



Garuda Indonesia

Alamat Kontak

Sekretaris Perusahaan
Management Building, Ground Floor
Garuda City
Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta
Cengkareng 19120
Indonesia

Telp. 62 21 2560 1028
Fax. 62 21 2560 1028

PROSPEKTUS PENAWARAN UMUM PERDANA SAHAM PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk.

Tanggal Efektif : 1 Februari 2011	Tanggal Pengembalian Uang Pemesanan : 10 Februari 2011
Masa Penawaran : 2, 4, 7 dan 8 Februari 2011	Tanggal Distribusi Saham Secara Elektronik : 10 Februari 2011
Tanggal Penjatahan : 9 Februari 2011	Tanggal Pencatatan Saham Pada Bursa Efek Indonesia : 11 Februari 2011

BAPEPAM DAN LK TIDAK MEMBERIKAN PERNYATAAN MENYETUJI ATAU TIDAK MENYETUJI EFEK INI, TIDAK JUGA MENYATAKAN KEBENARAN ATAU KECUKUPAN ISI PROSPEKTUS INI. SETIAP PERNYATAAN YANG BERTENTANGAN DENGAN HAL-HAL TERSEBUT ADALAH PERBUATAN MELANGGAR HUKUM.

PERUSAHAAN PERSERO (PERSERO) PT PERUSAHAAN PENERBANGAN GARUDA INDONESIA (PERSERO) TBK ATAU DISINGKAT PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) TBK. ("PERSEROAN") DAN PARA PENJAMIN PELAKSANA EMISI EFEK BERTANGGUNG JAWAB SEPENUHNYA ATAS KEBENARAN SEMUA INFORMASI ATAU FAKTA MATERIAL, SERTA KEJUJURAN PENDAPAT YANG TERCANTUM DALAM PROSPEKTUS INI.



Garuda Indonesia

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk.

Kegiatan Usaha:

Jasa Angkutan Udara Niaga

Berkedudukan di Jakarta Pusat

Kantor Pusat :

Jl. Kebon Sirih No. 44
Jakarta 10110, Indonesia
Telp. 62 21 231 1355, Fax. 62 21 231 1223

Kantor Manajemen:
Management Building, Garuda City
Bandara Udara Internasional Soekarno-Hatta
Cengkareng 19120, Indonesia
Telp. 62 21 5591 5671, Fax. 62 21 2291 5673

website: www.garuda-indonesia.com

49 Kantor Cabang yang berlokasi di
Jakarta, Bandung, Banda Aceh, Medan, Batam, Padang, Pekanbaru, Palembang, Yogyakarta, Solo, Semarang,
Pangkal Pinang, Tanjung Karang, Jambi, Surabaya, Denpasar, Makassar, Manado, Balikpapan, Banjarmasin, Palangkaraya, Pontianak,
Mataram, Jayapura, Biak, Timika, Malang, Kupang, Ternate, Kendari, Palu, Ambon, Singapura, Kuala Lumpur, Bangkok, Tokyo,
Osaka, Nagoya, Seoul, Canton, Hongkong, Beijing, Shanghai, Sydney, Perth, Melbourne, Jeddah, Riyadh, Amsterdam.

PENAWARAN UMUM PERDANA SAHAM

Sebesar 6.335.738.000 (enam miliar tiga ratus tiga puluh lima juta tujuh ratus tiga puluh delapan ribu) atau sebesar 27,98% (dua puluh tujuh koma sembilan puluh delapan persen) dari jumlah modal yang ditempatkan dan disetor penuh Perseroan setelah Penawaran Umum, yang merupakan Saham Biasa Atas Nama Seri B dengan nilai nominal Rp500 (lima ratus Rupiah) setiap saham, yang terdiri dari Saham Biasa Atas Nama Seri B yang dikeluarkan dari simpanan (portefeil) Perseroan sebesar 4.400.000.000 (empat miliar empat ratus juta) ("Saham Baru") dan sebesar 1.935.738.000 (satu miliar sembilan ratus tiga puluh lima juta tujuh ratus tiga puluh delapan ribu) Saham Biasa Atas Nama Seri B milik PT Bank Mandiri (Persero) Tbk. ("Bank Mandiri") sebagai Pemegang Saham Penjual ("Saham Divestasi"), yang ditawarkan kepada Masyarakat dengan Harga Penawaran Rp750 (tujuh ratus lima puluh Rupiah) setiap saham yang ditetapkan berlaku untuk seluruh Saham Yang Ditawarkan (Saham Baru dan Saham Divestasi), yang harus dibayar penuh pada saat mengajukan Formulir Pemesanan Pembelian Saham ("FPPS"). Jumlah seluruh nilai Penawaran Umum adalah sebesar Rp4.751.803.500.000 (empat triliun tujuh ratus lima puluh satu miliar delapan ratus tiga puluh lima ratus ribu Rupiah) yang terdiri dari sebesar Rp3.300.000.000.000 (tiga triliun tiga ratus miliar Rupiah) dari penawaran Saham Baru dan sebesar Rp1.451.803.500.000 (satu triliun empat ratus lima puluh satu miliar delapan ratus tiga puluh lima ratus ribu Rupiah) dari Saham Divestasi.

