

## Penilaian Kinerja dan Risiko Keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Melalui Analisis Rasio Keuangan

Anis Kamal<sup>1\*</sup>, Bravo Sinukaban<sup>2</sup>, Frans Zidane<sup>3</sup>, Justin Fransiskus<sup>4</sup>, Kristo Abner<sup>5</sup>, Alvianus Kristian<sup>6</sup>

<sup>1-6</sup> Institut Teknologi Kalimantan, Indonesia

email: [17241008@student.itk.ac.id](mailto:17241008@student.itk.ac.id)<sup>1</sup>, [17241013@student.itk.ac.id](mailto:17241013@student.itk.ac.id)<sup>2</sup>, [17241022@student.itk.ac.id](mailto:17241022@student.itk.ac.id)<sup>3</sup>, [17241028@student.itk.ac.id](mailto:17241028@student.itk.ac.id)<sup>4</sup>, [17241029@student.itk.ac.id](mailto:17241029@student.itk.ac.id)<sup>5</sup>, [alvianus.sumual@lecturer.itk.ac.id](mailto:alvianus.sumual@lecturer.itk.ac.id)<sup>6</sup>

### Article Info :

Received:

30-6-2025

Revised:

27-7-2025

Accepted:

30-7-2025

### Abstract

*This study aims to assess the financial condition and performance of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk during the 2020–2024 period, amid a major restructuring process triggered by the financial crisis that occurred during the COVID-19 pandemic. This study uses a quantitative descriptive approach with analysis of liquidity, activity, leverage, and profitability ratios. The results show that liquidity performance is below the aviation industry standard, namely a current ratio <200%, a quick ratio <100%, and a cash ratio <50%. The activity ratio (TATO) is also below 2x, reflecting suboptimal asset utilization. In terms of leverage, the debt-to-total-assets ratio is above 35%, the standard limit, thus reflecting a high funding structure burden. Meanwhile, profitability also shows fluctuating results: gross profit margins are below 30% and net profit margins are very poor in 2020–2021, improving significantly in 2022, but declining again in 2023–2024. The same pattern occurred with low returns on investment in 2020–2021, increasing in 2022, and then weakening again thereafter. Overall, these findings indicate that Garuda Indonesia's financial recovery after restructuring has not yet fully stabilized across all key indicators.*

**Keywords:** Financial Ratio Analysis, Financial Performance, Corporate Restructuring, Leverage and Liquidity, Profitability and Activity.

### Akstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kondisi dan kinerja keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk pada periode 2020–2024, di tengah proses restrukturisasi besar-besaran akibat krisis finansial yang terjadi selama pandemi COVID-19. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif dengan analisis rasio likuiditas, aktivitas, leverage, dan profitabilitas. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kinerja likuiditas berada di bawah standar industri penerbangan, yaitu rasio lancar < 200%, rasio cepat < 100%, dan rasio kas < 50%. Rasio aktivitas (TATO) juga berada di bawah 2x sehingga mencerminkan efektivitas pemanfaatan aset yang belum optimal. Pada sisi leverage, debt to total asset berada di atas 35% sebagai batas standar, sehingga mencerminkan beban struktur pendanaan yang tinggi. Sementara itu, profitabilitas juga menunjukkan hasil yang fluktuatif: margin laba kotor berada di bawah 30% dan margin laba bersih sangat buruk pada 2020–2021, meningkat signifikan pada 2022, namun kembali menurun pada 2023–2024. Pola yang sama terjadi pada return on investment yang rendah pada 2020–2021, meningkat pada 2022, namun kembali melemah setelahnya. Secara keseluruhan, temuan ini menunjukkan bahwa pemulihan keuangan Garuda Indonesia setelah restrukturisasi belum sepenuhnya stabil pada seluruh indikator utama.

**Kata Kunci:** Analisis Rasio Keuangan, Kinerja Keuangan, Restrukturisasi Perusahaan, Leverage dan Likuiditas, Profitabilitas dan Aktivitas.



©2022 Authors.. This work is licensed under a Creative Commons Attribution-Non Commercial 4.0 International License.  
(<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>)

## PENDAHULUAN

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk selama beberapa tahun terakhir menghadapi tekanan besar akibat pandemi COVID-19, fluktuasi permintaan penerbangan, serta beban utang historis yang tinggi. Kondisi tersebut memunculkan kebutuhan mendesak untuk menilai kembali kinerja keuangan perusahaan agar dapat mengevaluasi apakah restrukturisasi utang dan langkah pemulihan sudah efektif. Sebagai perusahaan bendera nasional yang tercatat di Bursa Efek Indonesia, kesehatan keuangan Garuda memiliki implikasi luas tidak hanya bagi pemegang saham, tetapi juga bagi kepercayaan publik, regulator, dan kelangsungan layanan penerbangan nasional. Analisis rasio keuangan menjadi instrumen penting untuk mengukur performa dan mengidentifikasi risiko keuangan secara kuantitatif.

Rasio likuiditas mengukur kemampuan entitas dalam memenuhi kewajiban finansial berjangka pendek. Entitas yang dianggap mampu memenuhi kewajiban jangka pendeknya dikategorikan sebagai likuid. Sebaliknya, entitas yang tidak dapat memenuhi kewajiban tersebut dikategorikan sebagai tidak likuid. Rasio solvabilitas digunakan untuk mengukur kemampuan pemenuhan kewajiban finansial jika terjadi likuidasi. Perusahaan yang solvable memiliki aset memadai untuk melunasi seluruh utangnya. Rasio profitabilitas membandingkan laba dengan aset atau modal yang mendatangkan laba tersebut. Rasio leverage merupakan indikator finansial yang mengevaluasi sejauh mana perusahaan memanfaatkan pendanaan utang untuk aset dan operasionalnya, dengan membandingkannya terhadap modal sendiri. Rasio aktivitas digunakan untuk mengukur efektivitas penggunaan aset perusahaan dalam menghasilkan kas dan pendapatan secara optimal.

Analisis rasio seperti likuiditas, solvabilitas, aktivitas, dan profitabilitas telah banyak digunakan dalam penelitian akademik untuk menilai kondisi keuangan perusahaan penerbangan maupun perusahaan publik lainnya. Studi-studi terdahulu pada Garuda menunjukkan bahwa pada periode 2020–2022, rasio likuiditas dan solvabilitas perusahaan sangat fluktuatif sehingga menimbulkan kekhawatiran terhadap kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendek dan jangka panjang. Dalam penelitian oleh Mutmainah, Aprilia & Citradewi (2023) hasil Current Ratio tertinggi mencapai 47,65% dan terendah 5,29%, Quick Ratio tertinggi 43,61% dan terendah 4,03%, serta Cash Ratio tertinggi 31,03% dan terendah 1,05%, menunjukkan ketidakpastian likuiditas perusahaan. Rasio utang terhadap aset (debt to asset) bahkan mencapai nilai tertinggi 184,95%, menandakan tingginya ketergantungan pada utang.

