

Judul : Ruang Gerak Garuda Indonesia Dinilai Masih Terbatas
Tanggal : Kamis, 24 September 2026
Surat Kabar : Kompas
Halaman : 9

KINERJA BUMN

Ruang Gerak Garuda Indonesia Dinilai Masih Terbatas

JAKARTA, KOMPAS — PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk perlahan memperbaiki kinerjanya. Meski demikian, ekspansi bisnis yang tidak selaras dengan bisnis inti maskapai berisiko menimbulkan kontraksi besar karena ruang gerak persaingan yang masih terbatas.

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk atau GLAA menunjukkan perbaikan kinerja seperti tercantum dalam laporan keuangan triwulan I-2026. Maskapai ini berhasil menekan kerugian hingga berkurang 45,2 persen, dari 75,93 juta dolar AS pada triwulan I-2025 menjadi 41,62 juta dolar AS. Pendapatannya tercatat 762,35 juta dolar AS atau naik 5,36 persen.

Perbaikan kinerja Garuda Indonesia menjadi topik utama Rapat Dengar Pendapat (RDP) Komisi VI Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) bersama Garuda Indonesia di Kompleks Parlemen, Senayan, Jakarta, Rabu (23/9/2026). Rapat berdurasi sekitar 3 jam itu dihadiri sejumlah pejabat Garuda Indonesia, termasuk Wakil Direktur Garuda Indonesia Thomas Sugianto Oentoro. Namun, hingga

rapat berakhir, perwakilan maskapai menghindari awak media.

Menurut anggota Komisi VI DPR, Herman Khaeron, pihaknya mendorong Garuda Indonesia untuk memperbaiki konektivitas domestiknya ketimbang bersaing dengan pasar internasional. Garuda Indonesia perlu menyiapkan pesawat berukuran lebih kecil dengan penumpang lebih sedikit guna melayani penerbangan lintas pulau.

"Ini rute yang sebetulnya prospektif, jika ada *roadmap* atau rencana strategis ke depan untuk bisa membangun konektivitas antarpulau. Banyak hal yang harus ditata dulu oleh Garuda Indonesia," katanya.

Ekspansi mesti fokus

Secara terpisah, pengamat Badan Usaha Milik Negara (BUMN) sekaligus Direktur NEXT Indonesia Center Herry Gunawan mengemukakan, penurunan kerugian perusahaan disebabkan dua hal. Pertama, pendapatan naik dari triwulan I-2025 ke triwulan I-2026. Upaya Garuda Indonesia mem-

Kerugiannya masih besar, sehingga ruang geraknya masih sangat terbatas.

Herry Gunawan

perbaiki pesawatnya sudah terlihat memberikan hasil.

Kedua, Garuda Indonesia berhasil menurunkan beban operasional penerbangan serta beban umum dan administrasi. Meski kinerja operasional perusahaan untuk mendapatkan laba membaik, kondisi keuangan Garuda Indonesia belum pulih. "Kerugiannya masih besar, sehingga ruang geraknya masih sangat terbatas. Kalau tidak konsisten atau berambisi melakukan ekspansi yang tidak selaras dengan bisnis inti, peluang untuk kontraksi sangat besar," ujar Herry.

Ke depan, Herry menilai, Garuda Indonesia perlu terus me-

nekan biaya operasional dan beban lainnya. Dalam pengelolaan perusahaan, kontrol terhadap beban merupakan variabel yang dapat dikelola secara internal di tengah ketidakpastian global yang mendorong lonjakan harga minyak.

Sementara itu, dari sisi pendapatan, pengaruh faktor eksternal sangat besar. Berbagai inisiatif strategis perlu dikembangkan. Bentuknya bisa berupa membuka kembali jalur-jalur baru yang menguntungkan atau melakukan aliansi strategis dengan maskapai lain. "Garuda Indonesia harus terus menekan beban keuangannya agar bisa mengembangkan inovasi dan model bisnis yang lebih baik ke depan," ujar Herry.

Saat ini, total beban keuangan Garuda Indonesia per triwulan I-2026 sekitar 104 juta dolar AS, menyusut dari triwulan I-2025 sekitar 124,6 juta dolar AS. Dari total beban itu, aspek terbesar adalah estimasi biaya pengembalian pesawat sewa dan pemeliharaan pesawat senilai 39,5 juta dolar AS, serta beban sewa senilai 38,7 juta dolar AS.

"Ekspansi yang dilakukan Garuda Indonesia harus fokus pada *core business*. Jangan ekspansi ke bisnis yang bukan bisnis inti karena risikonya justru lebih besar," kata Herry.

Isu lain yang mengemuka adalah polemik kebijakan pengaturan bagasi yang diterapkan Garuda Indonesia per 1 September 2026. Komisi VI mendorong pihak maskapai untuk merespons keresahan publik.

Sebelumnya, pada 12 Juli 2026 Garuda Indonesia mengumumkan skema *piece concept* (aturan bagasi berdasarkan jumlah unit koper, bukan total berat akumulasi). Ini dildaim memberi transparansi dan kepastian yang lebih baik bagi pengguna jasa dalam merencanakan barang bawaan. Namun, skema ini dikeluhkan penumpang karena berpotensi memicu biaya tambahan dan mengurangi fleksibilitas.

Herry menilai pengaturan bagasi baru perlu dikompensasi dengan peningkatan layanan lain. Bentuknya bisa berupa ketepatan waktu jadwal terbang serta layanan tiket atau kabin.

(AVE)