

Analisis Financial Performance dengan Studi Current Ratio, Debt to Equity Ratio, dan Net Profit Margin : Studi Pada PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Periode 2022-2024

Financial Performance Analysis Based on Current Ratio, Debt to Equity Ratio, and Net Profit Margin of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk for the 2022-2024 Period

¹Siti Herliza*, ²Raju Maulana, ³Muchlis

^{1,2}Program Studi Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Islam Indragiri

³Program Studi Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Islam Indragiri

^{1,2,3}Jl. H.R. Soebrantas, Indragiri Hilir, Riau, Indonesia

e-mail: sitiherliza848@gmail.com, rajumaulana88@gmail.com, muchlis.macro@gmail.com

(received: 02 Mei 2026, revised: 06 Mei 2026, accepted: 10 Mei 2026)

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kinerja keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk pada periode pasca restrukturisasi utang (2022-2024). Penilaian difokuskan pada tiga aspek fundamental keuangan: likuiditas (Current Ratio), solvabilitas (Debt to Equity Ratio/DER), dan profitabilitas (Net Profit Margin/NPM). Metode penelitian yang digunakan adalah analisis deskriptif kuantitatif dengan menghitung dan menginterpretasikan ketiga rasio keuangan berdasarkan data laporan keuangan perusahaan yang dipublikasikan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa: (1) Kinerja likuiditas berada dalam kondisi sangat lemah dengan Current Ratio rata-rata 0,50:1, deviasi -74,8% dari standar 2:1; (2) Kinerja solvabilitas menunjukkan kondisi kritis dengan ekuitas negatif selama tiga tahun berturut-turut (rata-rata defisit USD 1,39 miliar). DER bernilai negatif (-506% s.d -625%) yang berdasarkan standar Kasmir (2019) termasuk kategori kritikal dan mengindikasikan technical insolvency; (3) Kinerja profitabilitas sangat fluktuatif, setelah penyesuaian NPM tercatat 8,9% (2022), 8,6% (2023), dan -2,0% (2024), di mana tahun 2024 gagal memenuhi standar industri 3-8%. Kesimpulannya, kinerja keuangan PT Garuda Indonesia periode 2022-2024 masih belum sehat dan memerlukan intervensi strategis yang lebih komprehensif.

Kata kunci: Kinerja Keuangan, *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Net Profit Margin*, Garuda Indonesia

Abstract

This study aims to analyze the financial performance of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk in the post-debt restructuring period (2022-2024). The assessment focuses on three fundamental financial aspects: liquidity (Current Ratio), solvency (Debt to Equity Ratio/DER), and profitability (Net Profit Margin/NPM). The research method employed is quantitative descriptive analysis by calculating and interpreting these three financial ratios based on the company's published financial statements. The results indicate that: (1) Liquidity performance is in a very weak condition with an average Current Ratio of 0.50:1, a deviation of -74.8% from the 2:1 standard; (2) Solvency performance shows a critical condition with negative equity for three consecutive years (average deficit of USD 1.39 billion). The DER is negative (-506% to -625%), which according to Kasmir (2019) falls into the critical category and indicates technical insolvency; (3) Profitability performance is highly volatile, with adjusted NPM recorded at 8.9% (2022), 8.6% (2023), and -2.0% (2024), where 2024 failed to meet the industry standard of 3-8%. In conclusion, PT Garuda Indonesia's financial performance for the 2022-2024 period remains unhealthy and requires more comprehensive strategic interventions.

Keywords: *Financial Performance*, *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Net Profit Margin*, Garuda Indonesia..

