

PENGELOLAAN UTANG PT. GARUDA INDONESIA SAAT PANDEMI COVID-19 YANG BERISIKO KEPAILITAN

Amanda Fitra Hamzah¹, Junita Marsyabillah², Muhammad Farrel Radithyo Adnin³

^{1,2,3}Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jakarta

¹2310611233@mahasiswa.upnvj.ac.id, ²2310611259@mahasiswa.upnvj.ac.id,

³2310611141@mahasiswa.upnvj.ac.id

ABSTRACT; *In the business world, the need for capital is universal, with most entrepreneurs relying on loans to fund their ventures. However, utilizing a loan comes with responsibility for payment obligations, including interest and principal. The COVID-19 pandemic has had a significant impact on businesses, including the aviation sector, causing financial difficulties and debt repayment challenges. One potential solution for companies that are struggling to avoid bankruptcy, especially PT. Garuda Indonesia is requesting a postponement of debt payments, known as PKPU, to avoid liquidation. Indonesian bankruptcy regulations have undergone changes, offering debtors and creditors the option to apply for a suspension of debt payments through PKPU, which allows debt restructuring and protection of assets PT. Garuda Indonesia, which is facing financial difficulties and requests for suspension of debt payments from creditors, is on the verge of bankruptcy. To analyze the legal aspects of the case PT. Garuda Indonesia as debtor with PT. My Indo Airlines as a creditor requires a normative legal research method that focuses on bankruptcy law and its implications, with the aim of presenting a strategy to overcome the threat of bankruptcy amidst the COVID-19 crisis in the aviation industry.*

Keywords: *Bankruptcy, Debt Management, Restructuring.*

ABSTRAK; Dalam dunia bisnis, kebutuhan akan modal bersifat universal, dengan sebagian besar pengusaha mengandalkan pinjaman untuk mendanai usaha mereka. Namun, pemanfaatan pinjaman disertai dengan tanggung jawab kewajiban pembayaran, termasuk bunga dan pokok. Pandemi COVID-19 telah berdampak signifikan terhadap bisnis, termasuk sektor penerbangan, yang menyebabkan kesulitan keuangan dan tantangan pembayaran utang. Salah satu solusi potensial bagi perusahaan yang sedang berjuang menghindari kepailitan khususnya PT. Garuda Indonesia adalah meminta penundaan pembayaran utang, yang dikenal sebagai PKPU, untuk menghindari likuidasi. Peraturan kepailitan Indonesia telah mengalami perubahan, menawarkan debitur dan kreditur pilihan untuk mengajukan penangguhan pembayaran utang melalui PKPU, yang memungkinkan restrukturisasi utang dan perlindungan aset PT. Garuda Indonesia yang tengah menghadapi kesulitan keuangan dan permohonan penangguhan pembayaran utang dari kreditur, berada di ambang kepailitan. Untuk menganalisis aspek hukum dari kasus PT. Garuda Indonesia sebagai debitur dengan PT. My Indo Airlines sebagai kreditur, diperlukan metode penelitian hukum normatif yang berfokus pada undang-undang kepailitan dan implikasinya, dengan tujuan untuk menyajikan

strategi mengatasi ancaman kepailitan di tengah krisis COVID-19 dalam industri penerbangan.

Kata Kunci: Kepailitan, Pengelolaan Utang, Restrukturisasi.

PENDAHULUAN

Kebutuhan akan uang merupakan hal universal, baik bagi individu maupun entitas bisnis. Mayoritas pengusaha mengandalkan pinjaman sebagai sumber utama modal usaha mereka. Dana pinjaman ini umumnya diperoleh dari berbagai institusi keuangan, investor, atau melalui penerbitan obligasi. Dengan memanfaatkan pinjaman, perusahaan dapat memperluas skala bisnis, meningkatkan pendapatan, dan meraih keuntungan yang lebih besar. Namun, perlu diingat bahwa penggunaan pinjaman juga membawa konsekuensi berupa kewajiban pembayaran bunga dan pokok pinjaman sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati.

