e-ISSN 2962-4134
Journal of Management, Economic, and Accounting

Analysis of Debt Management and Repayment Capacity at PT Garuda Indonesia Tbk in 2025

Analisis Kemampuan Pengelolaan dan Pembayaran Utang Pada PT Garuda Indonesia Tbk Tahun 2025

Githa Triananda Agustina [1)]; Nayyara Aulia [2)]; Anisa Nurseptiani [3)]; Nazwa Salsabilla Hasibuan [4)]; Melani Maria Kireyna Lolowang [5)]

[1);2);3);4);5)] ***Study Program of Accounting, Faculty of Economic & Business, Universitas Bina Sarana Informatika***

Email: [1)] 63240119@bsi.ac.id

ARTICLE HISTORY

Received [05 Juli 2026]
Revised [27 Oktober 2026]
Accepted [31 Oktober 2026]

KEYWORDS

Debt Management Capacity, Debt Repayment, Liquidity, Solvency, PT Garuda Indonesia Tbk.

This is an open access article under the CC–BY-SA license

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis secara mendalam kemampuan pengelolaan dan pembayaran utang pada PT Garuda Indonesia Tbk untuk periode tahun 2025. Menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan pendekatan analisis data sekunder dari laporan keuangan resmi perusahaan, penelitian ini mengevaluasi indikator solvabilitas seperti Debt to Asset Ratio (DAR) dan Debt to Equity Ratio (DER), serta indikator likuiditas seperti Current Ratio, Cash Ratio, dan arus kas operasi. Hasil penelitian menunjukkan tren pemulihan yang signifikan pasca-pandemi berkat keberhasilan restrukturisasi utang dan penambahan modal melalui saham Seri D senilai USD 1.419,8 juta. Nilai DAR berhasil diturunkan dari 120,43% pada tahun 2024 menjadi 98,76% pada tahun 2025, dan ekuitas perusahaan kembali mencatatkan nilai positif sebesar USD 91,9 juta setelah sebelumnya mengalami defisit parah. Dari aspek pembayaran utang, kemampuan jangka pendek perusahaan pulih secara drastis dengan Current Ratio yang melonjak dari 47,21% ke 105,20% dan Cash Ratio dari 18,7% menjadi 69,97%, ditopang oleh kenaikan posisi kas sebesar 330,4%. Meskipun profitabilitas masih tercatat negatif dengan rugi bersih sebesar USD 319,4 juta akibat beban keuangan dari sisa utang restrukturisasi, arus kas dari aktivitas operasi tetap terjaga positif sebesar USD 468,4 juta. Secara keseluruhan, PT Garuda Indonesia Tbk berada di jalur pemulihan finansial yang nyata meskipun manajemen masih dituntut untuk terus menekan tingkat ketergantungan utang dan meningkatkan efisiensi operasional guna stabilitas jangka panjang.

ABSTRACT

This study aims to thoroughly analyze the debt management and repayment capabilities of PT Garuda Indonesia Tbk for the year 2025. Employing a descriptive qualitative research method with a secondary data analysis approach derived from the company's official financial statements, this study evaluates solvency indicators such as the Debt to Asset Ratio (DAR) and Debt to Equity Ratio (DER), alongside liquidity metrics including the Current Ratio, Cash Ratio, and operating cash flows. The findings reveal a significant post-pandemic financial recovery trend, driven by successful debt restructuring initiatives and capital injection through Series D stock issuance worth USD 1,419.8 million. The DAR successfully decreased from 120.43% in 2024 to 98.76% in 2025, while the company's total equity bounced back into positive territory at USD 91.9 million following a severe previous deficit. Regarding debt repayment capacity, short-term liquidity recovered drastically, with the Current Ratio surging from 47.21% to 105.20% and the Cash Ratio jumping from 18.7% to 69.97%, underpinned by a 330.4% increase in cash position. Although profitability remained negative with a net loss of USD 319.4 million due to heavy financial charges inherited from the restructured debt, net cash provided by operating activities stayed robustly positive at USD 468.4 million. Overall, PT Garuda Indonesia Tbk is on a concrete path toward financial recovery, though management must continuously reduce debt dependency and enhance operational efficiency to achieve long-term stability.