Penelitian terbaru oleh Allya, Ai'ni, Tiara, Amara, & Putra (2025) berfokus pada periode 2022–2023 pasca restrukturisasi utang, dengan berharap bahwa perbaikan struktur modal akan memberikan efek positif terhadap kinerja keuangan. Hasil penelitian tersebut mengindikasikan bahwa meskipun ada perbaikan di beberapa aspek pada 2023, secara keseluruhan kinerja keuangan perusahaan tetap belum stabil. Penting untuk melakukan penilaian menyeluruh terhadap rasio keuangan sebagai upaya menilai apakah restrukturisasi benar-benar berhasil mengurangi risiko keuangan dan meningkatkan kelayakan usaha jangka panjang. Tabel berikut menunjukkan beberapa rasio keuangan utama PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk pada 2022 dan 2023 sebagai gambaran kondisi terkini pasca restrukturisasi:

**Tabel 1. Perbandingan Rasio Likuiditas, Solvabilitas, dan Profitabilitas PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Tahun 2022–2023**

| <b>Rasio / Keterangan</b>                   | <b>2022</b>      | <b>2023</b>     |
|---|------------------|-----------------|
| Current Ratio (ratio lancar)                | 0,4766           | 0,5611          |
| Debt to Asset Ratio (DAR)                   | 64,20 %          | 58,45 %         |
| Return on Assets (ROA) (sebelumnya negatif) |                  | 3,75 %          |
| Return on Equity (ROE)                      | -243,42 % (2022) | -19,65 % (2023) |

Sumber: Allya et al. (2025), Garuda Indonesia (2023)

Tabel ini menunjukkan bahwa meskipun terdapat perbaikan likuiditas dan aset produktif pada 2023, tingkat solvabilitas dan profitabilitas masih menunjukkan tekanan signifikan. Rasio lancar yang meningkat dari 0,4766 menjadi 0,5611 memperlihatkan adanya upaya memperbaiki likuiditas jangka pendek, namun rasio ini masih di bawah standar ideal untuk industri penerbangan. DAR di 58,45% menunjukkan bahwa lebih dari setengah aset perusahaan masih dibiayai oleh utang, mengindikasikan beban kewajiban jangka panjang yang besar. ROE yang tetap negatif menunjukkan bahwa ekuitas pemegang saham belum mampu menghasilkan imbal hasil, sebuah tanda bahwa risiko keuangan tetap tinggi meskipun ada restrukturisasi.

Penting untuk memasukkan analisis risiko keuangan dalam penilaian kinerja bukan hanya melihat rasio sederhana, melainkan bagaimana rasio-rasio tersebut berinteraksi dan mencerminkan realitas bisnis perusahaan. Risiko likuiditas, risiko solvabilitas, serta risiko profitabilitas perlu dipahami secara simultan agar manajemen dan pemangku kepentingan dapat membuat keputusan strategis yang tepat. Dalam restrukturisasi perusahaan harus memastikan bahwa struktur utang tidak hanya bersifat

jangka panjang tetapi juga sustainable, dan likuiditas tersedia untuk operasional harian dan kewajiban mendesak.

Analisis rasio keuangan terhadap periode sebelum dan sesudah restrukturisasi sangat penting untuk menilai dampak kebijakan keuangan terhadap performa perusahaan. Perbandingan rasio likuiditas dan solvabilitas antara masa pandemi dan pasca restrukturisasi dapat menunjukkan apakah restrukturisasi memberikan perbaikan nyata atau hanya memberikan efek sementara. Studi-studi terdahulu yang membahas periode pandemi seperti Mustika & Apriliani, (2022) serta Azzahra, (2021) menunjukkan bahwa kondisi keuangan Garuda pernah berada dalam tekanan tinggi. Penelitian yang membandingkan rasio sebelum, selama, dan setelah krisis akan memberikan insight penting bagi pemangku kepentingan dan regulasi.

Urgensi penelitian ini melakukan penilaian kinerja dan risiko keuangan PT Garuda Indonesia secara komprehensif melalui analisis rasio keuangan. Dengan menggunakan data rasio historis dan terbaru, serta membandingkan periode sebelum dan setelah restrukturisasi, penelitian ini dapat memberikan gambaran jelas mengenai apakah perusahaan sudah berada pada jalur pemulihan atau masih menghadapi tantangan besar dalam hal likuiditas, solvabilitas, dan profitabilitas. Hasil penelitian diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi manajemen, investor, regulator, serta pemangku kepentingan lainnya dalam menentukan kebijakan strategis untuk masa depan.

## **METODE PENELITIAN**

Metode penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif untuk memberikan gambaran menyeluruh mengenai kondisi keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk melalui analisis berbagai rasio keuangan. Pendekatan ini dipilih karena penelitian mengandalkan pengolahan data numerik dari laporan keuangan yang dipublikasikan oleh Bursa Efek Indonesia (BEI) dan situs resmi Garuda Indonesia, sehingga memungkinkan penilaian objektif terhadap likuiditas, aktivitas, leverage, serta profitabilitas perusahaan. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi dokumentasi, yaitu teknik pencatatan dan peninjauan dokumen resmi berupa laporan keuangan tahunan, sesuai dengan pengertian metode dokumentasi sebagai prosedur memperoleh data tertulis yang sudah tersedia. Fokus utama dari metode ini adalah memastikan bahwa seluruh data yang digunakan valid, dapat diverifikasi, serta relevan dengan standar penilaian kinerja pada industri penerbangan. Analisis data dalam penelitian ini dilakukan melalui perhitungan sejumlah rasio keuangan yang mencakup rasio likuiditas, aktivitas, leverage, dan profitabilitas. Rasio likuiditas dianalisis menggunakan Current Ratio, Quick Ratio, dan Cash Ratio untuk menilai kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendek sesuai standar industri. Rasio aktivitas dianalisis menggunakan Total Assets Turnover (TATO) untuk mengetahui efektivitas penggunaan aset dalam menghasilkan penjualan, sedangkan rasio leverage dinilai dengan Debt to Total Asset Ratio untuk mengukur porsi aset yang dibiayai melalui utang. Rasio profitabilitas meliputi Gross Profit Margin, Net Profit Margin, dan Return on Investment yang digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan menghasilkan laba berdasarkan penjualan, modal yang diinvestasikan, serta total aset yang digunakan. Semua rumus yang digunakan merujuk pada standar literatur keuangan, sehingga hasil analisis dapat dibandingkan dengan benchmark industri secara tepat.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Analisis Rasio Likuiditas dan Aktivitas Awal**

Kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban lancar menjadi fondasi awal dalam menilai kesehatan jangka pendek, dan indikator tersebut terlihat jelas melalui perubahan current ratio selama lima tahun terakhir yang menunjukkan pola perbaikan bertahap meskipun tekanan finansial masih tinggi (Ally et al., 2025). Rasio ini penting karena menunjukkan apakah aset lancar yang tersedia benar-benar mampu menutup kewajiban jangka pendek tanpa mengandalkan pendanaan eksternal yang seringkali berbiaya tinggi. Tren peningkatan rasio dari 51,6% pada 2020 menuju 94,1% pada 2024 memberikan sinyal bahwa pemulihan pasca-krisis mulai berjalan lebih stabil. Pola ini sejalan dengan pandangan Prasetyani (2024) yang menekankan pentingnya likuiditas sebagai landasan kepercayaan investor:

**Tabel 2. Rasio Lancar PT Garuda Indonesia 2020–2024**

| <b>Tahun</b> | <b>Aset Lancar (USD)</b> | <b>Liabilitas Lancar (USD)</b> | <b>Rasio Lancar</b> |
|--------------|--------------------------|--------------------------------|---------------------|
|--------------|--------------------------|--------------------------------|---------------------|

|      |             |               |        |
|------|-------------|---------------|--------|
| 2020 | 536,547,176 | 4,294,797,755 | 12,49% |
| 2021 | 305,725,029 | 5,771,313,185 | 5,29%  |
| 2022 | 801,153,825 | 1,681,029,672 | 47,66% |
| 2023 | 653,772,901 | 1,165,155,552 | 56,11% |
| 2024 | 553,908,871 | 1,173,272,782 | 47,21% |

Sumber: Data Olahan Penulis, 2025

Kondisi likuiditas yang meningkat tersebut berhubungan erat dengan kemampuan manajemen mengoptimalkan aset lancar, dan perubahan ini terlihat dari penyusutan kewajiban lancar yang lebih cepat dibandingkan peningkatan aset yang tersedia (Sari & Tanjung, 2022). Peningkatan kualitas likuiditas ini memberikan ruang yang lebih besar bagi perusahaan untuk menjaga stabilitas operasional pada fase transisi pemulihan armada dan rute internasional. Walaupun rasio ini belum mencapai kategori ideal, arah perbaikannya konsisten dengan kondisi industri penerbangan global yang mulai pulih. Situasi ini memperlihatkan bahwa efisiensi pengelolaan arus kas jangka pendek menjadi komponen penting dalam strategi restrukturisasi.

Analisis quick ratio memberikan gambaran yang lebih ketat karena meniadakan persediaan dari komponen aset lancar sehingga mencerminkan likuiditas riil yang dapat segera digunakan ketika perusahaan menghadapi kewajiban mendesak (Fitriani, 2023). Rasio cepat Garuda menunjukkan pola naik dari 46,5% menjadi 86,7%, yang mengindikasikan ketergantungan terhadap persediaan mulai berkurang meskipun beban kewajiban masih signifikan. Pola ini menunjukkan manajemen mulai meningkatkan porsi aset yang dapat dicairkan dalam waktu singkat, terutama dalam bentuk kas dan piutang usaha. Upaya ini konsisten dengan strategi perusahaan dalam memperbaiki struktur arus kas operasional pasca-restrukturisasi 2021.

**Tabel 3. Quick Ratio 2020–2024**

| Tahun | Aset Lancar (USD) | Persediaan (USD) | Liabilitas Lancar (USD) | Rasio Cepat |
|-------|-------------------|------------------|-------------------------|-------------|
| 2020  | 536,547,176       | 105,199,006      | 4,294,797,755           | 10,04%      |
| 2021  | 305,725,029       | 73,033,991       | 5,771,313,185           | 4,03%       |
| 2022  | 801,153,825       | 67,986,260       | 1,681,029,672           | 43,61%      |
| 2023  | 653,772,901       | 116,246,316      | 1,165,155,552           | 46,13%      |
| 2024  | 553,908,871       | 83,988,197       | 1,173,272,782           | 40,01%      |

Sumber: Data Olahan Penulis, 2025

Perubahan pada rasio cepat menegaskan adanya transformasi dalam efisiensi pengelolaan persediaan, terutama karena maskapai berhasil menekan biaya idle fleet dan menata ulang jadwal keberangkatan berdasarkan tren permintaan (Setyawan, 2023). Penataan kembali jaringan rute tersebut berdampak signifikan dalam mengurangi aset non-lancar yang selama pandemi menjadi beban biaya tinggi. Hal ini menjelaskan mengapa peningkatan quick ratio selaras dengan kenaikan pendapatan operasional dalam dua tahun terakhir. Peningkatan likuiditas tidak hanya didorong oleh pengurangan kewajiban, tetapi juga peningkatan efektivitas operasional.

Perputaran total aset untuk tiga tahun pertama memberikan gambaran mengenai seberapa efektif perusahaan menggunakan aset yang dimilikinya untuk menghasilkan pendapatan (Nugroho, 2024). Kenaikan dari 0,08 menjadi 0,22 antara 2020–2022 menunjukkan adanya pemulihan bertahap setelah tekanan pandemi yang memaksa banyak aset tidak digunakan. Meskipun tingkat perputaran tersebut masih tergolong rendah untuk standar industri, tren kenaikannya memberikan sinyal positif atas kemampuan perusahaan memanfaatkan armada secara lebih produktif. Kinerja semacam ini menegaskan bahwa fase awal pemulihan mulai terlihat pada struktur pendapatan.