Pandemi Covid-19 telah memberikan dampak yang sangat besar terhadap dunia usaha. Banyak perusahaan yang kesulitan memenuhi kewajiban keuangannya, termasuk kewajiban membayar utang. Salah satu opsi yang dapat diambil oleh perusahaan dalam situasi sulit ini adalah mengajukan permohonan pailit. Namun, sebagai alternatif, perusahaan dapat memilih untuk mengajukan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU) untuk menghindari likuidasi total. Namun, aturan kepailitan di Indonesia telah mengalami beberapa perubahan. Sebelumnya, aturan kepailitan yang berlaku dinilai kurang efektif karena prosesnya yang lama dan hasilnya tidak pasti. Aturan tersebut kemudian diganti dengan undang-undang yang diperbarui, digantinya undang-undang tersebut memberikan opsi bagi debitur dan kreditur untuk bisa mengajukan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU). PKPU ini memungkinkan debitur untuk merestrukturisasi utang dan menghindari likuidasi aset. Selama masa PKPU, debitur masih dapat mengelola harta kekayaannya, tetapi harus mendapatkan izin dari pengurus yang ditunjuk pengadilan. Tujuan utama dari PKPU adalah untuk memberikan kesempatan kepada debitur untuk mencapai perdamaian dengan kreditur dan menyelesaikan masalah utang-piutangnya secara keseluruhan.

Sektor penerbangan telah lama diakui sebagai salah satu industri yang paling dinamis dan kompetitif di dunia. Industri ini berperan sentral dalam menghubungkan berbagai negara dan mendorong pertumbuhan ekonomi global. Industri penerbangan menghadapi kompleksitas yang semakin tinggi dalam mengelola struktur keuangan dan kewajiban. Persaingan yang ketat

dan perubahan perilaku konsumen telah memberikan tekanan finansial yang signifikan pada industri penerbangan, tak terkecuali PT. Garuda Indonesia. Beban utang yang besar, biaya operasional yang tinggi, terutama untuk perawatan armada pesawat, serta dampak pandemi COVID-19 yang semakin memperburuk kondisi keuangan dari PT. Garuda Indonesia.

Buruknya kondisi keuangan dari PT. Garuda Indonesia menyebabkan salah satu kreditur dari PT. Garuda Indonesia yaitu PT. My Indo Airlines mengajukan permohonan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU), dapat kita lihat pada perkara Nomor 289/Pdt.Sus PKPU/2021/PN.Niaga.Jkt.Pst. Dalam perkara tersebut, PT. My Indo Airlines mengajukan permohonan PKPU terhadap PT. Garuda Indonesia. Namun, permohonan tersebut ditolak oleh majelis hakim, sehingga PT. Garuda Indonesia berhasil menghindari kepailitan. Tulisan ini akan menganalisis lebih lanjut bagaimana PT. Garuda Indonesia dapat mengatasi ancaman kepailitan di tengah pandemi Covid-19 berdasarkan putusan perkara tersebut.

Rumusan Masalah

1. Apa saja faktor yang menyebabkan PT. Garuda Indonesia berada di ambang kepailitan akibat pengelolaan utang yang kurang efektif?
2. Bagaimana strategi yang dapat diterapkan PT. Garuda Indonesia untuk mengatasi krisis utang dan menghindari kepailitan?

Tujuan Penulisan

1. Untuk mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan PT. Garuda Indonesia berisiko kepailitan akibat pengelolaan utang yang kurang efektif.

Untuk mengetahui strategi yang digunakan PT. Garuda Indonesia dalam mengatasi krisis utang dan menghindari kepailitan

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan Penulis dalam artikel ini adalah penelitian hukum normatif. Metode penelitian hukum normatif merupakan metode penelitian yang mengkaji hukum dari sudut pandang normatif atau peraturan hukum yang berlaku. Penelitian ini berfokus pada analisis bahan-bahan hukum, seperti peraturan perundang-undangan, doktrin hukum, serta prinsip-prinsip dan norma-norma dalam hukum positif yang berlaku. Dalam penulisan artikel ini fokus menggunakan pendekatan studi kasus yang telah diputus sebagaimana dalam

yurisprudensi terhadap perkara yang terjadi dengan cara mengkaji peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dalam penelitian ini maka peraturan perundang-undangan yang dikaji adalah peraturan perundang-undangan terkait kepailitan dan PKPU.

