.405.621 Series C shares					
Modal ditempatkan dan disetor - 1 saham Seri A Dwiwama dan 25.886.576.253 saham Seri B dan 65.594.207.583 saham Seri C Issued and paid-up capital - 1 Series A Dwiwama share, 25.886.576.253 Series B shares, and 65.594.207.583 Series C shares	2.131.354.134	2.131.354.134	2.131.354.134	1.310.326.950	1.310.326.950
Tambahan modal disetor Additional paid-in capital	30.279.214	30.279.214	30.279.214	13.753.694	13.753.694
Akumulasi rugi sebesar USD 1.385.459.977 pada tanggal 1 Januari 2012 telah dieliminasi dalam rangka kuasi-reorganisasi Accumulated loss totaling USD1,385,459,977 as of January 1, 2012, was eliminated in connection with quasi-reorganization					
• Dicadangkan • Appropriated	6.081.861	6.081.861	6.081.861	6.081.861	6.081.861
• Belum dicadangkan • Unappropriated	(3.505.981.485)	(3.432.485.976)	(3.678.709.527)	(7.418.846.826)	(3.263.966.450)
Penghasilan komprehensif lain Other comprehensive income	18.790.745	17.391.455	12.973.418	16.342.049	14.118.586
Ekuitas yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk Equity attributable to owners of the parent entity	(1.319.475.531)	(1.247.379.312)	(1.498.020.900)	(6.072.342.272)	(1.919.685.359)
Kepentingan non-pengendali Non-controlling interests	(32.421.315)	(35.347.862)	(37.078.250)	(37.717.443)	(23.338.688)
TOTAL EKUITAS TOTAL EQUITY	(1.351.896.846)	(1.282.727.174)	(1.535.099.150)	(6.110.059.715)	(1.943.024.247)
TOTAL LIABILITAS DAN EKUITAS TOTAL LIABILITIES AND EQUITY	(6.618.614.941)	6.727.645.053	6.235.010.979	7.192.745.360	10.789.980.407
LAPORAN LABA RUGI DAN PENGHASILAN KOMPREHENSIF LAIN KONSOLIDASIAN CONSOLIDATED STATEMENTS OF PROFIT OR LOSS AND OTHER COMPREHENSIVE INCOME					
Pendapatan Usaha Operating revenues					
Penerbangan terjadwal Scheduled airline services	2.742.407.685	2.378.010.240	1.689.971.738	1.041.146.408	1.200.671.828

Tabel Ikhtisar Keuangan dan Rasio Keuangan
Table of Financial Highlights and Financial Ratios

Uraian Description	2024	2023	2022	2021	2020
Penerbangan tidak berjadwal Non-scheduled airline services	333.752.431	288.031.848	174.812.244	88.053.843	77.242.260
Lainnya Others	340.366.267	270.589.006	235.295.576	207.478.219	214.417.011
Total	3.416.526.383	2.936.631.094	2.100.079.558	1.336.678.470	1.492.331.099
Beban Usaha Operating expenses					
Beban operasional penerbangan Flight operations expenses	(1.667.905.835)	(1.521.806.816)	(1.490.352.099)	(1.484.323.240)	1.653.741.214
Beban pemeliharaan dan perbaikan Maintenance and repair expenses	(536.957.979)	(386.604.041)	(407.371.304)	(559.241.814)	800.558.373
Beban administrasi dan umum Administrative and general expenses	(212.229.556)	(176.828.573)	(236.781.145)	(192.180.422)	350.253.350
Beban bandara User charges and station expenses	(252.277.455)	(202.507.863)	(145.754.891)	(153.719.394)	184.974.225
Beban tiket, penjualan dan promosi Ticketing, sales, and promotion expenses	(179.304.099)	(139.705.334)	(107.931.719)	(94.878.738)	129.234.980
Beban pelayanan penumpang Passenger services expenses	(221.636.816)	(163.486.092)	(96.645.016)	(81.741.861)	133.279.727
Beban operasional hotel Hotel operation expenses	(20.145.943)	(20.105.736)	(19.832.325)	(22.215.692)	23.416.387
Beban operasional transportasi Transportation operation expenses	(12.421.603)	(11.400.277)	(10.699.453)	(13.494.498)	20.205.283
Beban operasional jaringan Network operation expenses	(5.032.001)	(4.326.725)	(4.059.433)	(7.226.631)	8.163.104
Total	(3.107.911.287)	(2.626.771.457)	(2.519.427.385)	(2.609.022.290)	3.303.826.643
Pendapatan (Beban) Usaha Lainnya Other Operating Income (Expenses)					
Keuntungan/(kerugian) selisih kurs - bersih Gain/(loss) on foreign exchange - net	18.044.682	(20.850.223)	124.022.650	22.118.829	(35.247.323)
Pendapatan/(beban) lain-lain - bersih Other income/(expenses) - net	55.189.342	344.794.114	399.555.231	(367.866.220)	(91.799.035)
Penurunan nilai aset non keuangan Impairment of non-financial assets	-	-	-	(1.456.153.521)	(264.517.723)
Penghentian dini kontrak sewa Early lease contract termination	-	-	-	(887.922.715)	-
Keuntungan dari restrukturisasi pembayaran Gain payment term restructuring	-	47.810.016	1.383.893.094	-	-
Pendapatan dari restrukturisasi utang Income from debt restructuring	-	-	2.854.798.632	-	-
Bagian atas hasil bersih entitas asosiasi Share of results of associates	7.377.798	3.690.203	2.754.209	(16.599.396)	(3.888.337)
Pendapatan keuangan Finance income	9.207.260	6.068.038	2.138.080	17.954.502	168.034.422
Beban keuangan Financial expenses	(479.897.933)	(456.782.640)	(412.654.065)	(571.741.475)	(553.669.995)
Laba/(rugi) sebelum pajak Profit/(loss) before tax	(81.463.755)	234.589.145	3.935.160.004	(4.532.553.816)	(2.592.583.535)

