

Analisis Rasio Likuiditas PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Pasca Restrukturisasi Utang Periode 2022–2025

Mira Aulia Safitri, Khariidatul Bahiyah

Manajemen Keuangan Perbankan, Politeknik LP3I Kampus Tasikmalaya

ARTICLE INFO

Article history:

Received: 2026,04-07

Revised 2026, 04-25

Accepted, 2026,05-24

Keywords:

Liquidity Ratios,
Financial Performance,
Garuda Indonesia

ABSTRACT

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji kondisi likuiditas PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk setelah pelaksanaan restrukturisasi utang pada periode 2022–2025. Pendekatan yang digunakan adalah kuantitatif dengan metode deskriptif melalui analisis rasio likuiditas yang terdiri dari *current ratio*, *quick ratio*, dan *cash ratio*. Data penelitian berupa data sekunder yang bersumber dari laporan keuangan perusahaan yang dipublikasikan melalui *Indonesia Stock Exchange (IDX)*. Temuan penelitian menunjukkan bahwa tingkat likuiditas perusahaan mengalami pergerakan yang fluktuatif dengan kecenderungan membaik pada beberapa periode, namun secara keseluruhan masih belum mencapai standar industri. Kondisi ini mengindikasikan bahwa kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek masih terbatas meskipun telah dilakukan restrukturisasi utang. Oleh karena itu, perusahaan perlu mengoptimalkan pengelolaan aset lancar serta meningkatkan ketersediaan kas agar stabilitas likuiditas dapat terjaga secara berkelanjutan.

This study aims to examine the liquidity condition of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk following the implementation of debt restructuring during the 2022–2025 period. The research adopts a quantitative approach with a descriptive method through liquidity ratio analysis, consisting of the current ratio, quick ratio, and cash ratio. The data used in this study are secondary data derived from the company's financial statements published on the Indonesia Stock Exchange (IDX). The findings indicate that the company's liquidity level shows fluctuating movements with a tendency to improve in several periods; however, it has not yet reached the expected industry standard. This condition suggests that the company's ability to fulfill its short-term obligations remains limited despite the restructuring efforts. Therefore, the company is expected to optimize the management of current assets and enhance cash availability in order to maintain a more stable and sustainable liquidity position.

This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license



Corresponding Author:

Mira Aulia Safitri, Khariidatul Bahiyah

Manajemen Keuangan Perbankan, Politeknik LP3I Kampus Tasikmalaya

Tasikmalaya

safitrimiraaulia@gmail.com, kharii.bahiyah@plb.ac.id

Pendahuluan

Industri penerbangan merupakan salah satu sektor yang memiliki tingkat kerentanan tinggi terhadap perubahan kondisi eksternal, seperti krisis ekonomi, fluktuasi harga bahan bakar, serta pandemi global. Dampak pandemi COVID-19 menyebabkan penurunan mobilitas masyarakat yang berimbas pada turunnya jumlah penumpang angkutan udara secara signifikan (Chandrayanti et al., 2022). Data dari Badan Pusat Statistik juga menunjukkan bahwa meskipun terjadi pemulihan secara kumulatif, sektor penerbangan masih menghadapi tekanan yang bersifat musiman dan belum sepenuhnya stabil (Badan Pusat Statistik, 2025).

Kondisi tersebut berdampak langsung terhadap kinerja keuangan perusahaan penerbangan, khususnya dalam hal arus kas dan kemampuan memenuhi kewajiban jangka pendek. PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk sebagai maskapai nasional mengalami tekanan keuangan yang signifikan, yang ditandai dengan peningkatan utang serta penurunan pendapatan selama periode pandemi.

Bahkan, perusahaan memerlukan waktu yang relatif panjang untuk memulihkan kondisi keuangannya (Setiawan, A. et al., 2024).

Sebagai upaya mempertahankan keberlangsungan usaha, perusahaan melakukan restrukturisasi utang melalui mekanisme Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU) yang mulai efektif pada tahun 2022 (Amalia et al., 2022), (Ang & Lie, 2025). Restrukturisasi ini berfokus pada penataan kembali kewajiban jangka panjang, namun belum tentu secara langsung memperbaiki kondisi likuiditas jangka pendek perusahaan (Allya et al., 2025)

Aspek likuiditas menjadi indikator yang penting dalam menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya (Mardiansyah et al., 2025). Pengukuran likuiditas dapat dilakukan melalui beberapa rasio keuangan, yaitu *current ratio*, *quick ratio*, dan *cash ratio* (Harahap et al., 2026). *Current ratio* (Rasio Lancar) digunakan untuk mengukur sejauh mana perusahaan dapat menutupi kewajiban jangka pendek dengan aset lancar (Zuardi, 2025). Sementara itu, *quick ratio* (Rasio Cepat) memberikan gambaran yang lebih konservatif karena tidak memperhitungkan persediaan (Ratnaningtyas & Gantina, 2025), sedangkan *cash ratio* (Rasio Kas) mencerminkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek hanya dengan kas dan setara kas (Putri & Virby, 2025). Ketiga rasio tersebut secara bersama-sama memberikan gambaran yang lebih komprehensif mengenai kondisi likuiditas perusahaan dari berbagai sudut pandang.

Penelitian sebelumnya telah mengkaji kondisi keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk dari berbagai perspektif. Penelitian oleh (Allya et al., 2025) menunjukkan adanya peningkatan likuiditas pasca restrukturisasi, meskipun masih berada di bawah standar industri. Sementara itu, (Chandrayanti et al., 2022) lebih berfokus pada kondisi sebelum restrukturisasi, dan penelitian oleh (Nurrohim & Mahrani, 2024) mengkaji dampak PKPU terhadap profitabilitas. Namun, penelitian-penelitian tersebut belum secara khusus menganalisis perkembangan likuiditas PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk secara berkelanjutan pada periode pasca restrukturisasi dalam rentang waktu yang lebih panjang. Dengan demikian, terdapat celah penelitian (*research gap*) berupa keterbatasan kajian yang menelaah dinamika likuiditas perusahaan setelah restrukturisasi utang secara komprehensif dan berkesinambungan.

Berdasarkan hal tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kondisi likuiditas PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk pada periode 2022–2025 dengan menggunakan indikator *current ratio*, *quick ratio*, dan *cash ratio*. Selain itu, penelitian ini juga bertujuan untuk mengevaluasi apakah kondisi likuiditas perusahaan telah sesuai dengan standar industri penerbangan serta menilai sejauh mana restrukturisasi utang berkontribusi terhadap perbaikan likuiditas perusahaan.

Kajian Teori

Likuiditas

Likuiditas menunjukkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek yang segera jatuh tempo dengan memanfaatkan aset lancar yang dimiliki. Kondisi likuiditas menjadi salah satu indikator penting dalam menilai kesehatan keuangan jangka pendek, karena berhubungan langsung dengan kelancaran aktivitas operasional perusahaan (Kasmir, 2019).