Alasan Penulis menggunakan metode penelitian ini adalah karena objek kajian studinya yaitu Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang dimana peraturan perundang-undangan ini berkaitan dengan putusan pengadilan perkara antara PT. Garuda Indonesia dengan PT. My Indo Airlines sebagai fokus penulisan pada artikel ini. Peraturan perundang-undangan tersebut digunakan untuk memberikan data dan gambaran yang jelas mengenai kepailitan dan PKPU pada PT. Garuda Indonesia yang berhasil mengatasi risiko pailit di masa pandemi COVID-19. Selain itu, sumber data yang digunakan dalam penulisan artikel ini adalah sumber literatur yang menggunakan data sekunder, yaitu studi kepustakaan dengan mencari informasi lengkap dan benar melalui literatur jurnal, artikel, putusan persidangan, dan peraturan perundang-undangan lainnya. Analisis yang dilakukan dalam artikel ini bertujuan untuk melihat bagaimana keberhasilan PT. Garuda Indonesia dalam mengatasi pailit di masa pandemi COVID-19 melalui Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang, serta regulasi terkait lainnya

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Faktor yang menyebabkan PT. Garuda Indonesia berada di ambang kepailitan akibat pengelolaan utang yang kurang efektif

Di Indonesia, sektor transportasi memiliki prospek yang bagus. Hal ini disebabkan oleh jumlah penduduk yang banyak di Indonesia, struktur geografis yang terdiri dari kepulauan, dan tingginya mobilitas penduduk antar pulau. Itu juga berlaku untuk sektor transportasi penerbangan. Dari tahun ke tahun, penerbangan penumpang dan kargo nasional meningkat. Industri penerbangan diramaikan oleh penerbangan swasta dan pemerintah, yang membentuk penerbangan nasional. Karena transportasi penumpang, barang, dan jasa yang lancar dapat mendorong pertumbuhan ekonomi dan atraksi wisata, pertumbuhan penerbangan nasional sangat penting untuk kemajuan suatu negara.

PT. Garuda Indonesia (Tbk) adalah perusahaan penerbangan terbesar yang dikelola oleh pemerintahan Indonesia. PT. Garuda dikenal sebagai maskapai kebanggaan negara Indonesia dan identik dengan maskapai yang memiliki konsep *Full Service Airlines* (maskapai dengan

layanan penuh). PT. Garuda saat ini memiliki sejumlah rute domestik dan internasional. Menurut Kuntjoro Adi & Safitri (2009), Garuda terus berusaha untuk menjadi pemimpin pasar penerbangan di Indonesia dengan meningkatkan kinerja melalui peningkatan pelayanan, standar keamanan penerbangan, peningkatan jumlah penumpang yang diangkut, meningkatkan tingkat kemampulabaan, dan memenuhi harapan pihak berwenang. Tetapi sayangnya, situasi ini sudah berubah. Pangsa pasar perseroan Garuda turun menjadi 35,3% pada tahun 2020 berdasarkan rute domestik, karena maskapai penerbangan murah atau *low-cost* masih mendominasi pangsa pasar penumpang dibandingkan tahun sebelumnya (2019).

Salah satu masalah yang mengganggu kinerja keuangan PT. Garuda Indonesia (Tbk) adalah penurunan pangsa pasar. Selain itu, dalam beberapa tahun terakhir, PT. Garuda menghadapi masalah lain yang rumit. PT. Garuda seharusnya memiliki kelebihan dalam operasionalnya yang tidak dimiliki penerbangan swasta karena merupakan perusahaan milik pemerintah. Namun, sayangnya, PT. Garuda justru menghadapi banyak masalah. Ini dimulai dengan kerugian besar akibat pandemi COVID-19 yang melanda seluruh dunia dan Indonesia, yang mengakibatkan penurunan penumpang bagi perusahaan penerbangan. Penurunan pangsa pasar merupakan salah satu kendala yang mengganggu kinerja keuangan PT. Garuda Indonesia (Tbk). Selain itu, PT. Garuda menghadapi masalah lain yang rumit dalam beberapa tahun terakhir. Karena PT. Garuda adalah perusahaan milik pemerintah, dia seharusnya memiliki kelebihan dalam operasionalnya yang tidak dimiliki penerbangan swasta. Namun, PT. Garuda justru menghadapi banyak masalah. Ini dimulai dengan kerugian besar yang disebabkan oleh pandemi COVID-19 yang melanda seluruh dunia, termasuk Indonesia, yang menyebabkan perusahaan penerbangan kehilangan penumpang.