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk

2024 Annual Report Laporan Tahunan

23

Kinerja Kinerja Performance Highlights	Tabel Ikhtisar Keuangan dan Rasio Keuangan Table of Financial Highlights and Financial Ratios					
	Uraian Description	2024	2023	2022	2021	2020
PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk	Manfaat/(beban) pajak Tax (expenses)/benefits	11.687.426	17.407.435	(198.489.700)	358.549.048	115.950.186
	Laba/(rugi) tahun berjalan Profit/(loss) for the year	(69.776.329)	251.996.580	3.736.670.304	(4.174.004.768)	(2.476.633.349)
	Penghasilan Komprehensif Lain Other comprehensive income					
	Pos-pos yang tidak akan direklasifikasi ke laba rugi: Items that will not be reclassified to profit and loss:					
	(Defisit)/surplus revaluasi aset tetap Revaluation (deficit)/surplus on fixed assets	8.556.434	9.115.311	(1.249.198)	11.043.960	(36.726.782)
	Pengukuran kembali liabilitas imbalan pascakerja Remeasurement of post-employment benefits liabilities	(1.007.768)	(5.024.168)	5.703.017	4.079.401	(3.256.098)
	Perubahan nilai wajar investasi ekuitas pada nilai wajar melalui penghasilan komprehensif lain Changes in the fair value of equity investments at fair value through other comprehensive income	16.971	(2.301.206)	-	-	316.684
	Beban pajak tangguhan terkait Related deferred tax expenses	(934.720)	(390.053)	(1.227.329)	(4.037.374)	11.015.897
	Pos-pos yang akan direklasifikasi ke laba rugi: Items that will be reclassified to profit and loss:					
	Perubahan atas nilai wajar lindung nilai arus kas Changes in fair value of cash flow hedge	-	-	-	-	(1.168.525)
2024 Annual Report Laporan Tahunan	Selisih kurs karena penjabaran laporan keuangan Exchange differences due to financial statements translation	(6.024.260)	(1.024.488)	(2.488.933)	381.213	103.235
	Total keuntungan/(kerugian) komprehensif lain Total other comprehensive income/(loss)	606.657	375.396	737.557	11.467.200	(29.715.589)
	Total keuntungan/(kerugian) komprehensif tahun berjalan Total comprehensive income/(Loss) for the year	(69.169.672)	252.371.976	3.737.407.861	(4.162.537.568)	(2.506.348.938)
	Laba/(rugi) yang dapat diatribusikan kepada: Profit/(Loss) Attributable To:					
24	Pemilik entitas induk Owners of the parent entity	(72.709.450)	250.046.769	3.737.905.012	(4.159.342.510)	(2.443.042.762)
	Kepentingan non-pengendali Non-controlling interests	2.933.121	1.949.811	(1.234.708)	(14.662.258)	(33.590.587)
	Total	(69.776.329)	251.996.580	3.736.670.304	(4.174.004.768)	(2.476.633.349)