Dalam menilai tingkat likuiditas, perusahaan umumnya menggunakan rasio keuangan yang dapat mencerminkan kemampuan dalam memenuhi kewajiban lancar. Dalam praktiknya, likuiditas diukur menggunakan rasio keuangan yang menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban lancar. Rasio ini tidak hanya menunjukkan ketersediaan aset jangka pendek, tetapi juga mencerminkan efektivitas perusahaan dalam mengelola sumber daya tersebut (Darmawan, 2020).

Rasio Likuiditas

Rasio likuiditas digunakan sebagai alat ukur untuk mengevaluasi kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya (Putra & Rizyawati, 2025). Pengukuran ini dilakukan melalui beberapa indikator rasio keuangan yang mampu mencerminkan kondisi keuangan perusahaan secara kuantitatif (Darmawan, 2020).

Melalui rasio likuiditas, dapat diketahui tingkat kesiapan perusahaan dalam menghadapi kewajiban yang segera jatuh tempo serta kemampuan menjaga kelangsungan operasionalnya. Penggunaan beberapa rasio likuiditas secara bersamaan dinilai mampu memberikan gambaran yang lebih komprehensif mengenai kondisi keuangan perusahaan.

Current Ratio (Rasio Lancar)

Current ratio merupakan salah satu indikator utama dalam menilai likuiditas perusahaan. Rasio ini digunakan untuk membandingkan total aset lancar dengan kewajiban lancar guna mengetahui kemampuan perusahaan dalam memenuhi utang jangka pendek (Setiawan, R. et al., 2020).

Nilai *current ratio* yang berada di atas 1 menunjukkan bahwa aset lancar lebih besar dibandingkan kewajiban jangka pendek, sehingga perusahaan relatif berada dalam kondisi aman. Standar umum yang sering digunakan adalah 2:1 (Kasmir, 2019). Namun, dalam industri padat modal seperti penerbangan, standar likuiditas cenderung lebih rendah dibandingkan industri lainnya karena tingginya kebutuhan modal dan struktur biaya operasional yang besar. Oleh karena itu, *current ratio* yang mendekati angka 1 masih dapat dianggap memadai, meskipun tetap menunjukkan adanya tekanan likuiditas.

Quick Ratio (Rasio Cepat)

Quick ratio merupakan rasio likuiditas yang menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek tanpa memperhitungkan persediaan. Rasio ini memberikan gambaran yang lebih konservatif karena hanya mempertimbangkan aset yang paling mudah dicairkan (Kasmir, 2019).

Jika nilai *quick ratio* lebih dari 1, maka perusahaan dinilai memiliki aset likuid yang cukup untuk menutup kewajiban jangka pendek tanpa harus mengandalkan persediaan. Dalam industri penerbangan, rasio ini menjadi lebih relevan karena persediaan bukan merupakan komponen utama dalam aset lancar.

Cash Ratio (Rasio Kas)

Cash ratio merupakan indikator likuiditas yang paling ketat karena hanya menggunakan kas dan setara kas sebagai dasar perhitungan. Rasio ini menunjukkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek secara langsung tanpa bergantung pada aset lainnya (Darmawan, 2020).

Secara umum, nilai *cash ratio* yang berada pada kisaran 0,5 hingga 1 mencerminkan kondisi likuiditas yang cukup baik. Pada industri penerbangan, tingkat *cash ratio* yang rendah masih sering dijumpai karena tingginya kebutuhan kas untuk operasional, sehingga perusahaan cenderung menjaga keseimbangan antara likuiditas dan efisiensi penggunaan kas.

Restrukturisasi Utang

Restrukturisasi utang merupakan upaya penyesuaian kembali struktur kewajiban keuangan perusahaan melalui kesepakatan dengan kreditor. Proses ini bertujuan untuk menciptakan skema pembayaran yang lebih realistis dan berkelanjutan sehingga perusahaan dapat menghindari risiko kebangkrutan (Sinha, 2020).

Dalam praktiknya di Indonesia, restrukturisasi utang sering dilakukan melalui mekanisme Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU). Melalui mekanisme ini, perusahaan diberikan kesempatan untuk menata kembali kewajibannya tanpa menghentikan kegiatan operasional (Amalia et al., 2022)

Penelitian oleh (Pratama et al., 2023) menunjukkan bahwa proses PKPU pada PT Garuda Indonesia menjadi langkah strategis dalam menghindari kepailitan di tengah tekanan keuangan akibat pandemi. Selain itu, hasil penelitian (Laksana, 2026) menunjukkan bahwa pasca pelaksanaan PKPU, kinerja keuangan perusahaan mengalami perubahan, meskipun masih menghadapi tantangan dalam menjaga stabilitas keuangan secara berkelanjutan.

Dengan demikian, restrukturisasi utang dapat memberikan dampak positif terhadap kondisi keuangan perusahaan, namun perbaikan tersebut belum tentu mencerminkan peningkatan kemampuan operasional secara fundamental.

Financial Distress

Kondisi likuiditas yang rendah dapat menjadi indikator awal terjadinya *financial distress*, yaitu kondisi ketika perusahaan mengalami kesulitan dalam memenuhi kewajibannya. Kondisi ini ditandai dengan keterbatasan arus kas, meningkatnya beban utang, serta ketidakmampuan perusahaan dalam menjaga stabilitas keuangan.

Penelitian oleh (Haras et al., 2022) menunjukkan bahwa rasio likuiditas memiliki pengaruh signifikan terhadap kondisi *financial distress* perusahaan. Perusahaan dengan tingkat likuiditas yang

rendah cenderung memiliki risiko lebih tinggi mengalami kesulitan keuangan, terutama dalam memenuhi kewajiban jangka pendek.

Dalam konteks ini, restrukturisasi utang sering digunakan sebagai salah satu strategi untuk mengurangi tekanan keuangan dan memperbaiki kondisi likuiditas perusahaan, meskipun tidak selalu diikuti dengan peningkatan kinerja operasional secara berkelanjutan.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian deskriptif kuantitatif untuk menganalisis kondisi likuiditas PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk pada periode pasca restrukturisasi utang tahun 2022-2025 (Sugiyono, 2021). Pendekatan deskriptif digunakan untuk menggambarkan kondisi likuiditas perusahaan, sedangkan pendekatan kuantitatif digunakan melalui pengolahan data keuangan dalam bentuk numerik secara objektif dan sistematis.