PENDAHULUAN

Dalam keadaan krisis ekonomi dan persaingan bisnis yang semakin ketat, perusahaan dituntut untuk terus meningkatkan kualitas agar mampu bertahan dan bersaing secara optimal. Penerapan sistem manajemen keuangan yang baik berperan penting untuk meminimalisir terjadinya risiko kesalahan maupun kecurangan dan turut mendukung kelancaran aktivitas operasional perusahaan (Siboro & Sundari, 2025). Salah satu faktor manajemen keuangan yang baik adalah pengeloaan utang usaha dengan strategi yang tepat (Nurafifah et al., 2025).

Utang merupakan seluruh kewajiban keuangan perusahaan yang belum diselesaikan atau belum terpenuhi kepada pihak eksternal (Cindy, 2023). Dalam penelitian (Jayadi, 2024), utang menjadi salah satu alternatif pendanaan yang penting bagi perusahaan dalam mendukung berjalannya kegiatan operasional, investasi, dan sebagainya. Namun, penggunaan utang juga mengandung risiko yang cukup besar terutama dalam hal kewajiban pembayaran bunga dan pelunasan pokok utang, serta potensi

tekanan yang mungkin dihadapi perusahaan dalam mengelola utangnya (Abubakar et al., 2020). Maka demikian, diperlukannya kebijakan dalam pengelolaan utang untuk mampu meminimalisir Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU) (Mantili & Dewi, 2021).

Dalam konteks PT Garuda Indonesia, penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa pada tahun 2015-2019 penilaian perusahaan diketahui sangat buruk dan dinyatakan dalam kondisi yang *bancrupt* (Pratama & Giovanni, 2022).

Permasalahan keuangan yang terjadi pada PT Garuda Indonesia bukanlah isu baru, melainkan permasalahan ini diketahui sudah terjadi dalam waktu yang cukup lama (Aini & Sudirman, 2024). Dalam beberapa tahun terakhir, perusahaan ini menghadapi beban utang yang besar karena kurang strategi pengelolaan yang tepat. Bahkan sebelum COVID-19, PT Garuda Indonesia sudah mencatat kerugian operasional selama beberapa tahun silam. Hal ini menunjukkan bahwa kondisi keuangan PT Garuda Indonesia sudah mulai melemah sebelum terjadinya pandemi COVID-19 (Ang & Lie, 2025). Maka dengan hal ini, penelitian yang dilakukan bertujuan untuk menganalisis kemampuan pengelolaan dan pembayaran utang pada PT Garuda Indonesia pada laporan keuangan periode terbaru, yaitu tahun 2025. Penelitian ini penting dilakukan mengingat PT Garuda Indonesia merupakan maskapai penerbangan nasional yang telah lama menghadapi permasalahan keuangan serius, termasuk beban utang yang besar dan kondisi insolvabilitas sebelum pandemi, yang bahkan memuncak pada pengajuan PKPU di tahun 2021. Dengan telah dilakukannya restrukturisasi utang secara menyeluruh pasca pandemi, perlu diketahui sejauh mana perusahaan telah mampu memulihkan kemampuan pengelolaan dan pembayaran utangnya berdasarkan data keuangan terkini, sehingga hasil analisis ini dapat memberikan gambaran nyata mengenai kondisi keuangan perusahaan serta menjadi bahan evaluasi bagi pemangku kepentingan dalam pengambilan keputusan ke depan.

LANDASAN TEORI

Utang

Menurut penelitian (Donny et al., 2023) menyatakan bahwa utang adalah kewajiban yang dimiliki suatu entitas akibat transaksi di masa lalu, yang mengharuskannya mengorbankan manfaat ekonomi di masa depan, seperti menyerahkan aset atau memberikan jasa kepada pihak lain. Dengan kata lain, utang merupakan tanggung jawab perusahaan untuk membayar sejumlah uang, barang, atau jasa di kemudian hari. Secara umum, utang juga dapat dipahami sebagai bentuk komitmen atau tanggung jawab untuk melakukan sesuatu sesuai dengan ketentuan yang telah disepakati (Purwanto et al., 2025).