1 Pendahuluan

Industri penerbangan global mengalami disrupsi parah pasca pandemi COVID-19 dengan penurunan traffic penumpang mencapai 60-70% pada periode 2020-2021. Menurut International Air Transport Association (IATA, 2023), pemulihan industri berlangsung gradual dengan proyeksi kembali ke level pra-pandemi pada tahun 2024-2025. Namun, tekanan biaya operasional, terutama kenaikan harga avtur sebesar 30-40% serta fluktuasi nilai tukar mata uang, menjadi tantangan tambahan dalam proses pemulihan yang berdampak signifikan terhadap stabilitas finansial perusahaan penerbangan di berbagai belahan dunia. Di tingkat nasional, sektor transportasi udara Indonesia sebagai penunjang konektivitas negara kepulauan menghadapi tantangan kompleks dalam menjaga kontinuitas operasional. Karakteristik industri yang padat modal, sensitif terhadap siklus ekonomi, dan memiliki struktur biaya tetap yang tinggi menuntut pengelolaan keuangan yang prudent dan adaptif. Dalam konteks ini, kinerja keuangan menjadi indikator kritical dalam menilai efektivitas perusahaan dalam mengelola sumber daya, memenuhi kewajiban, serta mencapai tujuan operasional dan strategis (Kasmir, 2021).

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk sebagai flag carrier nasional mengalami tekanan finansial berat yang berujung pada proses Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU) dan restrukturisasi utang senilai USD 9,8 miliar pada tahun 2022. Skema restrukturisasi yang komprehensif meliputi konversi utang menjadi ekuitas, penyesuaian jadwal pembayaran, dan pengurangan beban bunga diharapkan dapat memperbaiki struktur modal dan meningkatkan kelangsungan usaha perusahaan (Tri Deska Ramadani et al., 2024). Pasca restrukturisasi, perusahaan mulai menunjukkan tanda pemulihan melalui optimalisasi rute, pengendalian biaya operasional, dan peningkatan pendapatan, meskipun pemulihan kinerja belum sepenuhnya stabil. Sebagai bagian dari strategi pemulihan, Garuda Indonesia melakukan diversifikasi bisnis yang komprehensif melalui portofolio anak perusahaan, meliputi jasa katering (Garuda Indonesia Catering), perhotelan (Aerowisata), biro perjalanan (Goura Holiday), jasa perawatan pesawat (GMF AeroAsia), dan maskapai *low-cost carrier* (Citilink Indonesia). Diversifikasi ini bertujuan menciptakan sumber pendapatan alternatif dan mengurangi ketergantungan pada bisnis inti penerbangan yang sangat volatil.

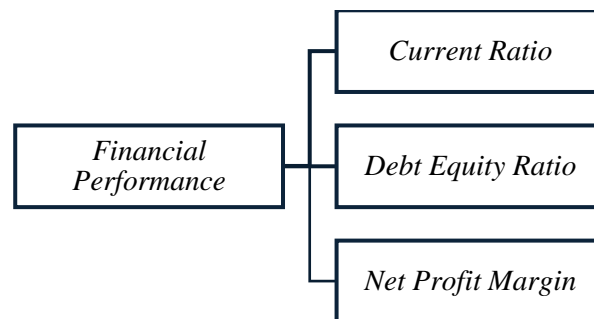
Data keuangan PT Garuda Indonesia periode 2022-2024 menunjukkan fenomena kompleks antara peningkatan pendapatan dengan kerentanan fundamental keuangan. Di satu sisi, pendapatan usaha menunjukkan tren pemulihan operasional yang positif dari USD 2,10 miliar (2022) menjadi USD 3,42 miliar (2024). Namun di sisi lain, likuiditas yang diukur dengan *Current Ratio* tetap fluktuatif dan konsisten di bawah level aman, mengindikasikan kesulitan berkelanjutan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek. Kondisi yang lebih krusial adalah ekuitas yang masih negatif hingga periode laporan terakhir, sehingga analisis struktur modal melalui *Debt to Equity Ratio* menjadi tidak dapat diinterpretasikan secara konvensional dan menegaskan status insolvensi teknis perusahaan. Sementara itu, profitabilitas yang diwakili oleh *Net Profit Margin* menunjukkan volatilitas yang tinggi, ditandai dengan penurunan drastis dari angka yang sangat tinggi pada 2022 yang didorong oleh keuntungan restrukturisasi menjadi negatif pada 2024. Pola ini mempertanyakan keberlanjutan profitabilitas operasional yang sesungguhnya. Penelitian terdahulu oleh Allya et al. (2025) menemukan bahwa leverage memiliki pengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan pada perusahaan maskapai, sementara Chendra et al. (2025) mengungkapkan bahwa strategi restrukturisasi keuangan berhasil memperbaiki struktur modal perusahaan. Namun, penelitian tersebut masih terbatas pada periode hingga 2023 tanpa mencakup perkembangan terbaru tahun 2024. Studi Aprilia (2024) dan Siti Mutmainah et al. (2023) fokus pada analisis rasio individu tanpa integrasi komprehensif ketiga aspek keuangan secara simultan. Khususnya, analisis mengenai dampak strategi diversifikasi terhadap kinerja keuangan perusahaan pasca restrukturisasi masih sangat terbatas. Berdasarkan kesenjangan tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kinerja keuangan PT Garuda Indonesia periode 2022-2024 dengan pendekatan komprehensif meliputi *Current Ratio* (likuiditas), *Debt to Equity Ratio* (solvabilitas), dan *Net Profit Margin* (profitabilitas). Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan evaluasi objektif bagi para stakeholder serta kontribusi empiris pada literatur manajemen keuangan, khususnya mengenai pola pemulihan perusahaan pasca restrukturisasi utang dalam industri penerbangan dengan pendekatan diversifikasi bisnis.