Data yang digunakan merupakan data sekunder berupa laporan keuangan triwulanan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk selama periode 2022–2025. Penggunaan data triwulanan bertujuan untuk memperoleh gambaran yang lebih rinci mengenai dinamika likuiditas perusahaan dalam jangka pendek, khususnya pada masa pemulihan pasca restrukturisasi utang melalui mekanisme Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU). Data diperoleh dari publikasi resmi melalui situs Bursa Efek Indonesia (BEI) serta laporan keuangan perusahaan yang telah diaudit, sehingga memiliki tingkat kredibilitas yang tinggi.

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi dokumentasi dan studi pustaka. Studi dokumentasi dilakukan dengan mengidentifikasi laporan keuangan yang berkaitan dengan komponen likuiditas, seperti aset lancar, kas dan setara kas, persediaan, serta kewajiban jangka pendek. Sementara itu, studi pustaka digunakan untuk memperoleh landasan teori yang relevan terkait analisis rasio keuangan, restrukturisasi utang, dan financial distress.

Analisis data dilakukan menggunakan metode deskriptif kuantitatif melalui perhitungan rasio likuiditas yang meliputi *current ratio*, *quick ratio*, dan *cash ratio*. Ketiga rasio tersebut digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek dari berbagai perspektif likuiditas serta untuk mengevaluasi kondisi keuangan perusahaan selama periode penelitian.

Adapun rumus yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

$$\text{Current ratio} = \frac{\text{Aset Lancar}}{\text{Kewajiban Lancar}} \quad (1)$$

$$\text{Quick ratio} = \frac{\text{Aset Lancar} - \text{Persediaan}}{\text{Kewajiban Lancar}} \quad (3)$$

$$\text{Cash ratio} = \frac{\text{Kas dan Setara Kas}}{\text{Kewajiban Lancar}} \quad (2)$$

Hasil perhitungan rasio kemudian dianalisis untuk melihat perkembangan kondisi likuiditas perusahaan pada setiap periode. Selain itu, dilakukan analisis tren guna mengidentifikasi pola perubahan likuiditas dari waktu ke waktu. Interpretasi hasil dilakukan dengan mengacu pada standar rasio likuiditas yang berlaku sehingga dapat diketahui tingkat kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya.

Hasil dan Pembahasan

Analisis likuiditas PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk dilakukan menggunakan tiga indikator utama, yaitu *current ratio*, *quick ratio*, dan *cash ratio* berdasarkan data laporan keuangan triwulanan (*quarterly/Q1–Q4*) tahun 2022–2025.

a. *Current Ratio* (Rasio Lancar)

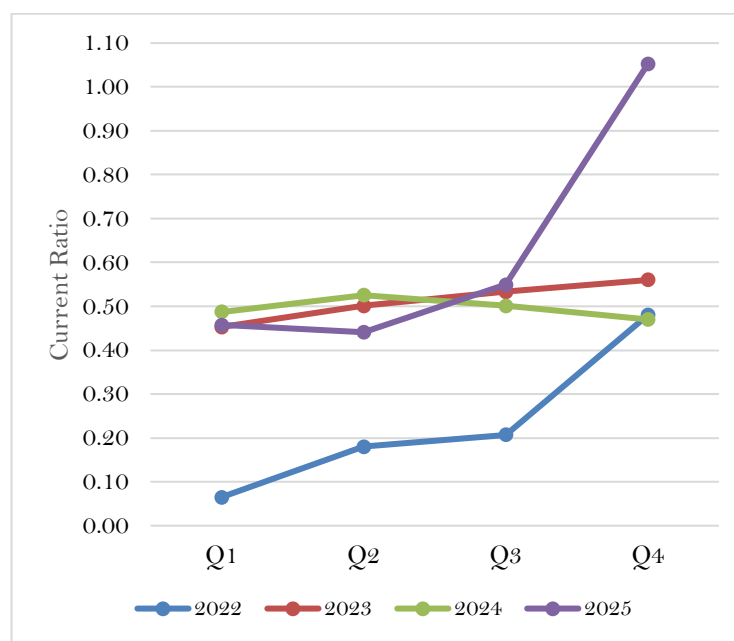
Untuk melihat perkembangan nilai *current ratio* PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk selama periode penelitian, hasil perhitungan rasio tersebut disajikan pada tabel berikut.

Tabel 1 *Current ratio* PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk tahun 2022-2025 (USD)

Tahun	Aset Lancar	Kewajiban Jangka Pendek	<i>Current ratio</i>
2022 Q1	398.327.136	6.116.341.452	0,07

2022 Q2	388.924.186	2.160.871.238	0,18
2022 Q3	462.123.976	2.234.699.118	0,21
2022 Q4	801.153.825	1.681.029.672	0,48
2023 Q1	791.902.618	1.748.164.775	0,45
2023 Q2	831.944.701	1.659.398.474	0,50
2023 Q3	825.425.586	1.547.069.196	0,53
2023 Q4	653.772.901	1.165.155.552	0,56
2024 Q1	679.319.464	1.394.509.626	0,49
2024 Q2	677.579.759	1.289.976.075	0,53
2024 Q3	621.589.531	1.240.534.899	0,50
2024 Q4	553.908.871	1.173.272.782	0,47
2025 Q1	576.208.583	1.259.879.009	0,46
2025 Q2	581.196.582	1.318.112.858	0,44
2025 Q3	685.469.435	1.248.093.044	0,55
2025 Q4	1.418.262.623	1.348.041.383	1,05

Sumber: Hasil olah data, 2026



Gambar 1. Grafik *Current Ratio* PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Tahun 2022–2025

Berdasarkan Tabel 1, perkembangan *current ratio* PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk selama periode 2022–2025 menunjukkan bahwa tingkat likuiditas perusahaan masih berada di bawah standar ideal 2:1 (Kasmir, 2019). Kondisi ini menunjukkan bahwa kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek secara umum masih belum berada pada kategori yang sehat, karena aset lancar yang dimiliki belum sepenuhnya mampu menutupi kewajiban jangka pendek secara optimal.

Berdasarkan hasil analisis secara kronologis dengan memperhatikan pergerakan antar triwulan, pada tahun 2022 nilai *current ratio* berada pada tingkat yang relatif rendah, meskipun menunjukkan tren peningkatan secara bertahap dari Q1 hingga Q4. Hal ini mengindikasikan bahwa pada awal periode penelitian, perusahaan masih menghadapi tekanan likuiditas yang cukup tinggi. Peningkatan yang terjadi mencerminkan adanya perbaikan awal dalam pengelolaan aset lancar terhadap kewajiban jangka pendek, namun karena nilai rasio masih berada di bawah angka 1, kondisi likuiditas perusahaan pada periode ini masih tergolong lemah.