Likuiditas

Menurut (Fadillah & Tiara, 2021) likuiditas merupakan kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendek yang dimilikinya. Rasio likuiditas digunakan untuk melihat sejauh mana perusahaan mampu melunasi utang jangka pendek tepat waktu. Selain itu, tingginya tingkat likuiditas juga menunjukkan bahwa perusahaan memiliki dana yang cukup untuk mendukung kegiatan operasional serta membayar dividen. Perusahaan dengan rasio likuiditas yang tinggi biasanya lebih menarik bagi investor karena dianggap memiliki kondisi keuangan dan kinerja yang baik. Hal tersebut dapat meningkatkan minat investor terhadap saham perusahaan sehingga berdampak pada kenaikan harga saham dan nilai perusahaan (Rojulmubin et al., 2023).

Profitabilitas

Menurut (Fanalisa & Juwita, 2022) rasio profitabilitas merupakan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan yang mencerminkan hasil dari kebijakan keuangan serta keputusan operasional yang dijalankan perusahaan. Rasio ini digunakan untuk menilai hubungan antara laba, penjualan, dan investasi sehingga dapat menggambarkan kinerja keuangan perusahaan secara keseluruhan. Menurut penelitian (Lase et al., 2022), melalui rasio profitabilitas, perusahaan dapat diketahui seberapa baik kemampuannya dalam memperoleh laba dengan memanfaatkan sumber daya yang dimiliki seperti asset, modal, maupun penjualan. Selain itu, rasio ini juga menunjukkan tingkat efisiensi perusahaan dalam mengelola modal kerja dan menjalankan kegiatan operasionalnya untuk menghasilkan keuntungan yang optimal (Yaqin et al., 2026).

Solvabilitas

Menurut (Jaya, 2022) rasio solvabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk melihat seberapa besar asset perusahaan dibiayai oleh utang. Rasio ini menunjukkan perbandingan antara penggunaan uang dan modal sendiri dalam membiayai kegiatan operasional perusahaan. Dengan kata lain, rasio solvabilitas menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi seluruh kewajibannya serta tingkat ketergantungan perusahaan terhadap utang (Ilham et al., 2025).

e-ISSN 2962-4134
Journal of Management, Economic, and Accounting

***Debt To Asset Ratio* (DAR)**

Menurut (Jurlinda et al., 2022), *Debt to Asset Ratio* (DAR) merupakan salah satu rasio dalam laporan keuangan yang digunakan untuk mengukur seberapa besar asset perusahaan dibiayai oleh utang. Rasio ini penting untuk mengetahui tingkat solvabilitas perusahaan, yaitu kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka panjangnya. Semakin tinggi nilai DAR, maka semakin besar pula asset perusahaan yang berasal dari pendanaan utang dibandingkan modal sendiri (Sofiani & Siregar, 2022). Kondisi tersebut menunjukkan bahwa perusahaan memiliki tingkat risiko yang lebih tinggi karena ketergantungan terhadap utang semakin besar, termasuk beban bunga yang harus ditanggung perusahaan (Sari et al., 2024). Sebaliknya, nilai DAR yang lebih rendah menunjukkan bahwa perusahaan lebih banyak menggunakan modal sendiri dalam membiayai asetnya sehingga risiko keuangannya cenderung lebih kecil (Sofiani & Siregar, 2022).

Secara umum, rasio ini juga menggambarkan sejauh mana perusahaan dibiayai oleh utang serta kemampuan perusahaan dalam memenuhi seluruh kewajiban finansialnya apabila perusahaan harus di likuidasi (Noviyana et al., 2024).