Perseroan mengadakan program MESA dengan mengalokasikan saham sebanyak-banyaknya 5% (lima persen) dari jumlah penerbitan Saham Baru dan menerbitkan opsi saham untuk program MESOP sebanyak-banyaknya 0,97% (nol koma sembilan puluh tujuh persen) dari jumlah modal ditempatkan dan disetor penuh setelah Penawaran Umum. Informasi lebih lengkap mengenai program MESA dan MESOP dapat dilihat pada Bab I Prospektus ini.

RISIKO UTAMA YANG DAPAT MEMPENGARUHI KINERJA DAN KONDISI KEUANGAN PERSEROAN ADALAH KETERBATASAN PERSEROAN DALAM MEREKRUT, MELATIH, MEMPERTAHANKAN, DAN MEMOTIVASI PERSONIL KUNCI DAPAT MEMPENGARUHI BISNIS PERSEROAN. RISIKO USAHA PERSEROAN SELengkapnya Dapat Dilihat pada BAB V PROSPEKTUS INI.

PERSEROAN BERGERAK DI BIDANG JASA ANGKUTAN UDARA DIMANA BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NO. 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN DAN PERATURAN PRESIDEN NOMOR 36 TAHUN 2010 TENTANG DAFTAR BIDANG USAHA YANG TERTUTUP DAN BIDANG USAHA YANG TERBUKA DENGAN PERSYARATAN DI BIDANG PENANAMAN MODAL ("PERPRES 36/2010"), SAHAM PERSEROAN DAPAT DIMILIKI OLEH PIHAK ASING HINGGA 49% DENGAN KETENTUAN SALAH SATU PEMILIK MODAL NASIONAL HARUS TETAP LEBIH BESAR DARI KESELURUHAN PEMILIK MODAL ASING (SINGLE MAJORITY). NAMUN, BERDASARKAN PENJELASAN PASAL 2 UNDANG-UNDANG NOMOR 25 TAHUN 2007 TENTANG PENANAMAN MODAL DAN PASAL 4 PERPRES 36/2010, PEMBATASAN KEPEMILIKAN ASING TIDAK BERLAKU BAGI PENANAMAN MODAL TIDAK LANGSUNG ATAU PORTOFOLIO YANG TRANSAKSINYA DILAKUKAN MELALUI PASAR MODAL DALAM NEGERI.

PERSEROAN TIDAK MENERBITKAN SAHAM HASIL PENAWARAN UMUM INI DALAM BENTUK SURAT KOLEKTIF SAHAM, TETAPI SAHAM TERSEBUT AKAN DIDISTRIBUSIKAN DALAM BENTUK ELEKTRONIK YANG DIADMINISTRASIKAN DALAM PENITIPAN KOLEKTIF PT KUSTODIAN SENTRAL EFEK INDONESIA ("KSE").

MENGINGAT JUMLAH SAHAM YANG DITAWARKAN PADA PENAWARAN UMUM INI RELATIF TERBATAS, MAKATERDAPAT KEMUNGKINAN PERDAGANGAN SAHAM YANG DITAWARKAN MENJADI TERBATAS ATAU SAHAM-SAHAM TERSEBUT MENJADI KURANG LIKUID.