Pada tahun 2022, *current ratio* menunjukkan peningkatan yang signifikan secara bertahap pada setiap triwulan, yaitu dari 0,07 pada Q1 menjadi 0,18 pada Q2, kemudian meningkat menjadi 0,21 pada Q3 dan mencapai 0,48 pada Q4. Peningkatan ini mengindikasikan bahwa pada awal periode penelitian, perusahaan masih menghadapi tekanan likuiditas yang cukup tinggi, namun mulai menunjukkan adanya perbaikan dalam pengelolaan aset lancar terhadap kewajiban jangka pendek. Meskipun demikian, nilai rasio yang masih berada di bawah

angka 1 menunjukkan bahwa kondisi likuiditas perusahaan pada tahun tersebut masih tergolong lemah.

Memasuki tahun 2023, *current ratio* relatif stabil dengan nilai 0,45 pada Q1, meningkat menjadi 0,50 pada Q2, kemudian 0,53 pada Q3 dan mencapai 0,56 pada Q4. Stabilitas dan peningkatan bertahap ini mencerminkan bahwa perusahaan mulai mampu menjaga keseimbangan antara aset lancar dan kewajiban jangka pendek secara lebih konsisten, meskipun belum mencapai tingkat yang ideal.

Pada tahun 2024, *current ratio* menunjukkan fluktuasi dengan nilai 0,49 pada Q1, meningkat menjadi 0,53 pada Q2, kemudian menurun menjadi 0,50 pada Q3 dan kembali turun menjadi 0,47 pada Q4. Pola ini mengindikasikan bahwa perbaikan likuiditas belum berlangsung secara konsisten dan masih menghadapi tekanan, terutama akibat keterbatasan peningkatan aset lancar dibandingkan dengan kewajiban jangka pendek.

Pada tahun 2025, *current ratio* tercatat sebesar 0,46 pada Q1, menurun menjadi 0,44 pada Q2, kemudian meningkat menjadi 0,55 pada Q3, dan mengalami lonjakan signifikan pada Q4 hingga mencapai 1,05. Peningkatan tajam pada triwulan IV ini menunjukkan bahwa perusahaan mulai memiliki kemampuan untuk menutupi kewajiban jangka pendek dengan aset lancar. Namun demikian, karena peningkatan terjadi secara tiba-tiba, kondisi ini belum mencerminkan kestabilan likuiditas secara berkelanjutan.

Apabila dikaitkan dengan kondisi perusahaan, hasil tersebut menunjukkan bahwa meskipun restrukturisasi utang telah memberikan ruang dalam penyesuaian kewajiban, tekanan likuiditas jangka pendek masih belum sepenuhnya dapat diatasi. Restrukturisasi yang dilakukan cenderung berfokus pada penyesuaian struktur kewajiban, seperti perpanjangan jatuh tempo dan penjadwalan ulang pembayaran utang, sehingga dampaknya lebih dominan pada penurunan kewajiban jangka pendek dibandingkan peningkatan aset lancar.

Hal ini sejalan dengan temuan (Allya et al., 2025) yang menyatakan bahwa restrukturisasi utang lebih berperan dalam memperbaiki struktur kewajiban daripada meningkatkan kekuatan aset lancar secara langsung. Di sisi lain, tingginya kewajiban jangka pendek sebagaimana dijelaskan oleh (Sazly et al., 2024) juga menjadi faktor yang membatasi peningkatan rasio likuiditas perusahaan.

Jika dibandingkan dengan standar umum *current ratio* sebesar 2:1, kondisi likuiditas perusahaan selama periode penelitian masih tergolong rendah. Namun demikian, dalam konteks industri penerbangan yang memiliki karakteristik padat modal, rasio yang mendekati angka 1 masih dapat dianggap cukup wajar. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun belum memenuhi standar ideal, kondisi perusahaan masih berada dalam batas toleransi industri.

Apabila ditinjau dari sebelum dan sesudah restrukturisasi utang, terlihat adanya perbaikan likuiditas yang ditunjukkan melalui tren peningkatan rasio dari tahun 2022 hingga 2025. Penurunan kewajiban jangka pendek menjadi faktor utama yang mendorong perbaikan tersebut. Namun demikian, karena peningkatan aset lancar belum signifikan, maka restrukturisasi belum sepenuhnya memperbaiki likuiditas secara fundamental, melainkan lebih berperan dalam mengurangi tekanan jangka pendek.

Implikasi dari kondisi tersebut adalah meningkatnya risiko dalam pemenuhan kewajiban jangka pendek secara tepat waktu. Oleh karena itu, perusahaan masih perlu melakukan penguatan pada sisi aset lancar agar likuiditas dapat menjadi lebih stabil dan berkelanjutan.

b. Quick Ratio (Rasio Cepat)

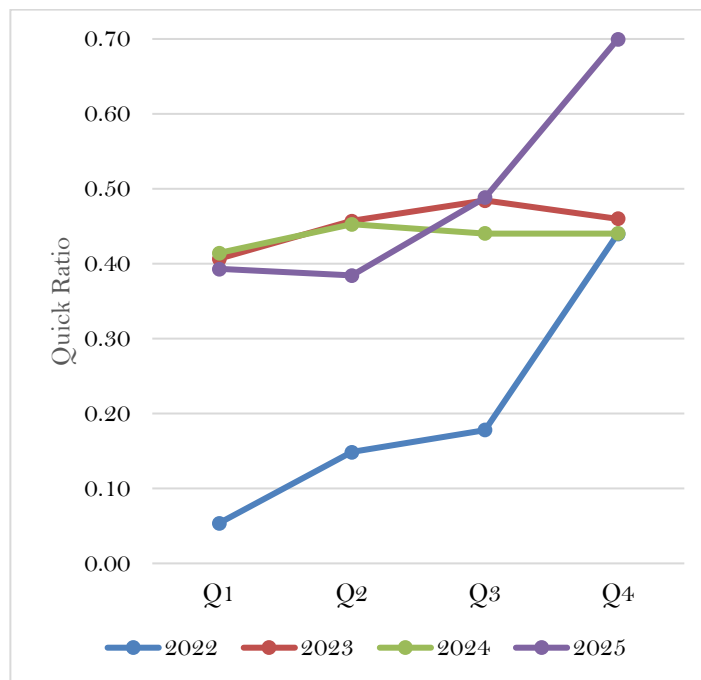
Untuk memperoleh gambaran mengenai kondisi *cash ratio* PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk selama periode penelitian, hasil perhitungan rasio tersebut disajikan pada tabel berikut.