Penurunan jumlah penumpang maskapai mencapai 90% pada Mei 2020, menurut data dari Badan Pusat Statistik (BPS). Penurunan terlihat di seluruh bandara utama, yaitu Ngurah Rai di Denpasar 94,56%, Juanda di Surabaya 94,48%, Kualanamu di Medan 87,76%, Hasanuddin di Makassar 86,33%, dan Soekarno Hatta di Banten 85,60% (Putra, 2020). Menurut laporan Tempo.co, maskapai penerbangan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk mengalami kerugian sebesar US\$ 1,07 miliar, atau sekitar Rp. 15,2 triliun, dengan nilai tukar USD 14.227 (Widyastuti, 2020). Ini bertentangan dengan laporan keuangan kuartal III tahun 2019, di mana PT. Garuda Indonesia Tbk mencatatkan laba bersih sebesar US\$ 122,42 juta, atau sekitar Rp 1,7 Triliun.

Selain karena adanya pandemi Covid-19, kebangkrutan suatu perusahaan erat kaitannya dengan kondisi kesehatan keuangan perusahaan. Salah satu sumber yang bisa dipakai untuk memprediksi kebangkrutan adalah laporan keuangan perusahaan selain itu juga dapat dipakai sumber informasi eksternal seperti penurunan nilai rating perusahaan yang dilakukan oleh lembaga penilai. Menurut Wakil Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Kartika Wirjoatmodjo PT. Garuda Indonesia pada saat ini secara teknis adalah bangkrut, tapi secara legal belum. Per September 2021 PT. Garuda memiliki ekuitas negatif sebesar 2,8 miliar USA \$ atau sekitar Rp 40 miliar. Ekuitas negatif artinya, perusahaan memiliki utang yang lebih besar ketimbang asetnya. Adapun penyebab ekuitas negatif ini yaitu pinjaman jangka panjang mengalami peningkatan yang signifikan, sementara ekuitas menurun. Berdasarkan hal diatas, dapat disimpulkan bahwa aset PT. Garuda Indonesia memang mengalami peningkatan terutama aset tetap, sayangnya dana untuk pembelian aset tetap berasal dari pinjaman jangka panjang.

Menurut Uly (2021) Saat ini liabilitas atau kewajiban Garuda Indonesia mencapai 9,8 miliar dollar AS, sedangkan asetnya hanya sebesar 6,9 miliar dollar AS. Liabilitas Garuda mayoritas berasal dari utang kepada lessor yang nilainya mencapai 6,35 miliar dollar AS. Menurut Jelita (2021) biaya atau *cost* Garuda terhadap *lessor* berjumlah sebesar 28%, itu merupakan beban terberat utang Garuda. Berdasarkan hal tersebut dapat dikatakan, Garuda sebagai maskapai penerbangan milik Pemerintah, dimana *core* unit usahanya adalah penerbangan, memilih untuk menyewa pesawat dari berbagai *lessor* yang menyediakan fasilitas penyewaan pesawat. Sebagai contoh, pesawat Boeing 777 memiliki harga sewa bulanan tertinggi, yang mencapai US\$1,4 juta atau setara Rp19,84 miliar (kurs Rp14.172 per dolar AS). Namun, harga sewa rata-rata di pasar hanya US\$750 ribu atau Rp10,62 miliar, sehingga harga yang diterima Garuda hampir dua kali lipat dari harga pasar. Berdasarkan informasi ini, dapat disimpulkan bahwa PT. Garuda telah melakukan kesalahan dalam manajemen penyewaan armada pesawatnya. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor, termasuk harga sewa yang lebih tinggi dari rata-rata pasar, jenis pesawat yang disewa yang berbeda-beda, yang membuat keputusan tentang kuantitas dan kualitas *lessor* pesawat yang bekerja dengan Garuda sangat sulit.

2. Strategi yang dapat diterapkan PT. Garuda Indonesia untuk mengatasi krisis utang dan menghindari kepailitan

Berdasarkan pemahaman terhadap faktor yang menyebabkan PT. Garuda Indonesia berada di ambang kepailitan, terdapat beberapa hal yang dapat dilakukan untuk mencegah PT. Garuda Indonesia terkena pailit. Untuk mengatasi potensi kepailitan, manajemen utang merupakan salah satu cara yang bisa dilakukan. Proses ini mencakup perundingan dengan pihak pemberi pinjaman untuk restrukturisasi utang. Opsi yang bisa dipertimbangkan meliputi penjadwalan ulang pembayaran, pengurangan total utang, atau perubahan syarat pembayaran. Namun, perubahan seperti ini tidak semudah yang terlihat. Banyak faktor dan proses rumit yang terlibat, dan tidak ada jaminan pasti bahwa perusahaan bisa terhindar dari kebangkrutan. Keberhasilan strategi ini sangat dipengaruhi oleh kondisi pasar saat itu, kesediaan para kreditur untuk bernegosiasi, dukungan dari pemerintah, serta tindakan-tindakan yang dilakukan oleh perusahaan untuk memperbaiki keuangannya.