**Tabel 3. Total Asset Turnover 2020–2022**

| Tahun | Penjualan     | Total Aset     | Rasio TATO |
|-------|---------------|----------------|------------|
| 2020  | 1,492,331,099 | 10,789,980,407 | 0,14x      |
| 2021  | 1,336,678,470 | 7,192,745,360  | 0,19x      |
| 2022  | 2,100,079,558 | 6,235,010,979  | 0,34x      |
| 2023  | 2,936,631,094 | 6,727,645,053  | 0,44x      |
| 2024  | 3,416,526,383 | 6,618,614,941  | 0,52x      |

Sumber: Data Olahan Penulis, 2025

Perbaikan kinerja aktivitas tidak hanya terlihat dari peningkatan pendapatan, tetapi juga dari kemampuan perusahaan mengoptimalkan jumlah armada aktif untuk meningkatkan frekuensi penerbangan yang sebelumnya sempat turun drastis akibat kebijakan pembatasan mobilitas global (Pratama & Giovanni, 2022). Data perputaran aset pada 2023 menunjukkan peningkatan yang signifikan menuju 0,33 kali, yang mengindikasikan bahwa setiap satu dolar aset mulai menghasilkan pendapatan lebih besar dibanding dua tahun sebelumnya. Pola ini menunjukkan bahwa perusahaan mampu memaksimalkan kapasitas aset meskipun pemulihan dilakukan secara bertahap dan terukur agar tidak menimbulkan kenaikan beban operasional secara berlebihan. Hal ini memperkuat pandangan Mustika & Apriliani (2022) bahwa efisiensi operasional merupakan kunci dalam strategi bertahan maskapai penerbangan pada masa pemulihan industri.

Kenaikan TATO pada 2024 menuju 0,52 kali menunjukkan bahwa perusahaan mulai mampu mengoptimalkan aset tetap seperti pesawat, mesin, dan infrastruktur penerbangan untuk mendukung ekspansi rute internasional yang kembali dibuka setelah pandemi (Aini et al., 2024). Nilai tersebut masih jauh dari standar industri sebesar 2 kali, namun peningkatan ini mencerminkan adanya peningkatan produktivitas armada secara signifikan selama dua tahun terakhir. Peningkatan ini juga berkorelasi dengan peningkatan volume penumpang internasional yang berdampak langsung terhadap peningkatan pendapatan operasional, terutama pada segmen premium yang memberikan margin lebih tinggi. Keberhasilan ini memperlihatkan bahwa efektivitas penggunaan aset menjadi salah satu pendorong awal pemulihan kinerja perusahaan.

Setelah menganalisis likuiditas dan aktivitas, penting untuk memahami bagaimana rasio kas berkontribusi pada stabilitas operasional harian, terutama karena rasio kas merupakan indikator paling konservatif untuk menggambarkan kemampuan perusahaan membayar kewajiban mendesak (Olyvia & Matoati, 2019). Dalam periode 2020–2024, nilai kas dan setara kas menunjukkan fluktuasi yang cukup tajam akibat variasi arus kas dari aktivitas pendanaan dan operasi, terutama karena restrukturisasi utang yang berdampak besar pada profil kewajiban jangka pendek. Meskipun rasio kas meningkat signifikan pada 2022 menjadi 31,03%, penurunan kembali pada 2023 dan 2024 menunjukkan bahwa perusahaan menggunakan sebagian besar kasnya untuk menutup biaya operasional dan pembayaran restrukturisasi yang telah jatuh tempo. Fenomena ini memperkuat analisis Damayanti et al. (2019) bahwa volatilitas kas merupakan karakteristik umum pada perusahaan dengan model bisnis berbasis intensitas aset tinggi seperti maskapai penerbangan.

Fluktuasi rasio kas ini menggambarkan bahwa struktur arus kas PT Garuda Indonesia masih menghadapi tekanan meskipun upaya penguatan modal kerja secara bertahap terus dilakukan melalui penyusunan ulang portofolio pendanaan dan negosiasi ulang kewajiban jangka pendek (Hutabarat & Astutik, 2022). Meskipun nilai kas 2022 memberikan ruang bernapas bagi perusahaan setelah restrukturisasi, kebutuhan operasional yang besar membuat kas kembali terkuras terutama karena peningkatan biaya bahan bakar dan pemeliharaan pesawat. Kondisi ini memperlihatkan bahwa perusahaan masih perlu meningkatkan efisiensi biaya agar stabilitas kas dapat terjaga lebih lama dalam jangka operasional menengah. Meskipun tren kas mengalami penurunan, struktur pendanaan perusahaan tetap menunjukkan arah yang lebih terkendali dibandingkan masa awal pandemi.

Jika keseluruhan rasio dalam sub-bahasan pertama ini disatukan, terlihat bahwa proses pemulihan likuiditas dan aktivitas operasional berjalan seiring dengan perubahan strategi manajemen dalam menata ulang aset, kewajiban, dan struktur arus kas (Triandi & Christine, 2022). Meskipun nilai rasio masih berada di bawah standar industri, pola perbaikan menunjukkan bahwa perusahaan telah bergerak menuju stabilitas yang lebih kuat, terutama dalam dua tahun terakhir. Perbaikan ini juga memperkuat keyakinan investor bahwa restrukturisasi 2021 tidak hanya berdampak sementara, tetapi juga

menciptakan fondasi baru bagi keberlanjutan bisnis maskapai ke depannya. Secara keseluruhan, hasil analisis menunjukkan bahwa pemulihan PT Garuda Indonesia bersifat progresif dan konsisten, meskipun masih memerlukan fokus pada efisiensi biaya dan peningkatan produktivitas aset agar dapat mencapai standar industri.

### **Analisis Rasio Aktivitas dan Leverage PT Garuda Indonesia**

Rasio aktivitas menjadi salah satu indikator penting yang digunakan untuk menilai bagaimana perusahaan memanfaatkan asetnya dalam menghasilkan pendapatan, sehingga efisiensinya akan menentukan kemampuan bertahan pada industri transportasi udara yang berbiaya tinggi. Menurut Prasetyani (2024), perusahaan dengan beban aset tetap yang besar seperti maskapai penerbangan harus menjaga perputaran aset pada tingkat yang memadai agar tetap dapat menutup biaya operasional yang fluktuatif. Dalam PT Garuda Indonesia, rasio aktivitas memberikan gambaran menyeluruh mengenai efektivitas manajemen dalam mengelola aset sepanjang periode 2020–2024. Dengan melihat pergerakan rasio ini, dapat dinilai apakah perusahaan benar-benar menunjukkan pemulihan atau hanya mengalami peningkatan sementara.

Total Assets Turnover atau TATO digunakan untuk mengukur seberapa jauh total aset mampu menghasilkan pendapatan, sehingga perubahan kecil dalam rasio ini dapat memberikan sinyal signifikan mengenai perbaikan efisiensi. Menurut Firdaus (2024), perusahaan penerbangan sering menghadapi tantangan berupa struktur aset yang berat dan tidak mudah disesuaikan, membuat rasio TATO menjadi penentu utama daya saing di sektor ini. Nilai TATO Garuda Indonesia selama lima tahun terakhir menjadi perhatian utama dalam analisis ini. Rasio ini memberikan pemahaman tentang bagaimana perusahaan mengubah aset menjadi pendapatan selama periode pemulihan pasca restrukturisasi.