Tabel 2 Quick ratio PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk tahun 2022-2025 (USD)

Tahun	Aset Lancar	Kewajiban Jangka Pendek	Persediaan	Quick Ratio
2022 Q1	398.327.136	6.116.341.452	70.924.282	0,05
2022 Q2	388.924.186	2.160.871.238	68.026.337	0,15
2022 Q3	462.123.976	2.234.699.118	64.266.683	0,18
2022 Q4	801.153.825	1.681.029.672	67.986.260	0,44
2023 Q1	791.902.618	1.748.164.775	81.053.215	0,41
2023 Q2	831.944.701	1.659.398.474	73.315.926	0,46
2023 Q3	825.425.586	1.547.069.196	75.906.056	0,48

2023 Q4	653.772.901	1.165.155.552	116.246.316	0,46
2024 Q1	679.319.464	1.394.509.626	101.555.704	0,41
2024 Q2	677.579.759	1.289.976.075	93.598.920	0,45
2024 Q3	621.589.531	1.240.534.899	75.019.445	0,44
2024 Q4	553.908.871	1.173.272.782	83.988.197	0,40
2025 Q1	576.208.583	1.259.879.009	81.237.794	0,39
2025 Q2	581.196.582	1.318.112.858	74.513.155	0,38
2025 Q3	685.469.435	1.248.093.044	76.166.729	0,49
2025 Q4	1.418.262.623	1.348.041.383	91.031.132	0,98

Sumber: Hasil olah data, 2026



Gambar 2. Grafik *Quick Ratio* PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Tahun 2022–2025

Berdasarkan Tabel 2, *quick ratio* PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk selama periode 2022–2025 masih berada di bawah standar ideal di atas 1 (Kasmir, 2019). Hal ini menunjukkan bahwa kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek dengan aset yang paling likuid masih belum optimal.

Pada tahun 2022, *quick ratio* menunjukkan peningkatan yang signifikan secara bertahap pada setiap triwulan, yaitu dari 0,05 pada Q1 menjadi 0,15 pada Q2, kemudian meningkat menjadi 0,18 pada Q3 dan mencapai 0,44 pada Q4. Peningkatan ini mengindikasikan bahwa pada awal periode penelitian, kondisi likuiditas perusahaan berada pada tingkat yang sangat rendah, di mana perusahaan hanya memiliki sekitar Rp5 aset likuid untuk setiap Rp100 kewajiban jangka pendek. Namun, seiring berjalannya waktu, terjadi perbaikan dalam komposisi aset lancar yang lebih likuid, meskipun nilai rasio yang masih berada di bawah angka 1 menunjukkan bahwa kemampuan likuiditas perusahaan masih terbatas.

Pada tahun 2023, *quick ratio* relatif stabil dengan nilai 0,41 pada Q1, meningkat menjadi 0,46 pada Q2, kemudian 0,48 pada Q3 dan sedikit menurun menjadi 0,46 pada Q4. Stabilitas ini mencerminkan bahwa perusahaan mulai mampu menjaga keseimbangan antara aset likuid dan kewajiban jangka pendek secara lebih konsisten. Dari sisi positif, kondisi ini menunjukkan adanya perbaikan dalam pengelolaan aset lancar. Namun demikian, karena nilai rasio masih berada di bawah angka 1, tingkat likuiditas perusahaan belum dapat dikatakan optimal.

Pada tahun 2024, *quick ratio* menunjukkan kecenderungan penurunan dengan nilai 0,41 pada Q1, meningkat menjadi 0,45 pada Q2, kemudian menurun menjadi 0,44 pada Q3 dan kembali turun menjadi 0,40 pada Q4. Penurunan ini mengindikasikan adanya pelemahan kualitas aset lancar, khususnya aset yang paling likuid. Kondisi ini menunjukkan bahwa perusahaan masih menghadapi tekanan likuiditas, sebagaimana sejalan dengan temuan

(Setiawan, A. et al., 2024) yang menyatakan bahwa keterbatasan aset likuid dapat memengaruhi kemampuan perusahaan dalam menjaga kestabilan keuangan jangka pendek.

Pada tahun 2025, *quick ratio* tercatat sebesar 0,39 pada Q1, menurun menjadi 0,38 pada Q2, kemudian meningkat menjadi 0,49 pada Q3, dan mengalami lonjakan signifikan pada Q4 hingga mencapai 0,98. Peningkatan yang cukup tajam pada Q4 ini menunjukkan adanya perbaikan dalam kualitas aset lancar yang paling likuid, sehingga perusahaan mulai mendekati kemampuan untuk menutupi kewajiban jangka pendek tanpa bergantung pada persediaan. Meskipun demikian, karena nilai rasio masih sedikit di bawah angka 1, kondisi ini belum sepenuhnya mencerminkan likuiditas yang optimal.

Jika dibandingkan dengan standar umum *quick ratio* di atas 1 (Kasmir, 2019), kondisi likuiditas perusahaan selama periode penelitian masih tergolong belum memenuhi standar. Namun demikian, dalam konteks industri penerbangan yang memiliki karakteristik padat modal dan tingkat kewajiban operasional yang tinggi, nilai *quick ratio* yang mendekati angka 1 dapat dianggap sebagai indikasi perbaikan yang cukup signifikan, meskipun belum ideal.

Apabila ditinjau dari sebelum dan sesudah restrukturisasi utang, terlihat bahwa pada awal tahun 2022 posisi likuiditas perusahaan berada pada kondisi yang sangat kritis, dengan *quick ratio* hanya sebesar 0,05. Namun setelah restrukturisasi melalui mekanisme PKPU mulai berjalan, terjadi peningkatan signifikan hingga mencapai 0,44 pada Q4 2022, dan kemudian relatif stabil pada kisaran 0,40-0,48 sepanjang tahun 2023 hingga 2024.

Perbaikan ini terutama dipengaruhi oleh penurunan kewajiban jangka pendek yang cukup drastis, yaitu dari sekitar Rp6,1 triliun pada Q1 2022 menjadi sekitar Rp1,1-1,3 triliun pada periode 2023-2025. Penurunan tersebut merupakan hasil dari proses restrukturisasi utang melalui negosiasi dengan kreditor, konversi utang menjadi ekuitas, serta skema *haircut*. Selain itu, peningkatan aset lancar yang signifikan pada Q4 2025 yang mencapai Rp1,41 triliun juga turut mendorong peningkatan rasio, yang didukung oleh rencana suntikan modal melalui skema PMTHMETD.

Meskipun sempat terjadi penurunan pada beberapa periode, seperti pada Q4 2024 (0,40) dan Q1 2025 (0,39), secara keseluruhan *quick ratio* menunjukkan kondisi yang jauh lebih stabil dibandingkan periode sebelum restrukturisasi. Hal ini mengindikasikan bahwa restrukturisasi utang berhasil memberikan dampak positif terhadap perbaikan likuiditas jangka pendek perusahaan.