2 Tinjauan Literatur

Kinerja keuangan merupakan gambaran mengenai kondisi keuangan suatu perusahaan yang dianalisis dengan alat-alat tertentu, sehingga dapat diketahui hasil pelaksanaan kebijakan dan keputusan manajemen (Sutrisno, 2019). Menurut Kasmir (2021), kinerja keuangan adalah hasil yang dicapai perusahaan dalam mengelola sumber daya keuangannya secara efektif selama periode tertentu. Penilaian kinerja keuangan bertujuan untuk mengetahui tingkat kesehatan finansial perusahaan, mengidentifikasi tren keuangan, serta mengevaluasi efektivitas strategi manajerial.

Analisis kinerja keuangan pada dasarnya dilakukan melalui perhitungan berbagai rasio keuangan. Brigham & Houston (2020) menyatakan bahwa rasio keuangan membantu menginterpretasikan informasi finansial untuk menilai kesehatan perusahaan dan mendukung pengambilan keputusan manajerial. Gitman & Zutter (2020) mengklasifikasikan rasio keuangan ke dalam lima kategori utama: rasio likuiditas, rasio aktivitas, rasio leverage, rasio profitabilitas, dan rasio nilai pasar.

Berdasarkan tinjauan terhadap penelitian terdahulu, masih terdapat beberapa kesenjangan yang perlu diisi. Penelitian Chendra et al. (2025) dan Allya et al. (2025) masih terbatas pada periode hingga 2023 tanpa mencakup perkembangan terbaru tahun 2024. Studi Aprilia (2024) dan Siti Mutmainah et al. (2023) fokus pada analisis rasio individu tanpa integrasi komprehensif ketiga aspek keuangan secara simultan. Khususnya, analisis mengenai dampak strategi diversifikasi terhadap kinerja keuangan perusahaan pasca restrukturisasi masih sangat terbatas. Penelitian ini berfokus pada pengisian kesenjangan tersebut dengan melakukan analisis simultan *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Net Profit Margin* pada periode 2022-2024, serta mengevaluasi kontribusi strategi diversifikasi bisnis Garuda Indonesia.



Gambar 1. Kerangka Pemikiran Penelitian

Tabel 1. Hasil Analisis *Current Ratio*

No.	Tahun	Rumus Perhitungan	Nilai
1.	2022	$\frac{801.153.825}{1.681.029.672}$	0,48 : 1
2.	2023	$\frac{653.772.901}{1.165.155.552}$	0,56 : 1
3.	2024	$\frac{553.908.871}{1.173.272.782}$	0,47 : 1

Tabel 2. Hasil Analisis *Debt to Equity Ratio*

No.	Tahun	Rumus Perhitungan	Nilai
1.	2022	$\frac{7.770.110.129}{-1.535.099.150} \times 100\%$	-506%
2.	2023	$\frac{8.010.372.227}{-1.282.727.174} \times 100\%$	-625%
3.	2024	$\frac{7.970.511.787}{-1.351.896.846} \times 100\%$	-590%