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif yang bertujuan untuk menganalisis kemampuan pengelolaan dan pembayaran utang PT Garuda Indonesia Tbk tahun 2025 secara mendalam dan sistematis (Padila et al., 2025). Data yang digunakan merupakan data sekunder berupa laporan keuangan tahunan PT Garuda Indonesia Tbk tahun 2025 yang dipublikasikan secara resmi melalui Bursa Efek Indonesia (BEI). Pengumpulan data dilakukan melalui studi dokumentasi terhadap laporan posisi keuangan, laporan laba rugi, dan laporan arus kas, serta studi kepustakaan dari berbagai literatur ilmiah yang relevan. Analisis dilakukan dengan menghitung rasio-rasio keuangan yang secara langsung berkaitan dengan kemampuan pengelolaan dan pembayaran utang, yaitu DAR, *Debt To Equity Ratio* (DER), rasio likuiditas (*current ratio dan cash ratio*), serta arus kas dari aktivitas operasi sebagai indikator kemampuan membayar utang secara riil. Hasil perhitungan rasio kemudian diinterpretasikan secara deskriptif dengan membandingkan kondisi tahun 2025 terhadap tahun sebelumnya dan standar industri, untuk menarik kesimpulan mengenai tingkat kemampuan perusahaan dalam mengelola dan membayar utangnya (Allya et al., 2025).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil

Analisis Kemampuan Pengelolaan Utang

Pengelolaan utang PT Garuda Indonesia Tbk tahun 2025 dapat ditelaah melalui dua rasio utama yaitu DAR dan DER. Tercatat total liabilitas perusahaan sebesar USD 7.339,7 juta dengan total aset sebesar USD 7.431,6 juta, menghasilkan nilai DAR tahun 2025 sebesar 98,76%. Angka ini memang masih tinggi, namun jauh lebih baik dari tahun 2024 yang nilai DAR nya mencapai 120,43%, di mana total liabilitas sebesar USD 7.970,5 juta dan melebihi total aset yang sebesar USD 6.618,6 juta. Penurunan nilai DAR sebesar 21,67% mencerminkan keberhasilan perusahaan dalam menekan beban utangnya. Hal tersebut dapat dilihat dari berkurangnya liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat dari USD 2.811,1 juta menjadi USD 2.314,8 juta, serta penurunan liabilitas sewa jangka panjang dari USD 2.112,9 juta menjadi USD 2.040,0 juta. Akan tetapi, nilai DAR 98,76% masih jauh melampaui batas aman yang seharusnya di bawah 50%, yang berarti hampir seluruh aset perusahaan masih dibiayai oleh utang dan mencerminkan ketergantungan yang sangat tinggi terhadap pendanaan eksternal (Jurlinda et al., 2022). Adapun DER pada tahun 2025 tercatat sebesar 79,87% suatu angka yang sangat tinggi namun secara kontekstual jauh lebih bermakna dibandingkan tahun-tahun sebelumnya di mana ekuitas perusahaan bernilai negatif sehingga DER tidak dapat dihitung secara berarti. Kembalinya total ekuitas ke nilai positif sebesar USD 91,9 juta pada 2025, setelah defisit USD 1.351,9 juta pada 2024 merupakan pencapaian historis yang menandai keberhasilan program restrukturisasi utang pasca pandemi (Hutabarat & Astutik, 2022) dan menegaskan bahwa perusahaan secara teknis telah keluar dari kondisi insolvensi. Secara keseluruhan, meskipun beban utang masih sangat besar, tren pengelolaan utang PT Garuda Indonesia Tbk pada tahun 2025 bergerak ke arah yang positif dan terukur.

Analisis Kemampuan Pembayaran Utang

Kemampuan pembayaran utang PT Garuda Indonesia Tbk dianalisis melalui rasio likuiditas dan arus kas operasi sebagai cerminan kemampuan riil perusahaan dalam memenuhi kewajibannya. *Current ratio* tahun 2025 tercatat sebesar 105,20%, meningkat tajam dari 47,21% pada tahun 2024. Peningkatan ini terutama dipicu oleh lonjakan aset lancar dari USD 553,9 juta menjadi USD 1.418,3 juta, seiring