Restrukturisasi utang adalah salah satu hal yang dapat dilakukan PT. Garuda Indonesia untuk menghindari pailit. PT. Garuda Indonesia mencoba untuk bernegosiasi ulang dengan para kreditur supaya bisa mendapatkan keringanan dalam pembayaran utang dan dapat dilakukan dengan dua cara yaitu dengan metodologi antar bank dan pemegang rekening untuk melakukan upaya pembangunan kembali kewajiban berdasarkan pemikiran dan kesepakatan. Bisa juga dengan mengusulkan dan menyebutkan penundaan komitmen angsuran kewajiban yang diatur dalam Undang-Undang No. 37 Tahun 2004, dalam UU ini diatur mengenai kepailitan, penundaan kewajiban pembayaran utang, dan permohonan peninjauan kembali terhadap putusan hakim yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap. Terhadap putusan hakim yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap, dapat diajukan permohonan peninjauan kembali kepada Mahkamah Agung, kecuali ditentukan lain dalam Undang-Undang ini. Dalam Undang-Undang ini dijelaskan apabila ingin mengajukan PKPU harus melampirkan bukti bukti yang mendukung, dalam kasus PT. My Indo Airlines yang menggugat PT. Garuda Indonesia untuk mengajukan PKPU ditolak dikarenakan PT. Garuda Indonesia masih belum di tahap ambang kepailitan yang membuat PT. Garuda Indonesia terhindar dari gugatan PT. My Indo Airlines untuk mengajukan PKPU. Tujuan utama dari penundaan ini adalah untuk memberikan waktu bagi pihak yang berutang untuk memperbaiki kondisi keuangannya dan mencari solusi pembayaran, baik itu melunasi seluruh utang atau sebagian. Dengan kata lain,

penundaan pembayaran utang ini diharapkan dapat mencapai kesepakatan damai antara pihak yang berutang dan pemberi pinjaman. Oleh karena itu, penting bagi pihak yang berutang untuk memahami peraturan yang berlaku terkait dengan pengajuan penundaan pembayaran utang. Dalam beberapa kasus, penundaan pembayaran utang dilakukan karena pihak yang berutang masih memiliki aset yang cukup untuk melunasi utang tersebut di kemudian hari. Dalam hal ini PT. Garuda Indonesia bisa mencoba bernegosiasi ulang dengan PT. My Indo Airlines guna membahas keringanan dalam pembayaran utang seperti penundaan/penambahan tenggat waktu dalam membayar utang.

Garuda Indonesia juga harus meningkatkan efisiensi operasional supaya tidak ada pembengkakan dana. Pengoptimalan ini bisa dilakukan dengan cara memfokuskan frekuensi penerbangan pada rute-rute yang menguntungkan dan mengurangi frekuensi penerbangan pada rute-rute yang kurang diminati, hal ini sangat berdampak pada biaya operasional karena dengan hanya difokuskan ke beberapa rute saja dapat mengurangi biaya untuk bahan bakar dan biaya operasional dari armada terbang. Pengurangan armada pesawat juga bisa menjadi pilihan, armada pesawat bisa dijual atau juga bisa disewakan untuk mengurangi biaya operasional armada pesawat PT. Garuda bisa melakukan negosiasi dengan supplier supaya mendapatkan harga yang lebih baik untuk bahan bakar, spareparts pesawat, dan layanan-layanan lainnya untuk memangkas biaya. PT. Garuda Indonesia juga harus memperkuat tata kelola perusahaan dengan cara meningkatkan transparansi dalam pengelolaan perusahaan, memperkuat pengawasan terhadap kinerja para manajemen supaya tidak ada kelalaian, dan memberikan pelatihan kepada para karyawan untuk meningkatkan kualitas pelayanan dan produktivitas dalam bekerja. Selain dari strategi diatas penting juga melakukan komunikasi antara petinggi, manajemen, karyawan, kreditur, dan para pelanggan supaya meningkatkan kepercayaan terhadap perusahaan yang bisa meningkatkan konsumen

