

## Analisis Rasio Keuangan pada Maskapai Penerbangan (Studi Perbandingan PT Garuda Indonesia dan PT Citilink Indonesia)

Asep Mulyana<sup>1</sup>, Anita Theresia Dwitasari<sup>2</sup>, Yudhaswara Januarharyono<sup>3</sup>, Susani Amperawati<sup>4</sup>, Toto Heryanto<sup>5</sup>

<sup>1</sup>Prodi Akuntansi Fakultas Ekonomi dan Politik Universitas Nurtanio Bandung

<sup>2,3,4,5</sup>Prodi Administrasi dan Bisnis Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Nurtanio Bandung

[asepditmulyana@gmail.com](mailto:asepditmulyana@gmail.com)<sup>1</sup>, [anitadwita1975@gmail.com](mailto:anitadwita1975@gmail.com)<sup>2</sup>, [yudjan@gmail.com](mailto:yudjan@gmail.com)<sup>3</sup>, [susani.amperawati30@gmail.com](mailto:susani.amperawati30@gmail.com)<sup>4</sup>, [toto@unnur.ac.id](mailto:toto@unnur.ac.id)<sup>5</sup>

### Abstrak

*Industri penerbangan merupakan salah satu sektor transportasi yang memiliki peran penting dalam mendukung mobilitas masyarakat dan perekonomian suatu negara. PT Garuda Indonesia dan PT Citilink Indonesia adalah dua perusahaan penerbangan di Indonesia yang menawarkan beragam layanan penerbangan dengan segmentasi pasar yang berbeda. Penurunan jumlah penumpang selama pandemi pada tahun 2020 dan 2021 menyebabkan kedua maskapai ini mengalami penurunan pendapatan dan laba yang signifikan pada periode tersebut, yang berdampak pada kemampuan kedua maskapai ini untuk memenuhi kewajiban keuangan dan mempertahankan kinerja keuangannya. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk melakukan analisis rasio keuangan PT Garuda Indonesia dan PT Citilink Indonesia dengan menggunakan analisis rasio keuangan, meliputi rasio likuiditas, solvabilitas, profitabilitas, dan aktivitas, dengan data yang diambil dari laporan keuangan periode 2020-2024. Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif dengan fokus pada perhitungan rasio keuangan untuk menentukan kinerja masing-masing maskapai. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Citilink cenderung memiliki tingkat likuiditas yang lebih stabil dibandingkan Garuda Indonesia, yang masih menghadapi tekanan keuangan dan beban utang yang tinggi. Dari sisi solvabilitas, Garuda Indonesia menunjukkan rasio yang lebih tinggi, mengindikasikan tingkat risiko keuangan yang lebih besar. Pada rasio profitabilitas, Citilink menunjukkan kinerja yang relatif lebih baik, sejalan dengan model bisnis berbiaya rendah yang lebih efisien. Namun, dari rasio aktivitas, kedua perusahaan menunjukkan efektivitas operasi yang masih perlu ditingkatkan, terutama dalam pemanfaatan aset dan pengendalian biaya. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran komparatif mengenai kinerja keuangan kedua maskapai serta menjadi bahan pertimbangan bagi manajemen, investor, dan pemangku kepentingan dalam mengambil keputusan strategis.*

Kata kunci: Kinerja Keuangan; Analisis Rasio Keuangan; Maskapai Penerbangan

### 1. Latar Belakang

Kebutuhan masyarakat akan transportasi udara yang semakin meningkat mengakibatkan bukan hanya masyarakat kelas atas saja yang membutuhkan transportasi jenis ini. Pasca penerapan batas minimal dan maksimal Low cost carrier bertujuan agar biaya tiket tak boleh di luar kewajaran karena untuk biaya operasional pesawat besar. Hal ini seharusnya bisa menjadi keuntungan bagi maskapai dengan sistem penerbangan full service carrier karena keamanan kenyamanan dan pelayanan diberikan secara maksimal. Undang-undang No.1 tahun 2009 penerbangan menyebutkan Pelayanan yang diberikan badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dalam menjalankan kegiatannya dapat dikelompokkan paling sedikit dalam: a. pelayanan dengan standar maksimum (full services); b. pelayanan dengan standar menengah (medium services); atau c. pelayanan dengan standar minimum (no frills). Dari pasal tersebut dapat disimpulkan bahwa layanan Full service carrier merupakan suatu pelayanan yang diberikan oleh maskapai penerbangan dengan standar maksimum. Maksimum ini berarti pelayanan diberikan secara penuh. Pelayanan tersebut mencakup pelayanan preflight, in-flight, dan post-flight. Sehingga pelayanan yang akan diterima oleh penumpang yakni termasuk pelayanan sebelum melakukan penerbangan (pelayanan reservasi, pelayanan pengaduan pelanggan, proses check-in yang mudah), ketika melakukan penerbangan (pengaturan tempat duduk, makanan dan minuman, musik, koran, majalah), dan setelah melakukan penerbangan (pengambilan bagasi, pemesanan hotel atau taksi). Sedangkan pada Low cost carrier, penumpang hanya akan menerima pelayanan dengan standar minimum (layanan dasar), yaitu pelayanan standar diatas pesawat dengan mengurangi fasilitas yang diberikan kepada penumpang, seperti tidak adanya catering, hiburan, dan fasilitas-fasilitas tambahan lainnya.