Tabel 3. Hasil Analisis Net Profit Margin

No.	Tahun	Rumus Perhitungan	Nilai
1.	2022	$\frac{3.736.670.304}{2.100.079.558} \times 100\%$	178,0%
2.	2023	$\frac{251.996.580}{2.936.631.094} \times 100\%$	8,6%
3.	2024	$\frac{-69.776.329}{3.416.526.588} \times 100\%$	-2,0%

3 Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif. Objek penelitian adalah PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk yang merupakan maskapai penerbangan nasional Indonesia. Periode penelitian adalah tahun 2022 hingga 2024, dipilih untuk menilai kinerja keuangan perusahaan pasca restrukturisasi utang dengan mempertimbangkan strategi diversifikasi bisnis yang dijalankan. Jenis data yang digunakan adalah data sekunder berupa laporan keuangan konsolidasian yang diunduh secara resmi dari situs perusahaan (www.garuda-indonesia.com) pada bagian Investor Relations. Sumber data juga meliputi jurnal ilmiah, buku teks, dan publikasi terpercaya lainnya yang relevan dengan topik penelitian. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh data keuangan yang tercatat dalam laporan keuangan PT Garuda Indonesia periode 1 Januari 2022 hingga 31 Desember 2024. Teknik pengambilan sampel menggunakan metode sampel jenuh (sensus), di mana seluruh anggota populasi dijadikan sampel. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui dokumentasi dengan mengunduh laporan keuangan resmi periode 2022-2024, mengekstraksi data numerik yang diperlukan (Current Assets, Current Liabilities, Total Liabilities, Total Equity, Net Profit, dan Total Revenue), serta melakukan studi pustaka dari sumber-sumber literatur yang membahas kinerja keuangan, analisis rasio keuangan, dan industri penerbangan. Analisis data dilakukan dengan menghitung dan menginterpretasikan tiga rasio keuangan utama sebagai indikator kinerja keuangan: *Current Ratio* (CR) dengan rumus Aset Lancar / Kewajiban Lancar untuk mengukur kemampuan memenuhi kewajiban jangka pendek; *Debt to Equity Ratio* (DER) dengan rumus Total Utang / Total Ekuitas untuk mengukur struktur modal dan risiko solvabilitas; dan *Net Profit Margin* (NPM) dengan rumus Laba Bersih / Pendapatan Usaha $\times 100\%$ untuk mengukur tingkat efisiensi dan profitabilitas.

4 Hasil dan Pembahasan

Hasil Analisis Current Ratio. Berdasarkan perhitungan, *Current Ratio* PT Garuda Indonesia menunjukkan kondisi yang sangat lemah. Pada tahun 2022, CR sebesar 0,48:1; tahun 2023 meningkat menjadi 0,56:1; dan tahun 2024 turun menjadi 0,47:1. Standar industri yang sehat menurut literatur keuangan korporat menetapkan current ratio ideal 2:1 (Brigham & Houston, 2020). Perhitungan deviasi menunjukkan pada tahun 2022: -76%, 2023: -72%, dan 2024: -76,5%. Rata-rata deviasi selama tiga tahun adalah -74,8%, mengindikasikan bahwa perusahaan secara konsisten hanya memiliki sekitar 25% dari likuiditas yang dipersyaratkan standar industri. Kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya pada tahun 2022 berada dalam kondisi yang sangat lemah. Defisit aset lancar sebesar USD 879,9 juta diperlukan untuk mencapai rasio 2:1. Pada tahun 2023 terjadi perbaikan meski tetap tidak memadai, dan pada tahun 2024 kondisi likuiditas kembali memburuk dengan CR menjadi 0,47:1. Temuan ini sejalan dengan penelitian Allya et al. (2025) yang juga mencatat CR Garuda pada rentang 0,48-0,56. Rendahnya CR disebabkan oleh dominasi liabilitas jangka pendek dalam struktur pendanaan perusahaan, khususnya utang usaha, liabilitas sewa operasional, dan kewajiban kepada pemasok. Komposisi beban operasional yang didominasi oleh beban penerbangan (53,7% pada 2024) dan pemeliharaan (17,3% pada 2024) semakin memperberat tekanan terhadap arus kas

operasional, mengurangi kemampuan perusahaan untuk membangun cadangan likuiditas yang memadai.