Lampiran 4 : Bukti Pengunduhan Data dari Situs Resmi PT Garuda Indonesia

 Journey Destinations Offers Umrah Charter EN  Garuda Miles Login or Register	
Financial Report 2024	
Report	Download
Consolidated Financial Statement as of December 31, 2024	
Consolidated Financial Statement as of September 30, 2024	
Consolidated Financial Statement as of June 30, 2024	
Consolidated Financial Statement as of Maret 31, 2024	
Financial Report 2023	
Report	Download
Consolidated Financial Statement as of December 31, 2023	
Consolidated Financial Statement as of September 30, 2023	
Consolidated Financial Statement as of June 30, 2023	
Consolidated Financial Statement as of March 31, 2023	
Financial Report 2022	
Report	Download
Consolidated Financial Statement as of December 31, 2022	
Consolidated Financial Statement as of September 30, 2022	
Consolidated Financial Statement as of June 30, 2022	
Consolidated Financial Statement as of March 31, 2022	

Keterangan Pengunduhan Data

Sumber Data	: Website resmi PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk
Alamat Website	: www.garuda-indonesia.com
Menu	: Investor Relations → Financial Reports
Data yang Diunduh	: Laporan Keuangan Konsolidasian Tahun 2022, 2023, 2024
Format File	: PDF
Waktu Pengunduhan	: September 2025

Lampiran 5 : Dokumentasi Olah Data (Microsoft Excel)

FileHomeInsertDrawPage LayoutFormulasDataReviewViewHelp



Paste



Cut



Copy



Format Painter

Clipboard

Calibri

12

A⁺

A⁻

B

I

U

--







Font

















Wrap Text



Merge & Center

Alignment

D2

ORIGINALITY REPORT

35%

SIMILARITY INDEX

33%

INTERNET SOURCES

17%

PUBLICATIONS

11%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	ejournal.unisi.ac.id Internet Source	15%
2	repository.unisi.ac.id Internet Source	4%
3	jibema.murisedu.id Internet Source	1%
4	repository.uin-suska.ac.id Internet Source	1%
5	repository.mediapenerbitindonesia.com Internet Source	<1%
6	123dok.com Internet Source	<1%
7	digilib.uinkhas.ac.id Internet Source	<1%
8	repositori.unibos.ac.id Internet Source	<1%
9	repository.ekuitas.ac.id Internet Source	<1%
10	Submitted to Universitas Gadjah Mada Student Paper	<1%
11	Submitted to Universitas Sebelas Maret Student Paper	<1%
12	repository.ulb.ac.id Internet Source	<1%
13	repository.umsu.ac.id Internet Source	<1%
14	docplayer.info Internet Source	<1%
15	repositori.uma.ac.id Internet Source	<1%

16	core.ac.uk Internet Source	<1 %
17	dspace.uii.ac.id Internet Source	<1 %
18	repository.ub.ac.id Internet Source	<1 %
19	Submitted to UIN KH. Achmad Siddiq Jember Student Paper	<1 %
20	Leonard H.S. Sihotang, Sugiyono. "Pengaruh Current Ratio (CR), Debt To Equity Ratio (DER) dan Inventory Turnover (ITO) Terhadap Return On Asset (ROA) (Studi Pada Perusahaan BUMN Jasa Infrastruktur Yang Tercatat Di Bursa Efek Indonesia Periode 2019 – 2023)", Jurnal Akuntansi, Manajemen, dan Perencanaan Kebijakan, 2026 Publication	<1 %
21	Submitted to Universitas Djuanda Student Paper	<1 %
22	repository.uinbanten.ac.id Internet Source	<1 %
23	Submitted to STIE Perbanas Surabaya Student Paper	<1 %
24	repository.usd.ac.id Internet Source	<1 %
25	text-id.123dok.com Internet Source	<1 %
26	Submitted to IAIN Kediri Student Paper	<1 %
27	repository.syekhnurjati.ac.id Internet Source	<1 %
28	repositori.uin-alauddin.ac.id Internet Source	<1 %
29	repository.poltekkes-denpasar.ac.id Internet Source	<1 %
30	jurnal.peneliti.net Internet Source	<1 %
31	sejurnal.com Internet Source	<1 %