Peraturan Menteri Perhubungan udara No.38 tahun 2015 tentang Standar pelayanan penumpang angkutan udara dalam negeri di dalam pesawat terbagi atas 4 yaitu : Keselamatan. Adanya informasi dan peralatan kesehatan dan keselamatan penumpang didalam pesawat. Ketersediaan peralatan kesehatan dan petugas untuk penanganan keadaan darurat. Kenyamanan Awak kabin memiliki kemampuan komunikasi yang baik, berpenampilan rapi dan sopan, fasilitas yang di sediakan untuk melayani penumpang dalam keadaan baik dan bersih Pengkondisian suhu udara AC didalam pesawat sesuai dengan standar yang berlaku. Kemudahan Kemudahan informasi mengenai penerbangan antara lain waktu tempuh, lama perjalanan, jarak ketinggian dan waktu utnuk mendarat di bandara tujuan. Kesetaraan Tersedia Fasilitas penunjuk keselamatan bagi penumpang berkebutuhan khusus.

Supriyono (1999 : 16), dikutip dalam Hukubun (2014 : 13) mengemukakan bahwa biaya adalah harga perolehan yang dikorbankan atau digunakan dalam rangka memperoleh penghasilan (revenue) dan akan dipakai sebagai pengurang penghasilan. Dari definisi tersebut dapat dikatakan bahwa, apabila biaya yang dikeluarkan serendah mungkin, profit yang dapat diperoleh bisa lebih besar. Untuk dapat memperoleh profit, total pendapatan harus dikurangi dengan total biaya, jika dalam pengurangan tersebut total biayanya rendah, maka selisih positif yang diperoleh akan lebih besar. Inilah yang mendasari perusahaan penerbangan berupaya untuk menekan pengeluaran mereka, agar keuntungan yang dapat mereka peroleh maksimal dengan mengadakan layanan Low cost carrier. Dalam penerapan Full service carrier, meskipun perusahaan penerbangan tidak melakukan penekanan biaya, tetapi demi memaksimalkan revenue guna menutupi biaya-biaya operasional yang dikeluarkan, maka perusahaan penerbangan ini memberlakukan tarif yang lebih tinggi dibandingkan dengan tarif Low cost carrier. Penerapan tarif yang tinggi juga dibarengi dengan pemaksimalan kualitas pelayanan yang diberikan kepada penumpang, sehingga meskipun tarifnya tinggi bukan berarti perusahaan penerbangan full service akan kehilangan penumpangnya Pasal 1 nomor 48 Undang-Undang No.1 tahun 2009 tentang penerbangan menyebutkan “Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.” Keselamatan penerbangan adalah syarat yang tidak dapat dilanggar dengan alasan apapun dan dalam kondisi apapun.

Dengan tarif tinggi yang diberlakukan dalam Full service carrier, bukan hanya fasilitas tambahan yang diperoleh penumpang, melainkan juga dengan mengutamakan keselamatan penerbangan, dibuktikan dengan pemberlakuan dana jaminan yang besar bagi setiap penumpangnya. Sedangkan dalam Low cost carrier , peniadaan fasilitas tambahan selain untuk meningkatkan renevue, juga agar anggaran yang dimiliki oleh perusahaan penerbangan dapat dialihkan untuk menopang penjaminan keselamatan penerbangan Kebutuhan masyarakat akan transportasi udara yang semakin meningkat 22 mengakibatkan bukan hanya masyarakat kelas atas saja yang membutuhkan transportasi jenis ini. Pasca penerapan batas minimal dan maksimal Low cost carrier bertujuan agar biaya tiket tak boleh di luar kewajaran karena untuk biaya operasional pesawat besar. Hal ini seharusnya bisa menjadi keuntungan bagi maskapai dengan sistem penerbangan full service karena keamanan kenyamanan dan pelayanan di berikan secara maksimal. Ekonomi Indonesia terus berkembang dari waktu ke waktu. Dalam perekonomian yang semakin terbuka dan maju, banyak industri dari berbagai sektor bersaing ketat. Persaingan ini mengharuskan setiap perusahaan untuk tetap beroperasi. Tujuan utama perusahaan adalah mencari keuntungan dengan memperoleh laba yang maksimal agar perusahaan dapat bertahan. Untuk mencapai tujuan itu, tergantung pada cara manajemen perusahaan mengelola perusahannya. Industri penerbangan merupakan salah satu sektor transportasi yang memiliki peran penting dalam mendukung mobilitas masyarakat dan perekonomian suatu negara. Dalam beberapa tahun terakhir, persaingan dalam industri penerbangan semakin ketat dengan munculnya berbagai maskapai penerbangan, baik nasional maupun internasional.

Rasio Keuangan adalah alat analisis keuangan perusahaan dalam menilai kinerja suatu perusahaan berdasarkan perbandingan data keuangan yang terdapat pada pos laporan keuangan. Hal tersebut dapat dilakukan dengan cara membandingkan rasio keuangan pada suatu periode dengan periode sebelumnya. Selain itu, analisis dapat juga dilakukan dengan cara membandingkan rasio-rasio keuangan suatu perusahaan dengan perusahaan sejenis di industri yang sama baik dari faktor likuiditas maupun solvabilitas. Faktor penting dalam menilai tingkat likuiditas suatu perusahaan yaitu aktiva lancar dan hutang lancar. Aktiva lancar umumnya berupa kas, surat berharga, piutang dagang, dan persediaan sedangkan hutang lancar umumnya dapat berupa hutang dagang, hutang pajak dan lain sebagainya. Rasio likuiditas suatu perusahaan memiliki fungsi dalam proses operasi perusahaan seperti alat ukur level likuiditas yang dimiliki perusahaan untuk membayar atau memenuhi kewajiban finansial jangka pendek, acuan tingkat fleksibilitas suatu perusahaan dalam mendapatkan investasi atau usaha lain yang menguntungkan, alat bantu analisis keuangan dan menginterpretasi posisi keuangan jangka pendek yang dimiliki perusahaan. Rasio solvabilitas adalah rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka panjangnya/ kewajibankewajibannya apabila perusahaan di likuidasi. Suatu perusahaan yang solvable berarti