Hasil Analisis Debt to Equity Ratio. PT Garuda Indonesia mengalami ekuitas negatif selama tiga tahun berturut-turut. Pada tahun 2022, total liabilitas USD 7,77 miliar dan total ekuitas -USD 1,54 miliar menghasilkan DER -5,06 atau -506%; tahun 2023: DER -6,25 atau -625%; tahun 2024: DER -5,90 atau -590%. Berdasarkan standar penilaian Kasmir (2019), DER negatif termasuk dalam kategori kritikal. Kondisi ini mengindikasikan technical insolvency, yaitu situasi di mana total liabilitas telah melampaui total aset perusahaan. Pada tahun 2022, defisit ekuitas sebesar USD 1,54 miliar, dan total liabilitas 5,06 kali lebih besar dari nilai defisit ekuitasnya. Tahun 2023 DER memburuk menjadi -6,25, menunjukkan proporsi utang terhadap defisit ekuitas semakin besar akibat peningkatan total liabilitas sebesar 3,1% sementara perbaikan ekuitas tidak signifikan. Tahun 2024 DER sedikit membaik menjadi -5,90 namun tetap pada level sangat kritis. Temuan ini sejalan dengan Allya et al. (2025) dan Chendra et al. (2025). Perbandingan dengan penelitian Mardatang et al. (2024) pada perusahaan ritel (Alfamart) menunjukkan perbedaan signifikan karena sektor ritel justru menunjukkan ekuitas positif selama pandemi. Restrukturisasi utang tahun 2022 belum berhasil memperbaiki struktur permodalan secara fundamental, terbukti dari masih negatifnya ekuitas hingga akhir 2024.

Hasil Analisis Net Profit Margin. NPM PT Garuda Indonesia menunjukkan volatilitas sangat tinggi. Tahun 2022 NPM 178,0% yang abnormal karena dipengaruhi one-time gain restrukturisasi utang sebesar USD 3,55 miliar. Setelah penyesuaian, NPM 2022 menjadi sekitar 8,9%. Tahun 2023 NPM 8,6% (dalam standar IATA 3-8%), tahun 2024 NPM -2,0% (di bawah standar). Penurunan NPM 2024 terjadi meskipun pendapatan usaha meningkat 16,3%, namun diiringi peningkatan beban operasional yang lebih tinggi (18,3%). Lonjakan beban pemeliharaan sebesar 38,9% menjadi faktor kritis yang menggerus profitabilitas. Setelah penyesuaian, tren NPM menunjukkan pola 8,9% → 8,6% → -2,0%. Rata-rata NPM setelah penyesuaian adalah 5,17%, masih dalam rentang standar industri, namun volatilitas tinggi mengindikasikan ketidakstabilan dalam pengelolaan biaya dan penghasilan.

Analisis Beban Operasional dan Margin Operasional. Beban operasional PT Garuda Indonesia meningkat 23,4% selama periode 2022-2024, dengan lonjakan terbesar dari 2023 ke 2024 sebesar 18,3% (lebih tinggi dari pertumbuhan pendapatan 16,3%). Beban pemeliharaan dan perbaikan melonjak 38,9% menjadi perhatian serius. Indikator CASK excl. fuel naik dari 4,36 US¢ menjadi 4,47 US¢, menandakan tekanan biaya struktural non-bahan bakar masih berlanjut. Setelah disesuaikan dengan one-time gain, margin operasional tercatat -14,45% (2022), 7,99% (2023), dan -2,38% (2024). Volatilitas ini mengindikasikan ketidakstabilan fundamental dalam model bisnis inti perusahaan. Perbandingan dengan standar industri penerbangan (margin operasional sehat 3-8%) menunjukkan Garuda hanya mampu memenuhi standar dalam satu dari tiga tahun penelitian.