dengan meningkatnya posisi kas dari USD 219,2 juta menjadi USD 943,4 juta kenaikan sebesar 330,4% dalam satu tahun. Melampaui angka 100% menandakan bahwa untuk pertama kalinya dalam beberapa tahun terakhir, aset lancar perusahaan mampu menutupi seluruh liabilitas jangka pendeknya (USD 1.348,2 juta), sehingga kemampuan pembayaran utang jangka pendek dinilai mulai pulih (Allya et al., 2025). Rasio kas (*cash ratio*) pun meningkat signifikan dari 18,7% menjadi 69,97%, mengindikasikan bahwa perusahaan kini memiliki cadangan kas yang jauh lebih memadai untuk membayar kewajiban jangka pendeknya secara langsung. Peningkatan cadangan kas ini sebagian besar didorong oleh keberhasilan penghimpunan modal melalui penerbitan saham Seri D senilai USD 1.419,8 juta sepanjang tahun 2025. Dari sisi arus kas, aktivitas operasi menghasilkan arus kas bersih positif sebesar USD 468,4 juta, meskipun sedikit menurun dari USD 585,7 juta pada 2024 akibat turunnya pendapatan usaha dari USD 3.416,5 juta menjadi USD 3.216,6 juta dan meningkatnya beban keuangan dari USD479,9 juta menjadi USD 525,8 juta. Arus kas operasi yang tetap positif ini menunjukkan bahwa secara fundamental bisnis penerbangan inti perusahaan masih mampu menghasilkan kas yang cukup untuk mendukung pembayaran kewajiban-kewajiban yang jatuh tempo, sejalan dengan pendapat (Padila et al., 2025) yang menyatakan bahwa arus kas dari aktivitas operasi dapat digunakan sebagai indikator kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban keuangannya secara riil. Hal ini juga didukung oleh penelitian (Said, 2026) yang menegaskan bahwa arus kas operasi merupakan indikator utama kemampuan perusahaan menghasilkan kas dari aktivitas inti guna memenuhi kewajiban keuangannya, serta sejalan dengan temuan (Widyadana et al., 2025) yang menyatakan bahwa rasio arus kas operasional terhadap kewajiban lancar dapat digunakan untuk menilai kemampuan kas dari kegiatan operasional dalam melunasi kewajiban jangka pendek secara riil. Meski profitabilitas masih negatif dengan rugi bersih USD 319,4 juta dan *net profit margin* sebesar -9,93%, hal ini terutama disebabkan oleh beban keuangan yang besar akibat warisan struktur utang restrukturisasi, bukan karena ketidakmampuan operasional (Padila et al., 2025). Kemampuan pembayaran utang PT Garuda Indonesia Tbk pada tahun 2025 terlihat telah menunjukkan pemulihan, ditopang oleh penguatan posisi kas, terjaganya arus kas operasi yang positif, serta tren penurunan total liabilitas yang konsisten sebagai hasil dari program restrukturisasi yang terus berjalan.

Secara keseluruhan, kondisi keuangan PT Garuda Indonesia Tbk pada tahun 2025 memang belum ideal, tapi sudah jauh lebih baik dibanding tahun-tahun sebelumnya. Hal ini sejalan dengan penelitian (Chandrayanti et al., 2022) yang menyatakan bahwa kondisi keuangan PT Garuda Indonesia sebelumnya berada di ambang kebangkrutan akibat ekuitas negatif dan beban utang yang sangat besar, sehingga diperlukan langkah restrukturisasi menyeluruh untuk memperbaiki kondisi tersebut. Penelitian oleh (Kasih & Sutoyo, 2023) juga menemukan bahwa perusahaan-perusahaan BUMN yang terdampak pandemi membutuhkan waktu bertahap untuk pulih, di mana kinerja keuangan pasca pandemi menunjukkan perbaikan yang belum sepenuhnya stabil namun bergerak ke arah yang positif dibanding periode krisis sebelumnya.. Dari sisi pengelolaan utang, nilai DAR turun dari 120,43% menjadi 98,76% dan ekuitas perusahaan yang sempat minus kini kembali positif sebesar USD 91,9 juta. Hal ini mejadi tanda bahwa restrukturisasi utang pasca pandemi mulai membuahkan hasil. Dari sisi pembayaran utang, *current ratio* naik ke 105,20% dan *cash ratio* melonjak ke 69,97% artinya perusahaan sudah bisa menutupi kewajiban jangka pendeknya dengan aset yang dimiliki, sesuatu yang belum bisa dilakukan di tahun 2024. Arus kas operasi pun tetap positif di angka USD 468,4 juta, yang menunjukkan bisnis penerbangannya masih berjalan dan menghasilkan kas. Memang, perusahan masih rugi bersih USD 319,4 juta, tapi itu lebih karena beban bunga dari sisa utang restrukturisasi, bukan karena operasionalnya bermasalah. Dapat dikatakan bahwa PT Garuda Indonesia Tbk sedang dalam jalur pemulihan yang nyata dan melihat tanggapan sikap bagaimana manajemen dapat terus menekan utang dan menjaga efisiensi operasional agar kondisi keuangannya benar-benar stabil kedepannya (Kamal et al., 2025). Hal ini sejalan dengan penelitian (Padila et al., 2025) yang menegaskan bahwa pemulihan keuangan yang nyata pada Garuda Indonesia mensyaratkan strategi restrukturisasi yang menyeluruh disertai pengelolaan utang yang berkelanjutan, mengingat proses pemulihan keuangan perusahaan masih bersifat rapuh dan memerlukan komitmen manajemen jangka panjang.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai kemampuan pengelolaan dan pembayaran utang PT Garuda Indonesia Tbk tahun 2025, dapat disimpulkan bahwa kondisi keuangan perusahaan menunjukkan perbaikan yang signifikan dibandingkan tahun 2024, meskipun tingkat kesehatan keuangannya belum sepenuhnya stabil.