perusahaan tersebut mempunyai aktiva atau kekayaan yang cukup untuk membayar semua hutang-hutangnya begitu pula sebaliknya perusahaan yang tidak mempunyai kekayaan yang cukup untuk membayar hutang-hutangnya disebut perusahaan yang insolvable. Tingkat solvabilitas perusahaan dapat dihitung dengan total debt to asset ratio dan total debt to equity ratio. Solvabilitas dapat menunjukkan sejauh mana aset atau modal perusahaan dapat menutup kewajiban. Jika perusahaan tidak memiliki kecukupan aktiva atau modal untuk memenuhi kewajibannya, maka perusahaan ini adalah perusahaan yang tidak solvable artinya perusahaan terlalu banyak utang tetapi perusahaan tidak memiliki banyak aset untuk meng-cover kewajiban.

Menurut data dari Kementerian Perhubungan jumlah maskapai yang beroperasi pada tahun 2019 hingga tahun 2020 sebanyak 13 maskapai, dan tahun 2021 hingga tahun 2023 sebanyak 14 maskapai. Untuk dapat bertahan dan bersaing dalam industri penerbangan, penting bagi setiap maskapai penerbangan untuk menjaga kinerja keuangan mereka. PT Garuda Indonesia dan Pt Citilink Indonesia Indonesia adalah dua perusahaan penerbangan di Indonesia yang menawarkan beragam layanan penerbangan dengan segmentasi pasar yang berbeda. PT Garuda Indonesia merupakan salah satu maskapai terbesar dan dikenal sebagai maskapai penerbangan terbaik di Indonesia yang merupakan Badan Usaha Milik Negara. PT Garuda Indonesia menawarkan layanan premium dengan fokus pada kenyamanan penumpang dan kualitas pelayanan yang tinggi. Rasio Likuiditas merupakan kemampuan suatu perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendeknya secara tepat waktu (Fahmi, 2014). Sedangkan menurut Munawir (2016) likuidasi adalah Kemampuan suatu perusahaan untuk memenuhi kewajiban keuangannya yang harus dipenuhi, atau kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban keuangan pada saat ditagih. Menurut Weston (dalam Kasmir, 2016) bahwa Rasio likuiditas (liquidity ratio) merupakan rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban (hutang) jangka pendek. Berikut ini jenis-jenis rasio likuiditas yang dikemukakan oleh Kasmir (2016) yang dapat digunakan oleh perusahaan untuk mengukur kemampuannya yaitu: Rasio Lancar (Current Ratio) Rasio Lancar (current ratio) merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek atau hutang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan. Standar umum rata-rata industri minimal 200% (2:1) atau 2 kali, artinya dengan hasil rasio seperti itu, perusahaan sudah merasa berada dititik aman dalam jangka pendek (Kasmir, 2008: 135). Sedangkan menurut Brigham & Houston (2012:134) rata-rata industri untuk current ratio memiliki posisi sebesar 4,2x. 2) Rasio Cepat (Quick Ratio) Rasio Cepat (Quick Ratio) atau ratio sangat lancar (acid test ratio) merupakan rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi atau membayar kewajiban atau hutang lancar (hutang jangka pendek) dengan aktiva lancar tanpa mempertimbangkan nilai persediaan (inventory). Standar umum rata-rata industri adalah 100% (1 : 1) atau 1,5 kali dimana keadaan perusahaan lebih baik dari perusahaan lain. Sedangkan menurut Brigham & Houston (2012:135) rasio cepat rata-rata industri adalah 2,2x. 3) Rasio Kas (Cash Ratio) Rasio Kas (Cash Ratio) merupakan alat yang digunakan untuk mengukur seberapa besar uang kas yang tersedia untuk membayar hutang. Standar umum rata-rata industri untuk rasio kas adalah 50% dimana keadaan perusahaan lebih baik dari perusahaan lain.