Implikasi Strategis dan Diversifikasi. Hipotesis awal yang menyatakan kinerja keuangan berada pada kondisi tidak sehat terbukti. Restrukturisasi utang 2022 terbukti lebih berfungsi sebagai solusi darurat jangka pendek daripada transformasi bisnis yang mendasar. Strategi diversifikasi bisnis melalui anak perusahaan belum sepenuhnya berhasil menciptakan ketahanan finansial karena kontribusi pendapatan dari unit diversifikasi belum cukup kuat untuk mengkompensasi tekanan biaya dan kerugian dari bisnis inti penerbangan. Keunikan penelitian ini terletak pada analisis simultan ketiga rasio pada periode kritis pasca restrukturisasi (2022-2024) serta evaluasi strategi diversifikasi yang sebelumnya belum banyak dilakukan.

5 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan mengenai kinerja keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk periode 2022-2024 yang diukur menggunakan Current Ratio, Debt to Equity Ratio, dan Net Profit Margin, dapat disimpulkan bahwa kinerja likuiditas sangat lemah dengan Current Ratio rata-rata 0,50:1 dan deviasi -74,8% dari standar 2:1, menunjukkan perusahaan tidak memiliki aset lancar yang cukup untuk menutupi kewajiban jangka pendek. Kinerja solvabilitas menunjukkan kondisi kritis dengan ekuitas negatif selama tiga tahun berturut-turut (rata-rata defisit USD 1,39 miliar) dan DER negatif (-506% hingga -625%) yang termasuk kategori kritikal serta mengindikasikan technical insolvency, di mana restrukturisasi utang tahun 2022 belum berhasil memperbaiki struktur permodalan secara fundamental. Kinerja profitabilitas sangat fluktuatif, setelah penyesuaian one-time gain NPM tercatat 8,9% (2022), 8,6% (2023), dan -2,0% (2024), dengan tahun 2024 gagal memenuhi standar

industri 3-8% akibat lonjakan beban pemeliharaan dan inefisiensi operasional. Secara keseluruhan, kinerja keuangan PT Garuda Indonesia periode 2022-2024 masih belum sehat, dan restrukturisasi utang tahun 2022 lebih berfungsi sebagai solusi darurat jangka pendek daripada transformasi bisnis yang mendasar.

Referensi

- [1] S. P. Allya, M. Sari, and T. Suryanto, "Analisis rasio keuangan untuk mengukur kinerja keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk periode 2022-2023," **Journal of Management and Entrepreneurship Business**, vol. 5, no. 1, pp. 1-15, 2025.
- [2] D. Aprilia, "Analisis kinerja keuangan PT Garuda Indonesia 2020-2022 (Restrukturisasi utang)," **Jurnal Ekonomi Dan Bisnis**, vol. 12, no. 2, pp. 112-125, 2024.
- [3] E. F. Brigham and J. F. Houston, **Fundamentals of Financial Management**, 14th ed. Cengage Learning, 2020.
- [4] H. Chendra, I. Pratiwi, and B. Santoso, "Analisis laporan keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk menggunakan metode horizontal dan vertikal," **Journal of Management and Entrepreneurship Business**, vol. 5, no. 1, pp. 16-30, 2025.
- [5] IATA, **IATA Profitability Report 2023**. International Air Transport Association, 2023.
- [6] Kasmir, **Analisis Laporan Keuangan**, Edisi Revisi. Rajawali Pers, 2019.
- [7] Kasmir, **Analisis Laporan Keuangan**. Rajawali Pers, 2021.
- [8] M. Mardatang, B. Siregar, and A. Fadli, "Studi rasio likuiditas, solvabilitas, profitabilitas pada Alfaria Trijaya," **Jurnal Ekonomi Dan Manajemen**, vol. 10, no. 3, pp. 201-215, 2024.
- [9] PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, **Laporan Keuangan Konsolidasian Tahun 2022-2024**. Diunduh dari www.garuda-indonesia.com, 2024.
- [10] S. Siti Mutmainah, A. Fauzi, and R. Rahmawati, "Analisis kinerja keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk," **Jurnal Ilmu Manajemen Dan Bisnis**, vol. 4, no. 1, pp. 55-70, 2023.
- [11] T. Tri Deska Ramadani, I. Pratama, and S. Wijaya, "Analisis kinerja keuangan PT Telkom Indonesia Tbk dengan metode Du Pont System," **Jurnal Aplikasi Ilmu Akuntansi Dan Keuangan**, vol. 1, no. 1, pp. 25-40, 2024.