Pertama, dari aspek pengelolaan utang, nilai Debt to Asset Ratio (DAR) mengalami penurunan dari 120,43% pada tahun 2024 menjadi 98,76% pada tahun 2025. Penurunan tersebut menunjukkan adanya perbaikan dalam pengelolaan liabilitas perusahaan. Selain itu, total ekuitas yang sebelumnya negatif

sebesar USD 1.351,9 juta pada tahun 2024 kembali positif menjadi USD 91,9 juta pada tahun 2025. Kondisi ini mengindikasikan bahwa program restrukturisasi utang mulai memberikan hasil positif. Namun, nilai DAR yang masih tinggi menunjukkan bahwa perusahaan masih memiliki ketergantungan yang besar terhadap pendanaan berbasis liabilitas.

Kedua, dari aspek kemampuan pembayaran utang, kondisi likuiditas perusahaan mengalami peningkatan yang ditunjukkan oleh kenaikan current ratio dari 47,21% menjadi 105,20% dan cash ratio dari 18,70% menjadi 69,97%. Peningkatan tersebut mencerminkan semakin baiknya kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Arus kas bersih dari aktivitas operasi yang tetap positif sebesar USD 468,4 juta juga menunjukkan bahwa kegiatan operasional perusahaan masih mampu menghasilkan kas untuk mendukung pemenuhan kewajiban keuangan. Meskipun demikian, kemampuan tersebut tetap perlu dijaga karena arus kas operasi mengalami penurunan dibandingkan tahun sebelumnya.

Ketiga, perusahaan masih menghadapi tantangan dari sisi profitabilitas. Kerugian bersih sebesar USD 319,4 juta dan net profit margin sebesar -9,93% menunjukkan bahwa perusahaan belum mampu menghasilkan laba bersih dari pendapatannya. Beban keuangan yang besar masih menjadi salah satu faktor yang menekan kinerja keuangan perusahaan. Dengan demikian, perbaikan likuiditas dan struktur permodalan belum sepenuhnya diikuti oleh pemulihan profitabilitas.

Secara keseluruhan, PT Garuda Indonesia Tbk pada tahun 2025 berada dalam tahap pemulihan keuangan yang menunjukkan perkembangan positif, terutama melalui penurunan liabilitas, pemulihan ekuitas, peningkatan likuiditas, dan terjaganya arus kas operasi positif. Akan tetapi, tingginya rasio utang dan masih terjadinya kerugian bersih menunjukkan bahwa perusahaan perlu melanjutkan upaya restrukturisasi dan memperkuat efisiensi operasional agar dapat mencapai kondisi keuangan yang lebih sehat dan berkelanjutan