32	id.scribd.com Internet Source	<1 %
33	Aulia Ika Febriani, Arif Hartono, Dwiati Marsiwi. "ANALISIS DU PONT SYSTEM UNTUK MENILAI KINERJA KEUANGAN SUB SEKTOR PLASTIK DAN KEMASAN YANG TERDAFTAR DI BEI PERIODE 2020-2024", Worksheet : Jurnal Akuntansi, 2026 Publication	<1 %
34	eprints.unpak.ac.id Internet Source	<1 %
35	journals.upi-yai.ac.id Internet Source	<1 %
36	eprints.upj.ac.id Internet Source	<1 %
37	lintar.untar.ac.id Internet Source	<1 %
38	rama.uniku.ac.id Internet Source	<1 %
39	cdn.juris.id Internet Source	<1 %
40	kc.umn.ac.id Internet Source	<1 %
41	www.scribd.com Internet Source	<1 %
42	Ranti Bawanan, Meldilianus N.J Lenas, Elisabeth Ambalele. "Analisis Kinerja Keuangan pada PT Kalbe Farma Tbk Periode 2022-2024", RIGGS: Journal of Artificial Intelligence and Digital Business, 2026 Publication	<1 %
43	etheses.uin-malang.ac.id Internet Source	<1 %
44	www.bjm.co.id Internet Source	<1 %
45	Dheti Septiana, Ayu Fitri Rosianie, Linda, Cahyaning Dewi Handayani, Haikal Firmansah Anas Pratama. "ANALISIS PENERAPAN SAK INDONESIA UNTUK EMKM PADA USAHA MIKRO, KECIL, DAN MENENGAH (UMKM) (STUDI KASUS PADA PT. AJIB DARKAH INDONESIA)", Jurnal Manajemen, 2025 Publication	<1 %

46	Naini Rizka Amalia. "Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Wilmar, Indofood, Mayora Tahun 2022-2024", Solusi, 2025 Publication	<1 %
47	repository.pnj.ac.id Internet Source	<1 %
48	repository.upi.edu Internet Source	<1 %
49	Submitted to East Union High School Student Paper	<1 %
50	Submitted to Gachon University Student Paper	<1 %
51	Submitted to Universitas Nasional Student Paper	<1 %
52	eprints.polsri.ac.id Internet Source	<1 %
53	repositori.unsil.ac.id Internet Source	<1 %
54	repository.unpas.ac.id Internet Source	<1 %
55	Asep Mulyana, Anita Theresia Dwitasari, Yudhaswara Januarharyono, Susani Amperawati, Toto Heryanto. "Analisis Rasio Keuangan pada Maskapai Penerbangan (Studi Perbandingan PT Garuda Indonesia dan PT Citilink Indonesia)", RIGGS: Journal of Artificial Intelligence and Digital Business, 2025 Publication	<1 %
56	Submitted to Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia Student Paper	<1 %
57	Maria Ulfah, Elma Elma, Fadhil Alpani, Joni Hendra K.. "ANALISIS TEORITIS RASIO AKTIVITAS INVESTASI SEBAGAI INDIKATOR EFISIENSI KINERJA KEUANGAN PERUSAHAAN", Jurnal Review Pendidikan dan Pengajaran, 2025 Publication	<1 %
58	Submitted to Universitas Diponegoro Student Paper	<1 %
59	digilib.uin-suka.ac.id Internet Source	<1 %
60	repository.institutpendidikan.ac.id Internet Source	<1 %