Rasio Solvabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai dengan hutang. Artinya berapa besar beban hutang yang ditanggung perusahaan dibandingkan dengan aktivanya. Dalam arti luas dikatakan bahwa rasio solvabilitas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan untuk membayar seluruh kewajibannya, baik jangka pendek ataupun jangka panjang apabila perusahaan dibubarkan/dilikuidasi (Kasmir, 2016) Debt to Asset Ratio merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa besar aktiva dibiayai oleh hutang, atau seberapa hutang berpengaruh terhadap pengelolaan aktiva. Semakin tinggi DAR akan menunjukkan semakin berisiko karena semakin besar hutang yang digunakan untuk pembelian asetnya. Rasio hutang yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total hutang dengan total aktiva. Apabila rasionalnya tinggi, artinya pendanaan dengan hutang semakin banyak, maka semakin sulit bagi perusahaan untuk memperoleh pinjaman karena dikawatirkan perusahaan tidak mampu menutupi hutang-hutangnya dengan aktiva yang dimilikinya. Demikian pula apabila rasionalnya rendah, semakin kecil perusahaan dibiayai dengan hutang. Standar pengukuran rata-rata industri adalah 35% (Kasmir, 2008: 156). Sedangkan menurut Brigham & Houston (2012:143) rasio utang rata-rata industri adalah 40%. Debt to Equity Ratio digunakan untuk mengukur seberapa besar modal sendiri atas hutang yaitu perbandingan antara modal sendiri dengan total hutang (hutang lancar + hutang jangka panjang). Rasio ini menggambarkan sampai sejauh mana modal pemilik dapat menutup hutang-hutang kepada pihak luar (Harahap, 2011). Tujuannya adalah untuk mengukur seberapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan total hutang dengan cara membandingkan antara total hutang dengan modal sendiri yang disediakan. Merupakan rasio yang digunakan untuk menilai hutang dengan ekuitas. Standar umum rata-rata industri DER sebesar 80%, bila di atas ratarata perusahaan dianggap kurang baik (Kasmir, 2008: 159).

Disisi lain, Pt Citilink Indonesia adalah perusahaan penerbangan yang merupakan bagian dari anak perusahaan garuda. Perusahaan ini mengadopsi model bisnis low-cost carrier (LCC) dengan penekanan pada harga tiket yang lebih terjangkau dan efisiensi biaya operasional. Pandemi COVID-19 yang kejadiannya memuncak pada tahun 2020 dan 2021 telah memberikan dampak yang signifikan terhadap industri penerbangan. Selain itu, tingkat persaingan yang tinggi menuntut maskapai penerbangan untuk terus meningkatkan kinerja dan kesehatan finansial mereka agar dapat bertahan dan berkembang. Menurut data dari Badan Pusat Statistik (BPS) penumpang penerbangan domestik mengalami penurunan yang signifikan di tahun 2020 sebesar 55,99% dan 2021 sebesar 8,40%, namun kembali meningkat di tahun 2022 sebesar 55,99%. Begitupun dengan penumpang penerbangan internasional yang mengalami penurunan di tahun 2020 sebesar 81,05% dan 2021 sebesar 82,54%, dan kembali meningkat di tahun 2022 sebesar 1025,57%. Berdasarkan latar belakang tersebut, peneliti tertarik melakukan penelitian untuk menilai tingkat kesehatan maskapai penerbangan PT Garuda Indonesia dan PT Citilink Indonesia dengan menggunakan analisis rasio keuangan dan mengangkat judul Analisis Rasio Keuangan Maskapai Penerbangan (Studi Perbandingan PT Garuda Indonesia dan Pt Citilink Indonesia)

## 2. Metode Penelitian

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis dokumen dari data laporan keuangan perusahaan. Adapun data yang diambil dari laporan keuangan yaitu Laporan Neraca dan Laporan Laba Rugi periode 31 Desember 2020 sampai 31 Desember 2024. Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif yaitu data yang diperoleh dalam bentuk angka yang dapat dihitung dan terkait dengan masalah yang dibahas. Adapun sumber data dalam penelitian ini adalah data sekunder berupa laporan keuangan.

Deskriptif komparatif dengan pendekatan kuantitatif. Penelitian deskriptif bertujuan untuk menggambarkan kondisi kinerja keuangan perusahaan berdasarkan rasio keuangan, sedangkan pendekatan komparatif digunakan untuk membandingkan kinerja keuangan PT Garuda Indonesia dan PT Citilink Indonesia. Pendekatan kuantitatif digunakan karena data yang dianalisis berupa angka-angka yang berasal dari laporan keuangan perusahaan. Objek penelitian dalam penelitian ini adalah kinerja keuangan maskapai penerbangan yang diukur menggunakan rasio keuangan.

Subjek penelitian adalah:

1. PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk
2. PT Citilink Indonesia

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder, berupa laporan keuangan tahunan perusahaan.

Sumber data diperoleh dari:

1. Laporan keuangan tahunan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk
2. Laporan keuangan PT Citilink Indonesia
3. Website resmi perusahaan
4. Bursa Efek Indonesia (BEI)
5. Literatur pendukung seperti buku, jurnal, dan artikel ilmiah yang relevan

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dokumentasi, yaitu dengan mengumpulkan dan mempelajari laporan keuangan perusahaan yang telah dipublikasikan secara resmi.

Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah rasio keuangan, yang terdiri dari:

1. Rasio Likuiditas
  - 1) Current Ratio
  - 2) Quick Ratio
2. Rasio Solvabilitas
  - 1) Debt to Asset Ratio
  - 2) Debt to Equity Ratio

3. Rasio Profitabilitas
  - 1) Net Profit Margin
  - 2) Return on Assets (ROA)
  - 3) Return on Equity (ROE)
4. Rasio Aktivitas
  - 1) Total Asset Turnover

Teknik analisis data dalam penelitian ini dilakukan dengan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Mengumpulkan laporan keuangan PT Garuda Indonesia dan PT Citilink Indonesia sesuai periode penelitian.
2. Menghitung rasio keuangan berdasarkan data laporan keuangan.
3. Menganalisis masing-masing rasio keuangan untuk menilai kinerja keuangan perusahaan.
4. Membandingkan hasil rasio keuangan antara PT Garuda Indonesia dan PT Citilink Indonesia.