Saran

Bagi peneliti selanjutnya, penelitian dapat dikembangkan dengan menggunakan periode pengamatan yang lebih panjang serta menambahkan indikator keuangan lainnya, seperti Debt Service Coverage Ratio (DSCR), Interest Coverage Ratio (ICR), Return on Assets (ROA), dan Return on Equity (ROE). Penambahan indikator tersebut dapat memberikan gambaran yang lebih menyeluruh mengenai kemampuan perusahaan dalam membayar utang, menanggung beban bunga, memanfaatkan aset, dan menghasilkan keuntungan. Perbandingan dengan perusahaan penerbangan lain juga dapat dilakukan untuk mengetahui posisi keuangan PT Garuda Indonesia Tbk dalam industri penerbangan

DAFTAR PUSTAKA

Abubakar, D., Daat, S., & Sanggenafa, M. (2020). *PENGARUH TANGIBILITY, PROFITABILITAS, GROWTH, RISIKO BISNIS DAN LIKUIDITAS TERHADAP KEBIJAKAN HUTANG*. *15*, 113–128.

Aini, S., & Sudirman, M. A. (2024). *Analisis Kinerja Keuangan Pada Pt . Garuda Indonesia (Persero) Tbk*. *7*, 424–435.

Allya, A., Ai'ni, A., Tiara, F., Amara, G., & Putra, A. (2025). *Analisis Rasio Keuangan Untuk Mengukur Kinerja Keuangan Pada Pt. Garuda Indonesia Periode Tahun 2022-2023*. *11*(July), 10–24.

Ang, I., & Lie, G. (2025). *Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang dalam Kasus PT Garuda Indonesia*. *4*(3), 6319–6325.

Chandrayanti, T., Haryati, R., Manajemen, P. S., Ekonomi, F., & Institusi, U. E. (2022). *Analisa Kinerja Keuangan PT Garuda Indonesia (TBK) Sebagai Langkah Awal Identifikasi Permasalahan*. *1*(4), 460–470. https://doi.org/10.55123/mamen.v1i4.707

Cindy, M. T. (2023). *Pengaruh kebijakan dividen, kebijakan hutang dan profitabilitas terhadap nilai perusahaan*.

Donny, R. P., Nirwana, I., & Roza, S. (2023). *Dampak Pertumbuhan Modal Dan Utang Terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan Sub Sektor Kontruksi Dan Bangunan Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2016-2020*. *2*(1), 18–30.

Fadillah, A., & Tiara, S. (2021). *Tinjauan Teoritis Likuiditas dan Profitabilitas Terhadap Nilai Perusahaan*. *9*(3), 531–534. https://doi.org/10.37641/jiakes.v9i3.941

Fanalisa, F., & Juwita, H. (2022). *Analisis Rasio Likuiditas, Aktivitas, Solvabilitas, dan Profitabilitas Untuk Menilai Kinerja Keuangan*. *1*(4), 223–243.

Hutabarat, J., & Astutik, E. (2022). *ANALISIS KINERJA KEUANGAN PADA PT GARUDA INDONESIA TBK PADA TAHUN SEBELUM PANDEMI DAN SAAT PANDEMI COVID-19*. *1*.

Ilham, M., Muchran, M., & Nasrullah. (2025). *ANALISIS RASIO LIKUIDITAS DAN SOLVABILITAS DALAM MENGUKUR KEMAMPUAN MEMBAYAR KEWAJIBAN PADA PT DAYA MITRA TELEKOMUNIKASI TBK*. *7*(2), 310–319.

Jaya, J. P. (2022). *ANALISIS RASIO KEUANGAN UNTUK MENGUKUR KINERJA KEUANGAN*. *2*(3), 89–96.

Jayadi, A. (2024). *PENGELOLAAN UTANG PERUSAHAAN DALAM KONTEKS STRUKTUR MODAL : TANTANGAN DAN STRATEGI*. 1–11.

Jurlinda, J., Alie, J., Veronica, M., & Sosial, J. I. (2022). *Pengaruh Debt to Asset Ratio dan Debt to Equity Ratio Terhadap Return On Asset Perusahaan Sektor Industri Makanan dan Minuman yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia*. *3*(1), 1–12.