61	adoc.pub Internet Source	<1 %
62	eprints.pktj.ac.id Internet Source	<1 %
63	id.123dok.com Internet Source	<1 %
64	publikasi.dinus.ac.id Internet Source	<1 %
65	www.biofarma.co.id Internet Source	<1 %
66	Ilham Yahya. "Pengaruh Strategi Fokus Segmen Data Center terhadap Profitabilitas NVIDIA Corporation Periode 2016–2024", RIGGS: Journal of Artificial Intelligence and Digital Business, 2026 Publication	<1 %
67	Lutfir Riski, Enik Sulistyowati. "Analisis Biaya Produksi dengan Pendekatan Activity Based Costing (ABC) (Studi Kasus: UMKM Keripik Singkong di Pasuruan)", Jurnal Teknik Industri Terintegrasi, 2025 Publication	<1 %
68	Melsanda Farelya Handhany, Maria Safitri, Suhita Whini Setyahuni, Almira Santi Samasta. "DETERMINAN FAKTOR KEBIJAKAN DIVIDEN PERUSAHAAN SEKTOR PROPERTI DAN REAL ESTATE DI INDONESIA", Jurnal Maneksi, 2025 Publication	<1 %
69	Submitted to Rektorat (ADM) Student Paper	<1 %
70	Submitted to iGroup Student Paper	<1 %
71	repository-feb.unpak.ac.id Internet Source	<1 %
72	repository.usbypkp.ac.id Internet Source	<1 %
73	Mei Maria Br Pasaribu, Juli Meliza. "Analisis Kesehatan Keuangan Menggunakan Current Ratio, Net Profit Margin, Debt To Equity Ratio Pada UMKM", JIBEMA: Jurnal Ilmu Bisnis, Ekonomi, Manajemen, dan Akuntansi, 2026 Publication	<1 %
74	eprints.pknstan.ac.id Internet Source	<1 %

[journal.metansi.unipol.ac.id](#)

75	Internet Source	<1 %
76	jurnalmahasiswa.stiesia.ac.id Internet Source	<1 %
77	pt.scribd.com Internet Source	<1 %
78	www.slideshare.net Internet Source	<1 %
79	Nuru Riani, Zulkarnain Zulkarnain. "ANALISIS COMMON SIZE DAN RASIO KEUANGAN PADA SUBSEKTOR WHOLESALE (DURABLE & NON-DURABLE GOODS) YANG TERCATAT DI BEI", Progress: Jurnal Pendidikan, Akuntansi dan Keuangan, 2020 Publication	<1 %
80	Submitted to UIN Raden Intan Lampung Student Paper	<1 %
81	marketingjournal.uz Internet Source	<1 %
82	plj.ac.id Internet Source	<1 %
83	repositori.umrah.ac.id Internet Source	<1 %
84	repository.umnaw.ac.id Internet Source	<1 %
85	repository.unmuhpnk.ac.id Internet Source	<1 %
86	Arif Budhiyanto, Fifi Swandari, Sufi Jikrillah. "Kinerja Keuangan Perusahaan Makanan Dan Minuman Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Ditinjau Dari Rasio Keuangan (Studi Pada Perusahaan Makanan Dan Minuman Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Pada Tahun2015-2018)", JURNAL NUSANTARA APLIKASI MANAJEMEN BISNIS, 2020 Publication	<1 %
87	Fredrik Eriko Wairata, Asna Manullang. "Pengaruh Roe dan Digitalisasi Akuntansi Terhadap Efisiensi Biaya Operasional Perusahaan Teknologi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI)", Jurnal KREATIF (Kajian Riset Ekonomi & Bisnis Inovatif), 2026 Publication	<1 %
88	Submitted to Universitas Mercu Buana Yogyakarta Student Paper	

		<1 %
89	cdn.indonesia-investments.com Internet Source	<1 %
90	journal.staidenpasar.ac.id Internet Source	<1 %
91	muazzul.blog.uma.ac.id Internet Source	<1 %
92	publikasi.ahlalkamal.com Internet Source	<1 %
93	repo-ukaw.superspace.id Internet Source	<1 %
94	repository.unusa.ac.id Internet Source	<1 %
95	risconsulting.id Internet Source	<1 %
96	wikep.net Internet Source	<1 %
97	www.bbc.com Internet Source	<1 %
98	www.researchgate.net Internet Source	<1 %
99	Mutiara Cahyani, Hema Fitriani, Sylvia Sylvia. "ANALISIS PREDIKSI KEBANGKRUTAN MENGGUNAKAN MODEL ALTMAN Z-SCORE, FOSTER, DAN ZMIJEWSKI PADA PERUSAHAAN MASKAPAI PENERBANGAN.", Jurnal Akunida, 2025 Publication	<1 %
100	Rizka Mukhlisiah, M. Enteguh Syach Ginting. "Analisis Kinerja Keuangan PT Tembaga Mulia Semanan Tbk. Periode 2019-2022", Progress: Jurnal Pendidikan, Akuntansi dan Keuangan, 2024 Publication	<1 %
101	Submitted to Sekolah Teknik Elektro & Informatika Student Paper	<1 %
102	e-journals.unmul.ac.id Internet Source	<1 %
103	eprints.pancabudi.ac.id Internet Source	<1 %