Temuan ini sejalan dengan penelitian (Angelina et al., 2024) yang menyatakan bahwa restrukturisasi utang memberikan dampak signifikan terhadap peningkatan rasio likuiditas, termasuk *quick ratio*. Namun demikian, karena peningkatan yang terjadi lebih banyak disebabkan oleh penurunan kewajiban jangka pendek dibandingkan peningkatan aset likuid secara signifikan, maka dapat disimpulkan bahwa restrukturisasi belum sepenuhnya memperbaiki kondisi likuiditas secara fundamental, melainkan lebih berperan dalam mengurangi tekanan likuiditas dalam jangka pendek.

Implikasi dari kondisi tersebut adalah bahwa meskipun perusahaan telah menunjukkan perbaikan likuiditas, risiko dalam memenuhi kewajiban jangka pendek masih tetap perlu diperhatikan. Oleh karena itu, perusahaan perlu melakukan upaya lanjutan untuk meningkatkan kualitas aset likuid agar kondisi likuiditas dapat menjadi lebih kuat dan berkelanjutan.

c. Cash Ratio (Rasio Kas)

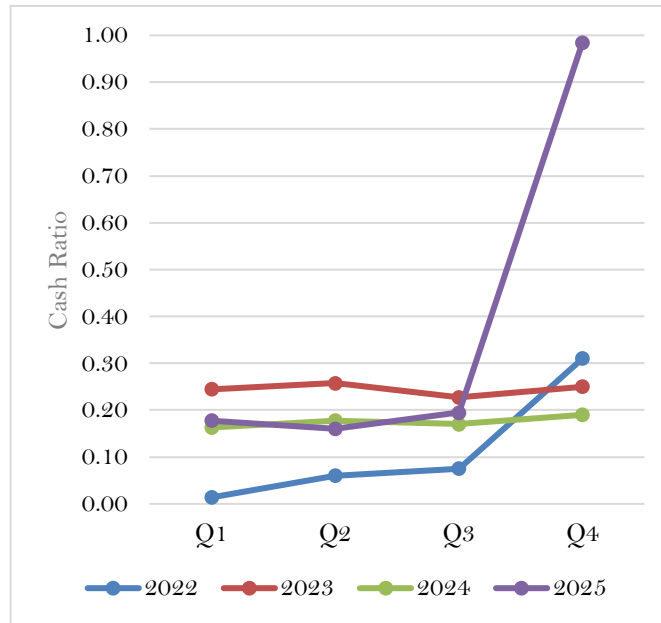
Untuk melihat perkembangan nilai *quick ratio* PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk selama periode penelitian, hasil perhitungan rasio tersebut disajikan pada tabel berikut.

Tabel 3 Cash ratio PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk tahun 2022-2025 (USD)

Tahun	Kewajiban Jangka Pendek	Kas dan Setara Kas	Cash ratio
2022 Q1	6.116.341.452	84.266.967	0,01
2022 Q2	2.160.871.238	130.537.274	0,06
2022 Q3	2.234.699.118	167.995.839	0,08
2022 Q4	1.681.029.672	521.682.689	0,31
2023 Q1	1.748.164.775	428.238.833	0,24
2023 Q2	1.659.398.474	428.115.457	0,26
2023 Q3	1.547.069.196	351.815.544	0,23
2023 Q4	1.165.155.552	289.846.369	0,25

2024 Q1	1.394.509.626	227.380.326	0,16
2024 Q2	1.289.976.075	229.117.651	0,18
2024 Q3	1.240.534.899	211.156.362	0,17
2024 Q4	1.173.272.782	219.173.953	0,19
2025 Q1	1.259.879.009	223.769.835	0,18
2025 Q2	1.318.112.858	211.277.884	0,16
2025 Q3	1.248.093.044	243.136.748	0,19
2025 Q4	1.348.041.383	943.403.662	0,70

Sumber: Hasil olah data, 2026



Gambar 3. Grafik *Cash Ratio* PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Tahun 2022–2025

Berdasarkan Tabel 3, *cash ratio* PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk selama periode 2022–2025 sebagian besar berada di bawah standar ideal 0,5–1,0 (Darmawan, 2020). Hal ini menunjukkan bahwa kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek yang berbasis kas masih relatif terbatas.

Pada tahun 2022, *cash ratio* menunjukkan peningkatan yang sangat signifikan pada setiap triwulan, yaitu dari 0,01 pada Q1 menjadi 0,06 pada Q2, kemudian meningkat menjadi 0,08 pada Q3 dan melonjak menjadi 0,31 pada Q4. Kondisi ini mengindikasikan bahwa pada awal periode penelitian, perusahaan berada pada tingkat likuiditas yang sangat kritis, di mana perusahaan hanya memiliki sekitar Rp1 kas untuk setiap Rp100 kewajiban jangka pendek. Namun, seiring dengan berjalannya proses restrukturisasi, terjadi peningkatan posisi kas yang cukup signifikan, meskipun nilai rasio masih berada di bawah standar yang ditetapkan.

Pada tahun 2023, *cash ratio* relatif stabil dengan nilai 0,24 pada Q1, meningkat menjadi 0,26 pada Q2, kemudian menurun menjadi 0,23 pada Q3 dan kembali meningkat menjadi 0,25 pada Q4. Stabilitas ini mencerminkan bahwa perusahaan mulai mampu menjaga keseimbangan kas dalam menghadapi kewajiban jangka pendek secara lebih konsisten. Meskipun demikian, karena nilai rasio masih berada di bawah kisaran ideal, kondisi likuiditas berbasis kas belum dapat dikatakan optimal.

Pada tahun 2024, *cash ratio* menunjukkan kecenderungan penurunan dengan nilai 0,16 pada Q1, meningkat menjadi 0,18 pada Q2, kemudian menurun menjadi 0,17 pada Q3 dan sedikit meningkat menjadi 0,19 pada Q4. Penurunan ini menunjukkan adanya tekanan terhadap ketersediaan kas perusahaan. Kondisi tersebut dapat dikaitkan dengan tingginya kebutuhan operasional pada industri penerbangan yang bersifat padat kas, sehingga perusahaan cenderung mengalami kesulitan dalam mempertahankan stabilitas kas, sebagaimana sejalan dengan temuan (Mufty et al., 2023).

Pada tahun 2025, *cash ratio* tercatat sebesar 0,18 pada Q1, menurun menjadi 0,16 pada Q2, kemudian meningkat menjadi 0,19 pada Q3, dan mengalami lonjakan signifikan pada Q4 hingga mencapai 0,70. Peningkatan yang cukup tajam pada Q4 ini menunjukkan adanya

perbaikan yang material dalam posisi kas perusahaan, sehingga kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek secara langsung mulai meningkat. Namun demikian, karena peningkatan terjadi secara tiba-tiba, kondisi ini belum sepenuhnya mencerminkan kestabilan likuiditas kas dalam jangka panjang.