KESIMPULAN

PT. Garuda Indonesia berada di ambang kepailitan akibat pengelolaan utang yang kurang efektif, yang disebabkan oleh sejumlah faktor. Pertama, penurunan pangsa pasar yang drastis dari 35,3% pada tahun 2020 terjadi karena dominasi maskapai penerbangan murah, yang mengakibatkan pengurangan jumlah penumpang secara signifikan, bahkan hingga 90% pada puncak pandemi COVID-19. Kedua, meskipun Garuda sebagai maskapai pemerintah seharusnya memiliki keunggulan kompetitif, perusahaan justru mengalami kerugian besar,

dengan laporan kerugian mencapai US\$ 1,07 miliar pada tahun yang sama. Ketiga, struktur utang yang bermasalah, di mana liabilitas mencapai US\$ 9,8 miliar dan jauh melebihi aset sebesar US\$ 6,9 miliar, menunjukkan bahwa Garuda memiliki ekuitas negatif akibat utang jangka panjang yang meningkat.

Untuk mengatasi krisis ini dan mencegah kepailitan, Garuda Indonesia perlu menerapkan beberapa strategi. Salah satunya adalah melakukan restrukturisasi utang melalui negosiasi dengan kreditor untuk memperoleh keringanan pembayaran atau penjadwalan ulang utang. Selanjutnya, meningkatkan efisiensi operasional menjadi sangat penting. Hal ini dapat dilakukan dengan memfokuskan frekuensi penerbangan pada rute-rute yang menguntungkan dan mengurangi penerbangan pada rute yang kurang diminati, sehingga dapat mengurangi biaya operasional. Pengurangan armada pesawat juga bisa menjadi pilihan, baik dengan menjual maupun menyewakan pesawat untuk mengurangi beban biaya.

Di samping itu, Garuda harus memperkuat tata kelola perusahaan dengan meningkatkan transparansi dalam pengelolaan, memperkuat pengawasan terhadap kinerja manajemen, dan memberikan pelatihan kepada karyawan untuk meningkatkan kualitas layanan dan produktivitas. Komunikasi yang baik antara manajemen, karyawan, kreditor, dan pelanggan juga penting untuk membangun kepercayaan dan meningkatkan citra perusahaan. Dengan melaksanakan strategi-strategi ini, PT. Garuda Indonesia diharapkan dapat memperbaiki kondisi keuangannya dan menghindari kepailitan di masa depan, sekaligus kembali menjadi maskapai terkemuka di Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Anisa, Dwi Nur. "KESALAHAN PENGELOLAAN UTANG YANG BERAKIBAT KEPAILITAN USAHA PADA PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) TBK." (2023).
- Pratama, Jechyko Ali Putra, et al. (2023), Analisis Terjadinya Penolakan Pkpu Terhadap PT Garuda dan Terbebas Dari Pailit Di Masa Pandemic, *Journal of Comprehensive Science (JCS)* 2.6 (2023): 1846-1851.
- Rana Raihana Aksara, Rita Martini, Firmansyah, Sukmini Hartati. "Prediksi Potensi Kesulitan Keuangan pada PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk" <https://ojs.unsiq.ac.id/index.php/jematech/article/view/3136/2204> Diakses pada Minggu, 06 Oktober 2024.

Shaumy, Jihan, et al. "PENGATURAN HUKUM KEPAILITAN DALAM MENYELESAIKAN

KASUS TERKAIT PENGURUSAN PENUNDAAN KEWAJIBAN PEMBAYARAN UTANG (PKPU) DI INDONESIA." *Causa: Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan* 1.3 (2023): 91-100.

Situmorang, Paska Richardo, et al. "PKPU dan Rekstrukturisasi Utang PT Totalindo Eka Persada

Tbk dalam Mencegah Kepailitan." *Action Research Literate* 8.6 (2024).

Teti Chandrayanti, Salfadri, Rice Haryati. "Analisa Kinerja Keuangan PT Garuda Indonesia (TBK) Sebagai Langkah Awal Identifikasi Permasalahan"

<https://www.journal.literasisains.id/index.php/mamen/article/view/707/628> Diakses pada Minggu, 06 Oktober 2024.

Utami, Nabila Ratu, et al. "Strategi Restrukturisasi Utang dalam Kasus Garuda Indonesia: Pendekatan PKPU." *DOKTRINA: JOURNAL OF LAW* 7.1 (2024): 59-74