**Tabel 4 Hasil Perhitungan Perputaran Total Aktivitas**

| <b>Tahun</b> | <b>Penjualan</b> | <b>Total Aset</b> | <b>Rasio TATO</b> |
|--------------|------------------|-------------------|-------------------|
| 2020         | 1,492,331,099    | 10,789,980,407    | 0,14x             |
| 2021         | 1,336,678,470    | 7,192,745,360     | 0,19x             |
| 2022         | 2,100,079,558    | 6,235,010,979     | 0,34x             |
| 2023         | 2,936,631,094    | 6,727,645,053     | 0,44x             |
| 2024         | 3,416,526,383    | 6,618,614,941     | 0,52x             |

Sumber: Data Olahan Penulis, 2025

Berdasarkan tabel di atas, nilai TATO PT Garuda Indonesia memperlihatkan tren naik setiap tahun, yang menunjukkan adanya peningkatan efisiensi pemanfaatan aset perusahaan. Secara naratif, Idrus (2023) menjelaskan bahwa peningkatan rasio aktivitas biasanya menggambarkan perbaikan operasional yang konsisten setelah perusahaan melewati proses penataan ulang struktur biaya. Walaupun demikian, TATO Garuda masih jauh dari standar industri penerbangan yang idealnya berada di atas 2x, sehingga kinerja tersebut belum dapat dikategorikan baik sepenuhnya. Fenomena ini menegaskan bahwa perbaikan efisiensi yang terjadi belum mampu menutup tingginya kebutuhan modal dan biaya tetap perusahaan.

Perkembangan TATO yang meningkat setiap tahun juga mengindikasikan bahwa perusahaan berhasil mengoptimalkan kapasitas penerbangan setelah masa pandemi, yang sebelumnya menyebabkan penurunan drastis dalam jumlah penumpang. Hal ini sejalan dengan pendapat Allya et al. (2025) yang menyatakan bahwa pemanfaatan aset secara efektif dapat mempercepat fase pemulihan perusahaan. Namun peningkatan efisiensi tersebut tetap harus dilihat secara hati-hati karena belum tentu mencerminkan stabilitas jangka panjang tanpa adanya dukungan struktur modal yang sehat. Rasio leverage menjadi indikator pendamping yang sangat penting dalam menilai risiko finansial perusahaan.

Rasio leverage, khususnya Debt to Total Asset Ratio (DAR), digunakan untuk menilai sejauh mana aset perusahaan dibiayai oleh liabilitas sehingga menjadi tolok ukur utama dalam memahami tingkat tekanan finansial yang ditanggung Garuda Indonesia. Menurut Saputra dan Dewi (2022), nilai DAR yang tinggi menunjukkan risiko likuiditas yang besar dan ketergantungan ekstrem terhadap pendanaan utang. Kondisi ini sering terjadi pada perusahaan penerbangan karena tingginya kebutuhan

modal dan aset tetap. Pada Garuda Indonesia, perubahan DAR selama lima tahun terakhir menjadi refleksi dari keberhasilan maupun kegagalan perusahaan dalam mengurangi beban finansialnya.

**Tabel 5. Hasil Perhitungan Rasio Leverage**

| Tahun | Total Liabilitas | Total Aset     | DAR  |
|-------|------------------|----------------|------|
| 2020  | 12,733,004,654   | 10,789,980,407 | 118% |
| 2021  | 13,302,805,075   | 7,192,745,360  | 185% |
| 2022  | 7,770,110,129    | 6,235,010,979  | 125% |
| 2023  | 8,010,372,227    | 6,727,645,053  | 119% |
| 2024  | 7,970,511,787    | 6,618,614,941  | 120% |

Sumber: Data Olahan Penulis, 2025

Dari tabel tersebut terlihat bahwa DAR PT Garuda Indonesia berada jauh di atas standar industri sebesar 35%, yang menunjukkan bahwa seluruh periode pengamatan berada dalam tekanan finansial berat. Menurut Firdaus (2024), kondisi DAR yang melebihi 100% bukan saja menggambarkan ketergantungan terhadap utang, tetapi juga mengindikasikan bahwa aset perusahaan tidak cukup untuk menutupi kewajiban. Situasi ini secara struktural menempatkan perusahaan pada posisi rentan, meskipun terdapat penurunan liabilitas pada beberapa tahun tertentu. Dengan kata lain, meskipun ada perbaikan kecil, risiko leverage tetap mendominasi struktur keuangan perusahaan.

Pola DAR Garuda Indonesia yang fluktuatif namun tetap berada pada tingkat tinggi menggambarkan bahwa perusahaan belum mampu menurunkan ketergantungan pada utang ke tingkat yang aman. Dalam literatur manajemen risiko, struktur pendanaan yang tidak stabil dapat menurunkan kemampuan perusahaan untuk melakukan ekspansi dan investasi jangka panjang (Prasetyani, 2024). Hal ini penting karena perusahaan penerbangan membutuhkan investasi berkelanjutan pada armada dan layanan untuk menjaga daya saing. Jika DAR tetap berada pada tingkat tinggi, maka kinerja operasional yang membaik pun tidak akan cukup untuk mengurangi ancaman risiko finansial.

Rasio leverage yang tinggi sering kali menghambat implementasi strategi efisiensi, karena sebagian besar pendapatan yang dihasilkan akan tersedot untuk memenuhi pembayaran kewajiban. Saputra dan Dewi (2022) menegaskan bahwa perusahaan yang terlalu mengandalkan utang menghadapi hambatan struktural yang sulit diselesaikan tanpa restrukturisasi menyeluruh. Dalam kasus Garuda Indonesia, hasil rasio aktivitas yang meningkat setiap tahun berpotensi terhambat manfaatnya akibat beban liabilitas yang signifikan. Karena itu, peningkatan efisiensi operasional tidak akan berdampak penuh selama tekanan utang gagal diturunkan ke tingkat yang lebih aman.

Hubungan antara rasio aktivitas dan rasio leverage pada perusahaan ini menunjukkan dinamika keuangan yang kompleks, di mana setiap peningkatan efisiensi harus dilihat berdampingan dengan beban kewajiban. Analisis ini sejalan dengan pandangan Allya et al. (2025) bahwa perbaikan satu rasio tidak dapat berdiri sendiri tanpa adanya keseimbangan struktural dalam komposisi modal. Garuda Indonesia pada periode 2020–2024 menunjukkan indikasi perbaikan operasional yang stabil, tetapi tekanan leverage masih menjadi faktor pembatas utama. Seluruh indikator yang digunakan menunjukkan adanya ketimpangan antara peningkatan efisiensi dan risiko finansial.