Jika dibandingkan dengan standar *cash ratio* sebesar 0,5–1,0 (Darmawan, 2020), maka sebagian besar periode penelitian menunjukkan bahwa perusahaan masih berada di bawah standar tersebut. Hal ini mengindikasikan bahwa perusahaan masih memiliki ketergantungan pada aset lancar lain selain kas dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya, sehingga risiko likuiditas berbasis kas masih perlu diperhatikan.

Apabila ditinjau dari kondisi sebelum dan sesudah restrukturisasi utang, terlihat bahwa pada awal tahun 2022 posisi likuiditas perusahaan berada pada kondisi yang sangat kritis, dengan *cash ratio* hanya sebesar 0,01. Setelah restrukturisasi melalui mekanisme PKPU mulai berjalan, terjadi peningkatan signifikan hingga mencapai 0,31 pada Q4 2022, yang menunjukkan adanya perbaikan awal dalam posisi kas perusahaan.

Perbaikan tersebut terutama didorong oleh penurunan kewajiban jangka pendek yang cukup drastis, yaitu dari sekitar Rp6,1 triliun pada Q1 2022 menjadi sekitar Rp1,68 triliun pada Q4 2022. Selain itu, posisi kas perusahaan juga mengalami peningkatan yang cukup signifikan dari sekitar Rp84 miliar menjadi Rp521 miliar. Kondisi ini menunjukkan bahwa restrukturisasi utang memberikan dampak positif terhadap pengurangan tekanan likuiditas jangka pendek.

Sepanjang tahun 2023 hingga pertengahan 2025, *cash ratio* relatif stabil pada kisaran 0,16 hingga 0,26. Stabilitas ini mengindikasikan bahwa restrukturisasi utang berhasil menciptakan kondisi likuiditas yang lebih terkendali dibandingkan periode sebelum restrukturisasi, meskipun belum mencapai tingkat yang ideal.

Puncak tertinggi terjadi pada Q4 tahun 2025 dengan nilai *cash ratio* sebesar 0,70, yang merupakan nilai tertinggi selama periode penelitian. Peningkatan ini kemungkinan didorong oleh adanya tambahan modal melalui skema PMTHMETD, sehingga memperkuat posisi kas perusahaan secara signifikan.

Temuan ini sejalan dengan penelitian (Angelina et al., 2024) yang menyatakan bahwa restrukturisasi utang memberikan dampak yang signifikan terhadap peningkatan rasio kas. Namun demikian, karena nilai *cash ratio* masih berada di bawah angka 1, maka perusahaan belum sepenuhnya mampu menutupi seluruh kewajiban jangka pendeknya hanya dengan kas yang tersedia.

Implikasi dari kondisi tersebut adalah bahwa meskipun restrukturisasi utang telah berhasil mengurangi tekanan likuiditas dan meningkatkan posisi kas, perusahaan masih menghadapi risiko likuiditas dalam jangka pendek. Oleh karena itu, diperlukan upaya lanjutan dalam meningkatkan kas dan setara kas agar likuiditas perusahaan dapat menjadi lebih kuat, stabil, dan berkelanjutan.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis terhadap rasio likuiditas PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk selama periode 2022–2025, dapat disimpulkan bahwa kondisi likuiditas perusahaan menunjukkan adanya perbaikan secara bertahap, namun belum sepenuhnya mencapai tingkat yang optimal dan stabil. Hal ini tercermin dari *current ratio*, *quick ratio*, dan *cash ratio* yang pada sebagian besar periode masih berada di bawah standar ideal. Meskipun terjadi peningkatan pada beberapa periode, terutama pada akhir tahun 2025, perbaikan tersebut cenderung belum konsisten dan masih bersifat fluktuatif.

Perkembangan *current ratio* menunjukkan adanya peningkatan kemampuan perusahaan dalam menutupi kewajiban jangka pendek, meskipun sebagian besar periode masih berada di bawah standar yang diharapkan. Sementara itu, *quick ratio* mengindikasikan bahwa aset lancar yang paling likuid belum sepenuhnya mencukupi untuk menutupi kewajiban jangka pendek secara optimal. Di sisi lain, *cash ratio* menunjukkan bahwa ketersediaan kas perusahaan masih terbatas sehingga belum mampu secara langsung memenuhi kewajiban jangka pendek tanpa dukungan aset lancar lainnya. Ketiga rasio tersebut secara keseluruhan memperlihatkan bahwa likuiditas perusahaan berada pada tahap pemulihan, namun belum didukung oleh penguatan yang merata dan berkelanjutan.

Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa restrukturisasi utang melalui mekanisme PKPU memberikan dampak positif terhadap perbaikan likuiditas perusahaan, terutama melalui penurunan kewajiban jangka pendek. Namun demikian, perbaikan tersebut lebih banyak dipengaruhi oleh penyesuaian struktur kewajiban dibandingkan dengan peningkatan signifikan pada aset lancar,

khususnya kas. Dengan demikian, restrukturisasi utang belum sepenuhnya memperbaiki kondisi likuiditas secara fundamental, melainkan lebih berperan dalam mengurangi tekanan likuiditas dalam jangka pendek.

Implikasi praktis dari penelitian ini menunjukkan bahwa perusahaan perlu melakukan penguatan likuiditas secara lebih komprehensif, tidak hanya melalui restrukturisasi kewajiban, tetapi juga melalui peningkatan kualitas aset lancar. Upaya yang dapat dilakukan antara lain dengan meningkatkan efisiensi pengelolaan kas, mempercepat perputaran piutang, serta menjaga keseimbangan antara aset lancar dan kewajiban jangka pendek. Selain itu, hasil penelitian ini juga dapat menjadi bahan pertimbangan bagi manajemen, investor, dan kreditur dalam menilai kondisi keuangan perusahaan, khususnya dalam pengambilan keputusan yang berkaitan dengan risiko likuiditas.

Penelitian ini memiliki beberapa keterbatasan. Pertama, penelitian hanya menggunakan satu objek yaitu PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, sehingga hasil penelitian belum dapat digeneralisasi untuk seluruh industri penerbangan. Kedua, penelitian ini hanya berfokus pada analisis rasio likuiditas tanpa mempertimbangkan faktor lain seperti profitabilitas, solvabilitas, dan arus kas secara menyeluruh. Ketiga, periode penelitian yang terbatas pada tahun 2022–2025 mungkin belum sepenuhnya mencerminkan kondisi jangka panjang pasca restrukturisasi.

Berdasarkan keterbatasan tersebut, penelitian selanjutnya disarankan untuk memperluas objek penelitian dengan melibatkan beberapa perusahaan dalam industri yang sama agar dapat dilakukan analisis komparatif. Selain itu, penelitian selanjutnya juga dapat menambahkan variabel lain seperti profitabilitas, solvabilitas, dan arus kas untuk memperoleh gambaran kondisi keuangan yang lebih komprehensif. Penelitian lanjutan juga dapat menggunakan periode waktu yang lebih panjang untuk melihat keberlanjutan dampak restrukturisasi utang terhadap kinerja keuangan perusahaan.