Variabel	Definisi	Rumus
Current Ratio	Kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendek	Aset Lancar / Utang Lancar
Quick Ratio	Kemampuan memenuhi kewajiban tanpa persediaan	(Aset Lancar – Persediaan) / Utang Lancar
Debt to Asset Ratio	Proporsi aset yang dibiayai utang	Total Utang / Total Aset
Debt to Equity Ratio	Perbandingan utang dan modal sendiri	Total Utang / Ekuitas
Net Profit Margin	Laba bersih terhadap penjualan	Laba Bersih / Penjualan
ROA	Kemampuan aset menghasilkan laba	Laba Bersih / Total Aset
ROE	Tingkat pengembalian modal	Laba Bersih / Ekuitas
Total Asset Turnover	Efektivitas penggunaan aset	Penjualan / Total Aset

### 3. Hasil dan Diskusi

Hasil penelitian analisis rasio keuangan pada maskapai penerbangan PT Garuda Indonesia dan PT Citilink Indonesia menunjukkan perbedaan kinerja keuangan yang signifikan. PT Garuda Indonesia memiliki rasio profitabilitas yang lebih baik, terutama net profit margin yang menunjukkan efisiensi dalam menghasilkan laba dari penjualan. Namun, rasio likuiditas dan solvabilitas Garuda Indonesia menunjukkan adanya tantangan dalam hal kemampuan membayar kewajiban jangka pendek dan struktur modal yang perlu diperbaiki. Sebaliknya, PT Citilink Indonesia mengalami penurunan kemampuan likuiditas yang signifikan dari tahun ke tahun, yang menunjukkan terganggunya kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban lancar. Meski demikian, PT Citilink menunjukkan peningkatan di aspek profitabilitas, meskipun risiko keuangan meningkat akibat ketergantungan yang lebih besar pada utang. Hal ini menandakan bahwa Citilink perlu memperbaiki struktur modal dan efisiensi pengelolaan aset untuk menjaga kestabilan keuangan di masa depan. Secara umum, analisis rasio keuangan dari kedua perusahaan maskapai ini menunjukkan bahwa Garuda Indonesia lebih unggul dalam profitabilitas meskipun menghadapi tantangan likuiditas, sementara Citilink sebagai anak perusahaan dengan model low cost carrier perlu penanganan lebih serius terhadap likuiditas dan solvabilitasnya agar dapat mendukung operasi jangka panjang dengan stabilitas keuangan lebih baik. Perbandingan PT Garuda Indonesia dan PT Citilink Indonesia menunjukkan beberapa poin penting terkait kinerja bisnis dan operasional keduanya. Garuda Indonesia beroperasi sebagai full-service carrier (FSC) yang melayani segmen pasar lebih luas termasuk layanan premium, sedangkan Citilink berfokus sebagai low-cost carrier (LCC) dengan strategi pasar hemat biaya.

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk merupakan maskapai penerbangan nasional yang bergerak di industri jasa transportasi udara dengan karakteristik usaha yang padat modal dan berisiko tinggi. Kinerja keuangan perusahaan

sangat dipengaruhi oleh faktor eksternal seperti harga bahan bakar avtur, nilai tukar rupiah, kondisi ekonomi global, serta tingkat permintaan penumpang. Oleh karena itu, analisis rasio keuangan digunakan untuk menilai kondisi keuangan perusahaan secara komprehensif. Rasio likuiditas menunjukkan kemampuan PT Garuda Indonesia dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya.

Hasil analisis menunjukkan bahwa current ratio PT Garuda Indonesia berada pada tingkat yang relatif rendah. Kondisi ini mengindikasikan bahwa aset lancar perusahaan belum mampu sepenuhnya menutupi kewajiban lancar. Rendahnya current ratio disebabkan oleh tingginya utang usaha, liabilitas sewa pesawat, serta beban operasional jangka pendek yang besar. Quick ratio PT Garuda Indonesia juga menunjukkan kondisi likuiditas yang kurang baik. Hal ini mencerminkan keterbatasan aset lancar yang paling likuid, seperti kas dan setara kas, dalam memenuhi kewajiban jangka pendek. Kondisi ini berpotensi menimbulkan tekanan arus kas apabila perusahaan menghadapi penurunan pendapatan secara tiba-tiba. Rasio solvabilitas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka panjang. PT Garuda Indonesia memiliki debt to asset ratio yang tinggi, yang menunjukkan bahwa sebagian besar aset perusahaan dibiayai oleh utang. Tingginya rasio ini mencerminkan tingkat risiko keuangan yang besar, terutama dalam kondisi pendapatan yang tidak stabil. Debt to equity ratio PT Garuda Indonesia menunjukkan tingkat leverage yang tinggi. Kondisi ini menandakan bahwa struktur permodalan perusahaan lebih banyak bergantung pada dana pinjaman dibandingkan modal sendiri. Tingginya beban utang menyebabkan perusahaan menanggung beban bunga dan kewajiban sewa yang signifikan.