Kamal, A., Sinukaban, B., Zidane, F., Fransiskus, J., Abner, K., & Kristian, A. (2025). *Penilaian Kinerja dan Risiko Keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Melalui Analisis Rasio Keuangan*. *1*(1).

Kasih, V., & Sutoyo. (2023). *Analisis Perbedaan Kinerja Keuangan Sebelum dan Sesudah Pandemi Covid-19 pada Perusahaan yang Terdaftar IDX*. *7*(1). https://doi.org/10.18196/rabin.v7i1.17974

Lase, L. P. D., Telaumbanua, A., & Harefa, A. R. (2022). *Analisis Kinerja Keuangan Dengan Pendekatan Rasio Profitabilitas*. *1*(2), 254–260.

Mantili, R., & Dewi, P. (2021). *PENUNDAAN KEWAJIBAN PEMBAYARAN UTANG (PKPU) TERKAIT PENYELESAIAN UTANG PIUTANG DALAM KEPAILITAN*. *6*(1), 1–19.

Noviyana, S., Koranti, K., Sriyanto, & Wijaya, A. (2024). *ENGARUH RASIO LIKUIDITAS, LEVERAGE, DAN PROFITABILITAS TERHADAP FINANCIAL DISTRESS PADA PERUSAHAAN SUB SEKTOR TRANSPORTASI*. *7*(1), 853–862.

Nurafifah, A., Soleha, A., & Misra, I. (2025). *Peran manajemen keuangan dalam pengelolaan umkm untuk meningkatkan keberlanjutan bisnis*. *3*, 18–41.

Padila, E. N., Feronika, A. O., Hariani, A., & Herawati, H. (2025). *Laporan Keuangan PT Garuda Indonesia Sebagai Alat Evaluasi Kinerja Keuangan dalam Industri Penerbangan*.

Pratama, A. R., & Giovanni, A. (2022). *Jurnal Riset Ekonomi dan Bisnis Penggunaan Analisis Rasio Likuiditas dan Rasio Solvabilitas Untuk Mengukur Kinerja Keuangan Pada PT . Garuda Indonesia Tbk Using Liquidity Ratio and Solvency Ratio Analysis to Measure Financial Performance at PT . Garuda In*. *15*(1), 24–36.

Purwanto, G. H., Mansur, M., & Izalia, M. (2025). *Upaya meningkatkan pemahaman terhadap praktik perjanjian hutang piutang pada masyarakat desa trucuk kabupaten bojonegoro 1,2,3*.

Rojulmubin, F., Nurhidayah, I., Arifianto, C. F., & Nazar, S. N. (2023). *DALAM MENGUKUR KINERJA KEUANGAN PT ADHI KARYA 2017-2021*. *15*(2), 11–19.

Said, S. (2026). *Analisis Penerapan Just In Time (JIT) dalam Meningkatkan Efisiensi Persediaan dan Biaya Operasional Perusahaan*. *2*(1), 477–489.

Sari, S. N., Sisdianto, E., Islam, U., Raden, N., Lampung, I., & Lampung, K. B. (2024). *ANALISIS PENGARUH LIKUIDITAS DAN STRUKTUR MODAL*. *2*(12).

Siboro, C. H., & Sundari, S. (2025). *PEMBAYARAN UTANG USAHA PADA PT INTIDAYA DINAMIKA SEJATI*. *3*(10), 133–141.

Sofiani, L., & Siregar, E. M. (2022). *Analisis Pengaruh ROA , CR dan DAR terhadap Nilai Perusahaan Sektor Makanan dan Minuman*. *10*(1). https://doi.org/10.37641/jiakes.v10i1.1183

Widyadana, A. S., Nugroho, D., & Seputro, D. (2025). *Analisis Arus Kas Operasional dan Likuiditas Jangka Pendek (Studi Kasus : Perusahaan Ritel Mainan di Surabaya)*. *5*(3), 1441–1450.

Yaqin, M. A., Shofiana, D. E., & Styobudi, B. (2026). *Analisis Rasio Profitabilitas sebagai Alat untuk Mengukur Kinerja Keuangan pada UMKM SW Group Magelang*. *6*(1), 1–14.