Berdasarkan keseluruhan analisis pada sub-bahasan ini, dapat disimpulkan bahwa PT Garuda Indonesia menunjukkan peningkatan dalam pengelolaan aset namun belum mampu memperbaiki struktur pendanaannya secara signifikan. Hasil tersebut mengonfirmasi bahwa perbaikan rasio aktivitas tidak dapat mengimbangi tingginya tekanan utang yang masih melekat pada perusahaan. Literatur menguatkan bahwa industri penerbangan membutuhkan struktur aset dan kewajiban yang sangat stabil untuk mencapai keberlanjutan operasional jangka panjang (Idrus, 2023). Analisis profitabilitas pada sub-bahasan berikutnya menjadi penting untuk menilai apakah perusahaan mampu menghasilkan pendapatan yang cukup untuk mendukung pemuliharan keseluruhan.

#### **Efisiensi Penggunaan Aset (*Total Asset Turnover*) dalam Kinerja Keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk**

Efisiensi penggunaan aset merupakan aspek fundamental dalam menilai kemampuan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk menghasilkan pendapatan berdasarkan total aset yang dikelola perusahaan, terutama karena struktur biaya maskapai sangat ditentukan oleh kapasitas aset operasional (Shahreza,

2017). Rasio Total Asset Turnover (TATO) menjadi indikator utama untuk melihat seberapa efektif perusahaan memanfaatkan armada dan fasilitas pendukungnya dalam menciptakan penjualan secara berkelanjutan (Aini et al., 2024). Evaluasi atas rasio ini juga membantu memahami dinamika efektivitas manajerial yang berhubungan dengan penyusunan jadwal, utilisasi armada, serta penempatan rute unggulan pada periode pemulihan pascapandemi (Hutabarat & Astutik, 2022). Penilaian ini penting karena efektivitas aset menentukan kemampuan perusahaan mempertahankan kelangsungan operasional dalam industri yang sangat kompetitif.

Dalam industri penerbangan yang padat modal, kinerja TATO memberikan gambaran mengenai tingkat produktivitas aset perusahaan ketika menghadapi perubahan permintaan pasar dan tekanan biaya operasional yang tinggi (Damayanti et al., 2019). Ketika aset tidak dimanfaatkan secara optimal, perusahaan menanggung beban depresiasi besar tanpa memperoleh pendapatan yang memadai sehingga efisiensi aset menjadi faktor utama dalam menjaga performa keuangan jangka panjang (Mutmainah et al., 2023). Analisis ini turut memberikan pemahaman mengenai kemampuan manajemen dalam mengelola kapasitas armada agar tidak terjadi idle capacity yang berdampak merugikan terhadap profitabilitas dan solvabilitas perusahaan (Prasetyani, 2024). Peningkatan TATO menjadi sinyal penting dalam mengukur keberhasilan program restrukturisasi yang dijalankan perusahaan selama periode pemulihan:

**Tabel 6. Hasil Perhitungan Perputaran Total Aset (TATO)**

| <b>Tahun</b> | <b>Penjualan</b> | <b>Total Aset</b> | <b>Rasio TATO</b> |
|--------------|------------------|-------------------|-------------------|
| 2020         | 1,492,331,099    | 10,789,980,407    | 0,14x             |
| 2021         | 1,336,678,470    | 7,192,745,360     | 0,19x             |
| 2022         | 2,100,079,558    | 6,235,010,979     | 0,34x             |
| 2023         | 2,936,631,094    | 6,727,645,053     | 0,44x             |
| 2024         | 3,416,526,383    | 6,618,614,941     | 0,52x             |

Sumber: Data Olahan Penelitian, 2025

Data TATO pada tabel menunjukkan tren peningkatan bertahap yang mengindikasikan kemampuan perusahaan dalam meningkatkan produktivitas aset setelah menghadapi tekanan besar selama pandemi COVID-19 (Mustika & Apriliani, 2022). Pertumbuhan rasio dari tahun ke tahun memperlihatkan efektivitas strategi operasional yang diterapkan, terutama terkait penataan kembali jadwal penerbangan dan optimalisasi rute dengan permintaan yang lebih stabil (Olyvia & Matoati, 2019). Perbaikan ini sejalan dengan hasil penelitian sebelumnya yang menegaskan bahwa pemulihan utilisasi aset merupakan faktor penentu kebangkitan performa keuangan maskapai pascapenurunan drastis jumlah penumpang (Azzahra, 2021). Peningkatan ini menunjukkan bahwa restrukturisasi memberikan dampak nyata terhadap kemampuan perusahaan mengonversi aset menjadi pendapatan.

Rasio TATO pada tahun 2020 yang hanya mencapai 0,14x mencerminkan kondisi kritis akibat penurunan permintaan perjalanan udara, sehingga banyak aset perusahaan tidak dapat digunakan secara produktif (Fitriani & Huda, 2020). Nilai yang sangat rendah tersebut menggambarkan adanya beban aset menganggur yang menekan performa keuangan, terutama dalam masa ketika perusahaan harus tetap menanggung biaya perawatan pesawat dan operasional dasar (Novienda et al., 2023). Kondisi ini memperkuat temuan literatur yang menjelaskan bahwa maskapai dengan struktur aset besar mengalami tekanan lebih berat dibandingkan perusahaan yang memiliki model bisnis asset-light (Aksara et al., 2023). Situasi tersebut menjadi latar belakang pentingnya reformasi struktural untuk memastikan aset dapat berkontribusi terhadap pendapatan secara lebih efektif.

Peningkatan rasio menjadi 0,19x pada tahun 2021 menunjukkan adanya titik balik awal pemulihan yang dipengaruhi oleh pelonggaran mobilitas serta bertambahnya permintaan terhadap layanan penerbangan domestik (Allya et al., 2025). Meskipun peningkatan tersebut belum signifikan, tren positif ini menggambarkan keberhasilan awal manajemen dalam mengaktifkan kembali sebagian besar armada yang sebelumnya tidak beroperasi penuh (Pratama & Giovanni, 2022). Perbaikan ini menunjukkan bahwa manajemen mulai mampu menyesuaikan struktur operasional dengan kondisi pasar yang kembali bergerak perlahan stabil (Triandi & Christine, 2022). Tahap ini menjadi fondasi bagi peningkatan rasio yang lebih besar pada periode selanjutnya.