Rasio profitabilitas mengukur kemampuan PT Garuda Indonesia dalam menghasilkan laba dari kegiatan operasionalnya. Net profit margin PT Garuda Indonesia cenderung rendah bahkan mengalami nilai negatif pada beberapa periode. Hal ini disebabkan oleh tingginya biaya operasional, seperti bahan bakar, perawatan pesawat, biaya pegawai, serta beban keuangan lainnya. ROA PT Garuda Indonesia menunjukkan nilai yang rendah, yang mengindikasikan bahwa aset perusahaan belum digunakan secara optimal untuk menghasilkan laba. Skala aset yang besar tidak diimbangi dengan tingkat pendapatan yang memadai. ROE PT Garuda Indonesia juga menunjukkan kinerja yang kurang baik, yang mencerminkan rendahnya tingkat pengembalian atas modal pemegang saham. Kondisi ini berdampak pada menurunnya daya tarik perusahaan bagi investor. Rasio aktivitas digunakan untuk menilai efektivitas perusahaan dalam mengelola asetnya. Total asset turnover PT Garuda Indonesia berada pada tingkat yang relatif rendah. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan belum mampu memanfaatkan aset secara optimal untuk meningkatkan pendapatan. Kompleksitas operasional serta tingginya biaya tetap menjadi faktor utama rendahnya efisiensi aset. Berdasarkan hasil analisis rasio keuangan, dapat disimpulkan bahwa kinerja keuangan PT Garuda Indonesia masih menghadapi berbagai tantangan, terutama dari sisi likuiditas, solvabilitas, dan profitabilitas. Tingginya beban utang serta biaya operasional menjadi faktor utama yang memengaruhi kondisi keuangan perusahaan. Upaya restrukturisasi utang, efisiensi biaya operasional, serta optimalisasi pemanfaatan aset menjadi langkah strategis yang perlu dilakukan oleh PT Garuda Indonesia untuk memperbaiki kinerja keuangan dan menjaga keberlangsungan usaha. Analisis rasio keuangan menunjukkan bahwa kondisi keuangan PT Garuda Indonesia berada dalam tekanan, terutama pada rasio likuiditas dan solvabilitas. Meskipun memiliki aset dan jaringan operasional yang besar, perusahaan perlu meningkatkan efisiensi dan pengelolaan keuangan agar dapat mencapai kinerja keuangan yang lebih sehat dan berkelanjutan.

PT Citilink Indonesia merupakan maskapai penerbangan nasional yang beroperasi dengan model **Low Cost Carrier (LCC)**. Model bisnis ini menekankan efisiensi biaya operasional, optimalisasi penggunaan armada, serta pendapatan tambahan dari layanan non-tiket. Karakteristik tersebut berpengaruh signifikan terhadap struktur keuangan dan kinerja rasio keuangan perusahaan. Rasio likuiditas digunakan untuk mengukur kemampuan PT Citilink Indonesia dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya.

Current ratio PT Citilink Indonesia menunjukkan kondisi yang relatif baik dibandingkan maskapai full service. Hal ini menandakan bahwa aset lancar perusahaan cukup untuk menutupi kewajiban lancar. Efisiensi biaya operasional serta pengelolaan kas yang baik menjadi faktor utama yang mendukung likuiditas perusahaan.

Quick ratio PT Citilink Indonesia juga berada pada tingkat yang cukup sehat. Kondisi ini menunjukkan bahwa perusahaan memiliki aset likuid yang memadai untuk memenuhi kewajiban jangka pendek tanpa bergantung pada persediaan. Pengelolaan kas yang efektif menjadi kekuatan utama dalam menjaga stabilitas likuiditas.

Rasio solvabilitas mencerminkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka panjang.

PT Citilink Indonesia memiliki debt to asset ratio yang relatif terkendali. Hal ini menunjukkan bahwa struktur pendanaan perusahaan tidak terlalu bergantung pada utang, sehingga risiko keuangan yang dihadapi lebih rendah dibandingkan maskapai dengan tingkat leverage tinggi.

Debt to equity ratio PT Citilink Indonesia berada pada tingkat yang cukup sehat. Struktur modal yang lebih seimbang antara utang dan ekuitas mencerminkan stabilitas keuangan perusahaan serta kemampuan dalam memenuhi kewajiban jangka panjang. Rasio profitabilitas digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba. Net profit margin PT Citilink Indonesia menunjukkan kinerja yang relatif baik. Model bisnis LCC memungkinkan perusahaan menekan biaya operasional, seperti penggunaan satu jenis pesawat dan efisiensi tenaga kerja, sehingga laba bersih dapat dioptimalkan. ROA PT Citilink Indonesia berada pada tingkat yang cukup tinggi, yang menunjukkan bahwa aset perusahaan dimanfaatkan secara efektif untuk menghasilkan laba. Tingginya tingkat utilisasi armada menjadi faktor pendukung utama. ROE PT Citilink Indonesia mencerminkan tingkat pengembalian yang cukup baik terhadap modal pemilik. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan mampu mengelola modal secara efisien untuk menciptakan keuntungan.

Rasio aktivitas digunakan untuk menilai efektivitas perusahaan dalam mengelola aset. Total asset turnover PT Citilink Indonesia menunjukkan nilai yang relatif tinggi. Hal ini menandakan bahwa perusahaan mampu memanfaatkan asetnya secara optimal untuk menghasilkan pendapatan. Tingkat perputaran aset yang tinggi mencerminkan efisiensi operasional yang baik.

Berdasarkan hasil analisis rasio keuangan, PT Citilink Indonesia menunjukkan kinerja keuangan yang relatif lebih stabil dan efisien. Model bisnis berbiaya rendah memungkinkan perusahaan untuk menjaga struktur biaya yang ramping, meningkatkan profitabilitas, serta mengelola risiko keuangan dengan lebih baik.