Referensi

- 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. <https://doi.org/https://jurnal.peneliti.net/index.php/JIWP/article/view/12144>
- Amalia, W. S., Hariyani, I., & Prakoso, B. (2022). Restrukturisasi Utang Pt Garuda Indonesia, Tbk. Sebagai Upaya Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang Kepada Kreditur, 6(2). Diambil dari <https://e-jurnal.unisda.ac.id/index.php/mimbar/article/view/3658/2306>
- Ang, I., & Lie, G. (2025). Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang dalam Kasus PT Garuda Indonesia, 4(3), 6319–6325.
- Angelina, I., Lavenia, G., Citrawati, I., & Linawati, N. (2024). A Long Window Event Study of Financial Performance: Does Debt Restructuring Triumph Over Bankruptcy? *Journal of Auditing, Finance, and Forensic Accounting*, 12(1), 68–87. <https://doi.org/10.21107/jaffa.v12i1.24730>
- Badan Pusat Statistik. (2025). Perkembangan Transportasi Nasional Juni 2025.
- Chandrayanti, T., Salfadri, & Haryati, R. (2022). Analisa Kinerja Keuangan PT Garuda Indonesia (TBK) Sebagai Langkah Awal Identifikasi Permasalahan. *MAMEN (Jurnal Manajemen)*, 1(4). Diambil dari <https://journal.literasisains.id/index.php/mamen/article/view/707/628>
- Darmawan. (2020). *Dasar-dasar Memahami Rasio dan Laporan Keuangan*. UNY Press. Diambil dari <https://books.google.co.id/books?id=oggREAAAQBAJ>
- Harahap, Z., Hesinto, S., & Prabumulih, U. (2026). Liquidity ratio analysis in assessing financial performance at pt. indofood sukses makmur tbk. in 2020 – 2023 analisis rasio likuiditas dalam menilai kinerja keuangan pada pt. indofood sukses makmur tbk. tahun 2020 – 2023, 9, 1065–1073.
- Haras, L., Monoarfa, M. A. S., & Dungga, M. F. (2022). Pengaruh Rasio Likuiditas Dan Rasio Profitabilitas Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Manufaktur Sektor Aneka Industri Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2020. *Jurnal Ilmiah Manajemen Dan Bisnis*, 5(1).
- Kasmir. (2019). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: PT Rajagrafindo Persada.
- Laksana, A. P. (2026). Analisis Kinerja Keuangan PT Garuda Indonesia (GIAA) Pasca Keputusan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU). *urnal Ekonomi, Akutansi dan Manajemen*

- Nusantara (JEAMA), 4(April), 377–383.
<https://doi.org/https://doi.org/10.55338/jeama.v4i3.442>
- Mardiansyah, E., Oktaviani, N., Anjeli, S., & Herawati, H. (2025). Peran Rasio Likuiditas Dalam Menilai Kemampuan Perusahaan Memenuhi Kewajiban Jangka Pendek. *Jurnal Ilmiah Metansi (Manajemen dan Akuntansi)*, 8(2), 245–252. <https://doi.org/10.57093/metansi.v8i2.397>
- Mufty, F., Sumirat, E., & Darmansyah, A. (2023). PT Garuda Indonesia (PERSERO) Tbk Stock (GIAA) Fair Value Valuation Post Restructuring and Relisting on IDX. *International Journal of Current Science Research and Review*, 06(02), 1700–1713. <https://doi.org/10.47191/ijcsrr/v6-i2-90>
- Nurrohm, H. A., & Mahrani, S. (2024). Pengaruh Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU) Terhadap Kinerja Keuangan Industri Maskapai Penerbangan Nasional : Studi Kasus Laporan Keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Tahun 2022. *J-CEKI:JurnalCendekiallmiah*, 3(5), 4330–4345. <https://doi.org/https://doi.org/10.56799/jceki.v3i5.4751>
- Pratama, J. A. P., Ismail, M. N. K., Suryanti, N., & Yunitasari, D. (2023). Analisis Terjadinya Penolakan Pkpu Terhadap Pt Garuda Dan Terbebas Dari Pailit Di Masa Pandemic. *Journal Of Comprehensive Science*, 2(6).
- Putra, I. H., & Rizyawati, R. (2025). Pengaruh Rasio Likuiditas (Current Ratio, Cash Ratio dan Quick Ratio) Terhadap Kinerja Keuangan pada PT Garuda Indonesia (PERSERO) Tbk. *Jurnal Akuntansi dan Sistem Informasi (J-AKSI)*, 6(2).
- Putri, R. E., & Virby, S. (2025). Pengaruh Cash Ratio (CR), Debt To Asset Ratio (DAR) Dan Total Asset Turn Over (TATO) Terhadap Return On Asset (ROA) Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bei Periode 2013 – 2023 The Effect Of Cash Ratio (CR), Debt To Asset Ratio (Dar) A. *Jiic: Jurnal Intelek Insan Cendikia*, 2(3), 5108–5124. <https://doi.org/https://jicnusantara.com/index.php/jiic>
- Ratnaningtyas, H., & Gantina, D. (2025). *Pengantar Manajemen Keuangan - Damera Press*. Damera Press.
- Sazly, S., Erri, D., Prana, I., & Dewi, I. K. (2024). Pt.Garuda Indonesia Airways (Tbk) Revival: a Strategic Debt Restructuring and Business Transformation Against Bankruptcy. *Dynamic Management Journal*, 8(4), 1065. <https://doi.org/10.31000/dmj.v8i4.12727>
- Setiawan, A., Bahiyah, K., & Fitriani, R. L. (2024). Analysis of Debt Value to Negative Equity at PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. *Jurnal Wacana Ekonomi*, 23(2), 123–129.
- Setiawan, R., Christiana, N., & Singh, S. (2020). Foreign Institutional Shareholders and Corporate Payout Policy. *Jurnal Akuntansi dan Keuangan Indonesia*, 17(2). <https://doi.org/10.21002/jaki.2020.08>
- Sinha, P. (2020). Restrukturisasi Utang Lintas-Batas Perusahaan Indonesia dan Tantangannya Pasca COVID-19. Diambil 8 Desember 2012, dari <https://www.hukumonline.com/berita/a/restrukturisasi-utang-lintas-batas-perusahaan-indonesia-dan-tantangannya-pasca-covid-19-lt5f993d4c45544?page=4>
- Sugiyono. (2021). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D* (Cetakan ke). Bandung: Alfabeta.
- Zuardi, M. (2025). *Pengantar Bisnis untuk Politeknik*. Greenbook Publisher.