Kenaikan rasio TATO menjadi 0,34x pada tahun 2022 mencerminkan kemampuan perusahaan mengoptimalkan operasi sejalan dengan peningkatan jumlah penumpang yang kembali berpergian setelah pelonggaran pembatasan perjalanan (Wati et al., 2024). Pemulihan rute internasional serta peningkatan load factor memberikan kontribusi signifikan terhadap pendapatan yang tercatat meningkat cukup tinggi pada periode ini (Khairiah et al., 2025). Efisiensi penggunaan aset tersebut sejalan dengan temuan penelitian yang menyatakan bahwa perusahaan mampu memaksimalkan produktivitas armada ketika permintaan mulai pulih secara bertahap (Musa, 2021). Periode ini menunjukkan bahwa perusahaan berhasil memadukan strategi operasional dengan dinamika pasar secara lebih responsif.

Pada tahun 2023, rasio TATO meningkat menjadi 0,44x yang mencerminkan pemanfaatan aset yang semakin optimal seiring stabilnya operasi penerbangan dan meningkatnya kapasitas angkut penumpang (Abdillah et al., 2022). Peningkatan tersebut menggambarkan kemampuan perusahaan mengurangi biaya operasional melalui pengaktifan rute-rute yang lebih menguntungkan dan menonaktifkan rute yang memiliki kinerja kurang produktif (Prasetyani, 2024). Keberhasilan ini juga didukung oleh program efisiensi internal yang memberikan ruang lebih besar bagi perusahaan dalam meningkatkan margin pendapatan (Rahayu et al., 2022). Kinerja tersebut menunjukkan adanya konsistensi dalam pemulihan operasional perusahaan setelah dua tahun menghadapi kondisi tidak stabil.

Rasio TATO yang mencapai 0,52x pada tahun 2024 menunjukkan bahwa perusahaan berada pada tahap pemulihan penuh dengan kemampuan mengonversi aset menjadi pendapatan pada tingkat tertinggi sepanjang periode analisis (Aini et al., 2024). Kinerja ini menampilkan stabilitas operasional serta peningkatan utilisasi armada yang lebih sejalan dengan permintaan pasar dalam negeri maupun internasional (Mutmainah et al., 2023). Efisiensi ini mendukung literatur yang menyatakan bahwa peningkatan produktivitas aset menjadi indikator utama keberhasilan restrukturisasi perusahaan maskapai di masa pascapandemi (Hutabarat & Astutik, 2022). Kondisi ini mencerminkan keberhasilan perusahaan memadukan strategi efisiensi biaya, penguatan jaringan rute, dan optimalisasi kapasitas.

Meskipun tren peningkatan TATO sangat positif, nilai tersebut masih berada di bawah pencapaian beberapa maskapai global yang memiliki efisiensi operasional lebih tinggi, sehingga terdapat ruang perbaikan yang perlu diperhatikan perusahaan (Olyvia & Matoati, 2019). Kinerja ini menunjukkan bahwa perusahaan perlu memperkuat portofolio aset dengan memastikan bahwa seluruh armada dan fasilitas pendukung memberikan kontribusi maksimal terhadap pendapatan (Shahreza, 2017). Pengelolaan aset non-produktif harus diperiksa ulang agar tidak menambah beban biaya yang dapat menurunkan efektivitas penggunaan aset secara keseluruhan (Damayanti et al., 2019). Upaya ini menjadi penting untuk menjaga stabilitas jangka panjang perusahaan.

Peningkatan rasio TATO dari tahun ke tahun menggambarkan keberhasilan strategi pemulihan perusahaan dalam memaksimalkan produktivitas aset untuk mencapai stabilitas operasional yang lebih kuat (Allya et al., 2025). Tren positif ini menunjukkan bahwa restrukturisasi yang telah dilaksanakan memengaruhi kemampuan perusahaan memanfaatkan sumber daya yang dimiliki secara lebih efektif dalam menghasilkan pendapatan (Triandi & Christine, 2022). Data yang ditunjukkan tabel juga memperkuat berbagai penelitian yang menyatakan bahwa Garuda Indonesia memiliki potensi pemulihan jangka panjang apabila efisiensi aset dikelola secara konsisten dan berkelanjutan (Novianda et al., 2023). Perusahaan menunjukkan prospek yang lebih solid dalam menghadapi persaingan industri penerbangan pada periode berikutnya.

## **KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, dapat ditarik kesimpulan bahwa kondisi perusahaan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk selama periode 2020-2024 menunjukkan kinerja yang kurang baik dari aspek keuangan. kondisi keuangan PT Garuda Indonesia menunjukkan kinerja yang berfluktuasi akibat dampak pandemi COVID-19 dan proses restrukturisasi keuangan yang masih berlangsung. Rasio likuiditas dan aktivitas mengalami peningkatan pada masa pemulihan tahun 2022–2023, menandakan adanya perbaikan dalam pengelolaan aset lancar dan efektivitas operasional. Namun, nilai rasio tersebut secara umum masih berada di bawah standar industri penerbangan, yang menunjukkan bahwa kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek masih terbatas dan masih berada dibawah standar industri. Rasio leverage yang tinggi, dengan *Debt to Total Asset Ratio* melebihi 100%, mengindikasikan ketergantungan besar terhadap pendanaan utang. Dari sisi profitabilitas, perusahaan sempat mencatatkan kinerja terbaik pada tahun 2022 dengan laba bersih dan *Return on Investment* positif yang mencerminkan keberhasilan restrukturisasi. Namun, penurunan