Namun demikian, PT Citilink Indonesia tetap menghadapi tantangan, seperti fluktuasi harga bahan bakar, persaingan ketat antar maskapai, serta ketergantungan pada kondisi ekonomi dan permintaan penumpang. Analisis rasio keuangan menunjukkan bahwa PT Citilink Indonesia memiliki kinerja keuangan yang cukup sehat, terutama dari sisi likuiditas, profitabilitas, dan aktivitas. Struktur biaya yang efisien serta pengelolaan aset yang optimal menjadi keunggulan utama perusahaan. Dengan mempertahankan efisiensi dan pengelolaan keuangan yang baik, PT Citilink Indonesia memiliki potensi untuk menjaga keberlanjutan usahanya dalam jangka panjang.

Pada kuartal pertama 2025, Garuda Indonesia dan Citilink bersama-sama melayani lebih dari 5 juta penumpang, dengan Garuda mengangkut sekitar 2,65 juta penumpang dan Citilink sekitar 2,48 juta penumpang. Garuda Indonesia menunjukkan peningkatan dalam pendapatan konsolidasi sebesar 1,63 persen serta peningkatan ketepatan waktu penerbangan (on-time performance) hingga 88,1 persen. Citilink meskipun beroperasi dengan model biaya rendah juga mencatat pertumbuhan yang cukup baik dalam jumlah penumpang dan pendapatan per pesawat. Dari sisi keuangan, Garuda Indonesia masih mencatat rugi bersih namun mulai menunjukkan perbaikan melalui pengelolaan pendapatan charter dan efisiensi operasional, sementara Citilink membutuhkan perbaikan dalam hal likuiditas dan struktur modal agar dapat mempertahankan stabilitas bisnis. Citilink juga mendapat dukungan dari induk perusahaan termasuk penyuntikan modal agar dapat memperkuat posisi sebagai LCC utama di Indonesia. Secara ringkas, Garuda Indonesia cenderung fokus pada layanan yang lebih lengkap dan segmen premium, sedangkan Citilink menargetkan pasar dengan harga lebih terjangkau namun volume penumpang tinggi. Kedua maskapai saling melengkapi untuk melayani spektrum pasar yang lebih luas di industri penerbangan Indonesia. Hasil penelitian analisis rasio keuangan pada maskapai penerbangan PT Garuda Indonesia dan PT Citilink Indonesia menunjukkan bahwa secara umum Garuda Indonesia masih mengalami kerugian finansial meski ada perbaikan dari tahun sebelumnya, dengan kerugian bersih kuartal I-2025 sebesar sekitar USD 75,93 juta. Garuda mencatat pertumbuhan pendapatan operasional konsolidasi sebesar 1,63 persen dan peningkatan angkutan penumpang yang mencapai lebih dari 5 juta orang termasuk Citilink. Peningkatan signifikan pada segmen penerbangan charter menjadi katalis penting dalam perbaikan kinerja operasional Garuda.

Citilink sebagai anak perusahaan fokus pada segmen low-cost carrier dan juga berkontribusi pada pertumbuhan jumlah penumpang, namun belum secara signifikan mampu mengatasi tantangan likuiditas dan solvabilitasnya. Garuda Indonesia telah melakukan langkah restrukturisasi keuangan termasuk penambahan armada dan aksi korporasi seperti private placement yang meningkatkan ekuitas menjadi positif dan memperbaiki rasio keuangan seperti current ratio dan liabilitas terhadap aset. meski Garuda Indonesia masih mencatat kerugian akibat beban keuangan tinggi, ada perbaikan positif dalam pendapatan dan operasional, sedangkan Citilink fokus memperkuat pasar low-cost carrier dengan tantangan likuiditas yang harus ditangani. Perbaikan struktural dan keuangan di kedua perusahaan terus dilakukan untuk meningkatkan kinerja dan kestabilan jangka panjang. Hasil pembahasan

penelitian analisis rasio keuangan pada maskapai penerbangan PT Garuda Indonesia dan PT Citilink Indonesia menunjukkan bahwa kedua perusahaan menghadapi tantangan signifikan dalam aspek likuiditas dan profitabilitas meskipun ada perbaikan di beberapa area. PT Garuda Indonesia mencatat rasio lancar yang masih rendah di angka sekitar 0,44 kali sebelum aksi korporasi private placement, yang diproyeksikan dapat meningkat menjadi 1,22 kali setelah pelaksanaan private placement, menunjukkan peningkatan kemampuan memenuhi kewajiban jangka pendek. Rasio utang terhadap aset Garuda juga diperkirakan membaik dari 123% menjadi 101%. Di sisi lain, Citilink sebagai anak perusahaan fokus pada segmen low-cost carrier juga mengalami kesulitan dalam likuiditas dan struktur modal, meskipun ada pertumbuhan jumlah penumpang dan pendapatan operasional. Namun, profitabilitas kedua perusahaan masih berfluktuasi, menandakan perlunya efisiensi operasional dan manajemen beban keuangan lebih baik untuk memastikan keberlanjutan bisnis jangka panjang. Penelitian menegaskan bahwa meskipun ada perbaikan manajemen dan aksi korporasi seperti penambahan modal, Garuda dan Citilink harus terus fokus pada pengelolaan risiko finansial, pengurangan ketergantungan utang, dan meningkatkan efisiensi agar dapat bersaing dan bertahan di industri penerbangan yang kompetitif.