104	haluannews.id Internet Source	<1 %
105	ifrelresearch.org Internet Source	<1 %
106	investor.waskita.co.id Internet Source	<1 %
107	jurnal.umrah.ac.id Internet Source	<1 %
108	loddosinstitute.org Internet Source	<1 %
109	media.neliti.com Internet Source	<1 %
110	penerbitmafy.com Internet Source	<1 %
111	uttiek.blogspot.com Internet Source	<1 %
112	vdoc.pub Internet Source	<1 %
113	www.beritadaerah.co.id Internet Source	<1 %
114	www.fshuinsgd.ac.id Internet Source	<1 %
115	Nurhalisa Fitriani, Siti Aisyah, Ameli Rezki Septiani Amin. "ANALISIS RASIO LIKUIDITAS, PROFITABILITAS DAN SOLVABILITAS TERHADAP KINERJA KEUANGAN PT. SUMBER ALFARIA TRIJAYA TBK. PERIODE 2020-2024", JURNAL EKONOMI SAKTI (JES), 2026 Publication	<1 %
116	Sekar Galuh Septyawati, Hurin Faza Nabilah, Adinda Eka Rahmawati. "ANALISIS KINERJA KEUANGAN PT INDOFOOD SUKSES MAKMUR TBK BERDASARKAN LIKUIDITAS, AKTIVITAS, SOLVABILITAS, PROFITABILITAS, DAN RASIO PASAR PERIODE 2022 - 2024", Journal of Innovative and Creativity (Joecy), 2026 Publication	<1 %
117	Diana Indah Sari, Zaenal Wafa. "Pengaruh Rasio Keuangan Terhadap Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan Farmasi Yang Terdaftar di Perusahaan BEI Tahun 2017-2023", JEMSI (Jurnal Ekonomi, Manajemen, dan Akuntansi), 2025 Publication	<1 %

118	Kadek Duwika. "ANALISIS KEUANGAN KOPERASI MELALUI RASIO KEUANGAN GUNA MENGETAHUI TINGKAT LIKUIDITA, SOLVABILITAS, DAN RENTABILITAS PADA KOPRASI TANI SWAKARSA SUBAK GEDE PADANGBULIA", Widya Amerta, 2025 Publication	<1 %
119	Muhammad Asrin Jazuli, Nurhasanah Dewi, Tiara Roulina Tampubolon, Grace Dealova Br Ginting, Christian Timoteus Panggabean. "Analisis Rasio Keuangan Untuk Menilai Kinerja Keuangan Pada PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk Periode 2022-2024", JIBEMA: Jurnal Ilmu Bisnis, Ekonomi, Manajemen, dan Akuntansi, 2026 Publication	<1 %
120	Rahmat Agus Santoso, Anita Handayani. "PENGARUH DEBT TO EQUITY RATIO TERHADAP DIVIDEND PAYOUT RATIO MELALUI RETURN ON ASSET", MANAJERIAL, 2019 Publication	<1 %
121	Siti, Ma'sumah. "Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Yield Dengan Mediasi Peringkat Sukuk Dan Peluang Investasi Pada Emiten Sukuk.", Universitas Islam Negeri Saifuddin Zuhri (Indonesia) Publication	<1 %
122	Vika Indah Rahayu, Zakiah Zakiah, Gina Fauzia, Dwi Arianti. "Financial Performance Analysis of Joint Village-Owned Enterprises (BUMDesMa) Based on Profitability and Solvency Ratios: A Case Study of BUMDesMa in Bayung Lencir Subdistrict, Musi Banyuasin Regency", Journal of Integrated Agribusiness, 2025 Publication	<1 %
123	ejournals.umn.ac.id Internet Source	<1 %
124	eprints.unm.ac.id Internet Source	<1 %

Exclude quotes
Exclude bibliography

Off
On

Exclude matches

Off