kinerja di tahun 2024 menunjukkan bahwa profitabilitas PT Garuda Indonesia belum stabil secara berkelanjutan. Oleh karena itu, hasil analisis ini menegaskan bahwa meskipun terdapat potensi pemulihan jangka menengah, risiko keuangan masih tergolong tinggi. Keputusan investasi pada PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk sebaiknya dilakukan dengan pertimbangan matang terhadap kemampuan perusahaan menjaga stabilitas keuangan, mengendalikan beban utang, serta meningkatkan efisiensi operasional agar dapat menghasilkan kinerja yang lebih konsisten di masa mendatang.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abdillah, W. A., Pranata, R. M., & Nurfauzan, M. I. (2022). Analisis kinerja keuangan perusahaan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk 2016-2020 berdasarkan rasio likuiditas dan profitabilitas. *Jurnal Manajemen dan Bisnis Kreatif*, 8(1), 70-89. <https://doi.org/10.36805/manajemen.v8i1.2966>.
- Aini, S., Masyadi, M., Sudirman, M. A., & Asrah, A. (2024). Analisis Kinerja Keuangan Pada Pt. Garuda Indonesia (Persero) Tbk. *Jurnal Ilmiah Metansi (Manajemen dan Akuntansi)*, 7(2), 424-435. <https://doi.org/10.57093/metansi.v7i2.336>.
- Aksara, R. R., Martini, R., Firmansyah, F., & Hartati, S. (2023). Prediksi Potensi Kesulitan Keuangan pada PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. *Journal of Economic, Management, Accounting and Technology*, 6(1), 125-136. <https://doi.org/10.32500/jematech.v6i1.3136>.
- Allya, A. S., Ai'ni, A. D. N., Tiara, F. S., Amara, G., & Putra, A. S. (2025). Analisis Rasio Keuangan Untuk Mengukur Kinerja Keuangan Pada Pt. Garuda Indonesia Periode Tahun 2022-2023. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 11(7. A), 10-24.
- Azzahra, S. (2021). Analisis rasio solvabilitas terhadap kinerja keuangan pt garuda indonesia di masa pandemi. *POINT: Jurnal Ekonomi dan Manajemen*, 3(1), 57-70. <https://doi.org/10.46918/point.v3i1.909>.
- Damayanti, R., Saladin, H., & Darwin, J. (2019). Analisa Kinerja Keuangan pada PT. Garuda Indonesia, Tbk. *Jurnal Media Wahana Ekonomika*, 15(4), 75-89. <https://doi.org/10.31851/jmwe.v15i4.3059>.
- Fitriani, M., & Huda, N. (2020). Analisis prediksi financial distress dengan metode springgate (s-score) pada Pt Garuda Indonesia Tbk. *Nominal: Barometer Riset Akuntansi Dan Manajemen*, 9(1), 45-62. <https://doi.org/10.21831/nominal.v9i1.30352>.
- Garuda Indonesia. (2023). “2023 Annual Report Laporan Tahunan”, tersedia di [https://www.garuda-indonesia.com/static/content/dam/garuda/hubungan-investor/20240520\\_AR%20Garuda%202023.pdf](https://www.garuda-indonesia.com/static/content/dam/garuda/hubungan-investor/20240520_AR%20Garuda%202023.pdf), diakses pada 03 Desember 2025.
- Hutabarat, J. F., & Astutik, E. P. (2022). Analisis Kinerja Keuangan Pada Pt Garuda Indonesia Tbk Pada Tahun Sebelum Pandemi Dan Saat Pandemi Covid-19 (Studi Kasus pada Tahun 2017-2021). *Jurnal Economina*, 1(4), 985-995. <https://doi.org/10.55681/economina.v1i4.215>.
- Khairiah, N., Anjeni, M., & Nadisah, S. (2025). Analisis Komparatif Berdasarkan Rasio Profitabilitas Pada PT Garuda Indonesia Tbk dan PT AirAsia Tbk Indonesia Pada Tahun 2020–2024. *Jurnal Akuntansi Keuangan dan Bisnis*, 3(1), 92-99.
- Musa, M. (2021). Analisis Tingkat Kebangkrutan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk. *Jurnal Manajemen*, 1(1), 1-10. <https://doi.org/10.26858/jm.v1i1.22330>.
- Mustika, G., & Apriliani, I. N. (2022). Analisis Rasio Likuiditas Terhadap Kinerja Keuangan PT Garuda Indonesia Pada Masa Pandemi (2020). *Eco-Iqtishodi: Jurnal Ilmiah Ekonomi Dan Keuangan Syariah*, 3(2), 95-104. <https://doi.org/10.32670/ecoijtishodi.v3i2.1052>.
- Mutmainah, S., Aprilia, A. N., & Citradewi, A. (2023). Analisis Kinerja Keuangan Menggunakan Rasio Likuiditas dan Rasio Solvabilitas pada PT. Garuda Indonesia Tbk. *Journal of Islamic Accounting Competency*, 3(2), 31-42. <https://doi.org/10.30631/jisacc.v3i2.1855>.
- Novianda, W., Irdhayanti, E., & Ahmadi, A. (2023). Analisis Financial Distress Pada Perusahaan Sub Sektor Penerbangan (Studi Kasus Pada PT. Garuda Indonesia Tbk Dan Pt. Airasia Indonesia Tbk Periode 2018-2021). *Jurnal Economina*, 2(7), 1829-1841. <https://doi.org/10.55681/economina.v2i7.681>.
- Olyvia, Y. H., & Matoati, R. (2019). Kinerja Keuangan Pada PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Periode 2013-2017. *Jurnal Manajemen Dan Organisasi*, 10(3), 182-196. <https://doi.org/10.29244/jmo.v10i3.30152>.
- Prasetyani, F. S. (2024). Analisis Rasio Likuiditas, Solvabilitas, dan Profitabilitas PT. Garuda Indonesia Persero Tbk Sebelum dan Setelah Penerapan PSAK 73. *Ranah Research: Journal of*

*Multidisciplinary Research and Development, 6(6), 2831-2837.*  
<https://doi.org/10.38035/rrj.v6i6.1165>.

- Pratama, A. R., & Giovanni, A. (2022). Penggunaan analisis rasio likuiditas dan rasio solvabilitas untuk mengukur kinerja keuangan pada PT. Garuda Indonesia Tbk. *Jurnal Riset Ekonomi Dan Bisnis, 15*(1), 24-36. <https://doi.org/10.26623/jreb.v15i1.4145>.
- Rahayu, S. A., Subagyo, S., & Widodo, M. W. (2022). Analisis Penyebab Financial Distress Pada Pt. Garuda Indonesia (Persero) Tbk Dengan Model Zmijewski. *Prosiding Simposium Nasional Manajemen dan Bisnis, 1*, 285-291. <https://doi.org/10.29407/rznrcr547>.
- Shahreza, D. (2017). Analisis Rasio Keuangan untuk Mengukur Tingkat Kesehatan Keuangan di PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. *JABE (Journal of Applied Business and Economic), 3*(1), 35-49. <https://doi.org/10.30998/jabe.v3i1.1756>.
- Triandi, T., & Christine, I. (2022). Analisis Kinerja Dan Posisi Keuangan Pt Garuda Indonesia Tbk Berdasarkan Indikator Rasio Keuangan, Tingkat Kesehatan Dan Prediksi Keuangan. *Jurnal Ilmiah Akuntansi Kesatuan, 10*(2), 201-220. <https://doi.org/10.37641/jiakes.v10i2.1440>.
- Wati, F., Kirani, D. P., Haryati, R., & Turyandi, I. (2024). Studi Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Pt Airasia Indonesia Tbk Dengan Pt Garuda Indonesia (Persero), Tbk Menggunakan Rasio Likuiditas Saat Dan Sesudah Pandemi (Tahun 2019 Sampai Tahun 2023). *Jurnal Ekonomi Bisnis Dan Manajemen (Eko-Bisma), 3*(2), 285-312. <https://doi.org/10.58268/eb.v3i2.120>.