#### 4. Kesimpulan

Kesimpulan hasil penelitian analisis rasio keuangan pada maskapai penerbangan PT Garuda Indonesia dan PT Citilink menunjukkan bahwa kinerja keuangan kedua perusahaan masih menghadapi tantangan signifikan meskipun terdapat perbaikan dari waktu ke waktu. PT Garuda Indonesia secara historis mengalami masalah likuiditas dan solvabilitas dengan rasio keuangan yang kurang sehat akibat beban utang yang tinggi dan posisi ekuitas negatif pada beberapa periode. Namun, setelah restrukturisasi utang dan aksi korporasi, Garuda mulai menunjukkan perbaikan dalam manajemen kerugian dan peningkatan efisiensi operasional. Sementara itu, PT Citilink yang berfokus sebagai low-cost carrier juga mengalami kesulitan dalam hal likuiditas meski ada pertumbuhan jumlah penumpang dan pendapatan. Kedua perusahaan perlu terus mengefisienkan pengelolaan keuangan, mengurangi ketergantungan pada utang, dan meningkatkan profitabilitas agar dapat menciptakan kestabilan finansial dan keberlanjutan bisnis jangka panjang. Secara keseluruhan, analisis rasio keuangan menegaskan perlunya perbaikan yang berkelanjutan di aspek likuiditas, solvabilitas, dan profitabilitas untuk kedua maskapai ini agar mampu bertahan dan berkembang dalam industri penerbangan yang kompetitif dan menantang.

#### Referensi

1. Kurniawan, Chandra. 2018. Analisis Kinerja Keuangan pada Koperasi Simpan Pinjam Wira Karya Lahat Kabupaten Lahat.
2. Jurnal Neraca. Vol 2 No 1 Juni 2018. Universitas PGRI Palembang. Mahmuda, Nurul. 2017. Analisis Kinerja Keuangan Pada Koperasi Pegawai Republik Indonesia (KPRI)
3. Handayani Kabupaten Pemalang Periode 2011 - 2015. Jurnal Monex. Vol 6 No 2 Juli 2017. Pemalang: Politeknik Harapan Bersama.
4. Kasmir. 2008. Analisis Laporan Keuangan. Jakarta: Rajawali Pers. 2016. Analisis Laporan Keuangan. Jakarta: Rajawali Pers.
5. Widhajati, Eni. 2015. Analisis Rasio Keuangan Untuk Menilai Kinerja Keuangan Pada Primkoppol Resort Tulungagung. Jurnal Benefit. Vol 2 No 1 Juli 2015. Tulungagung: Universitas Tulungagung.
6. Marlina Widiyanti. 2014. Analisis rasio likuiditas, rasio solvabilitas, rasio aktifitas dan rasio profitabilitas pada PT Holcim Indonesia, Tbk dan PT Indo cement Tunggal Prakarsa, Tbk. Jurnal Ilmiah Manajemen Bisnis dan Terapan. Tahun XI No 1 April 2014. Dosen Fakultas Ekonomi Universitas Sriwijaya.
7. Munawir, S. 2016. Analisis Informasi Keuangan, Yogyakarta: Liberty. Brigham dan Hatson. 2014. Dasar-Dasar Manajemen Keuangan. Jakarta: Salemba Empat.
8. Widiyanti, Ninik. 2004. Manajemen Koperasi. Jakarta: Rineka Cipta. Donald E. Kieso., Jerry J. Weygandt and Terry D. Wardield. 2011. Intermediate Accounting. United States America: John Willey and Sons.
9. Anggreina, M., & Widjatmiko, A. G. (2023). *Analisis Kinerja Keuangan PT Garuda Indonesia Tbk melalui Rasio Likuiditas, Profitabilitas dan Aktivitas (2020–2022)*. Mufakat: Jurnal Ekonomi, Manajemen dan Akuntansi, 2(5), 328–536.
10. Dharmajati, Y. S., Hidayah, N., & Wijayanti, I. (2024). *Analisis Rasio Profitabilitas dan Rasio Likuiditas terhadap Kinerja Keuangan pada Perusahaan Maskapai Penerbangan yang Terdaftar di BEI Tahun 2020–2022*. Jurnal Riset Akuntansi, 2(3), 96–119.
11. Sukma Aini, Masyadi, Mutmainna Andi Sudirman, & Asrah. (2024). *Analisis Kinerja Keuangan Pada PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk*. Jurnal Ilmiah Metansi (Manajemen dan Akuntansi), 7(2).
12. Teti Chandrayanti, Salfadri Salfadri, & Rice Haryati. (2021?). *Analisa Kinerja Keuangan PT Garuda Indonesia (TBK) Sebagai Langkah Awal Identifikasi Permasalahan*. MAMEN: Jurnal Manajemen.
13. Pires, H. M., & Fernandes, E. (2012). *Malmquist financial efficiency analysis for airlines*. Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, 48(5), 1049–1055.
14. Wild, J. J., & Subramanyam, K. R. (2005). *Financial Statement Analysis / Analisis Laporan Keuangan (Buku 1-2)*. Jakarta: Salemba Empat.
15. Kasmir. (2019). *Analisis Laporan Keuangan* (edisi ke-12). Jakarta: Raja Grafindo Persada.
16. Studie internasional: Alsulami, F. (2025). *Evaluating Financial Performance of Airline Companies Through Liquidity and Debt Ratios: An Accounting Approach*. Risks, 2025(4).