PENJAMIN PELAKSANA EMISI EFEK

BAHANA

PT Bahana Securities (Terafiliasi)

Danareksa
Sekuritas

PT Danareksa Sekuritas (Terafiliasi)

mandiri
sekuritas

PT Mandiri Sekuritas (Terafiliasi)

PENJAMIN EMISI EFEK

- PT Andalan Artha Advisindo Sekuritas •PT Amcapital Indonesia •PT Asjaya Indosurya Securities •PT Bapindo Bumi Sekuritas
- PT Bhakti Securities •PT BNI Securities (Terafiliasi) •PT Bumiputra Capital Indonesia •PT CLIMB Securities Indonesia •PT Ciptadana Securities •PT Citi Pacific Securities •PT Danasakti Securities •PT Danatama Makmur •PT Danpac Sekuritas •PT Dhanawibawa Arthacemerlang •PT E-Capital Securities •PT Evergreen Capital •PT Erdikha Elit Sekuritas •PT Evergreen Capital
- PT HD Capital Tbk •PT Henan Putihai •PT Indo Mitra Securities •PT Investindo Nusantara Sekuritas •PT JJ NAB Capital
- PT Kim Eng Securities •PT Kresna Graha Sekurindo Tbk •PT Lautandhana Securindo •PT Madani Securities •PT Majapahit Securities Tbk
- PT Makindo •PT Masindo Artha Securities •PT Mega Capital Indonesia •PT Minna Padi Investama Tbk •PT Nusantara Capital Securities •PT Nikko Securities Indonesia •PT OSK Nasaduna Securities Indonesia •PT Overseas Securities •PT Pacific Capital
- PT Panca Global Securities Tbk •PT Panin Sekuritas Tbk •PT Phillip Securities Indonesia •PT Recapital Securities
- PT Reliance Securities Tbk •PT Samuel Sekuritas Indonesia •PT Semesta Indovest •PT Sinarmas Sekuritas
- PT Sucorinvest Central Gani •PT Transasia Securities •PT Universal Broker Indonesia •PT UOB Kay Hian Securities
- PT Valbury Asia Securities •PT Victoria Sekuritas •PT Wanteg Securindo •PT Yulie Sekurindo Tbk

Para Penjamin Pelaksana Emisi Efek dan Para Penjamin Emisi Efek menjamin secara kesanggupan penuh (*full commitment*)

Saham Yang Ditawarkan Ini Seluruhnya Akan Dicatatkan Pada PT Bursa Efek Indonesia

Prospektus ini diterbitkan di Jakarta pada tanggal 2 Februari 2011

Perseroan telah menyampaikan Pernyataan Pendaftaran Emisi Efek sehubungan dengan Penawaran Umum ini kepada Ketua Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan (Bapepam dan LK) di Jakarta dengan surat No.GARUDA/JKTDZ-20497/10 tanggal 6 Desember 2010, sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan Undang-undang No. 8 tahun 1995 tanggal 10 Nopember 1995 tentang Pasar Modal, yang dimuat dalam Lembaran Negara Republik Indonesia No. 64 Tahun 1995, Tambahan No. 3608 dan peraturan-peraturan pelaksanaannya (selanjutnya disebut "UU PM").

Saham Yang Ditawarkan ini direncanakan akan dicatatkan pada PT Bursa Efek Indonesia ("BEI") sesuai dengan Perjanjian Pendahuluan Pencatatan Efek antara Perseroan dengan BEI tertanggal 6 Desember 2010. Apabila syarat-syarat pencatatan efek di BEI tidak terpenuhi, maka Penawaran Umum akan dibatalkan dan uang pemesanan pembelian saham yang telah diterima akan dikembalikan kepada para pemesan sesuai dengan ketentuan dalam UU PM.

Perseroan, Para Penjamin Pelaksana Emisi Efek, dan Lembaga serta Profesi Penunjang Pasar Modal dalam rangka Penawaran Umum ini bertanggung jawab sepenuhnya atas kebenaran semua data, pendapat atau laporan yang disajikan dalam Prospektus ini sesuai dengan bidang tugasnya masing-masing, berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku di wilayah Republik Indonesia serta kode etik, norma dan standar profesinya masing-masing.

Sehubungan dengan Penawaran Umum ini, setiap pihak terafiliasi tidak diperkenankan memberikan keterangan atau membuat pernyataan apapun mengenai hal-hal yang tidak diungkapkan dalam Prospektus ini tanpa sebelumnya memperoleh persetujuan tertulis dari Perseroan dan Penjamin Pelaksana Emisi Efek.

Para Penjamin Pelaksana Emisi Efek merupakan pihak terafiliasi dengan Perseroan, sedangkan Penjamin Emisi Efek kecuali PT BNI Securities serta Lembaga dan Profesi Penunjang Pasar Modal lainnya dalam rangka Penawaran Umum ini bukan merupakan pihak terafiliasi dengan Perseroan baik secara langsung maupun tidak langsung sesuai dengan definisi Afiliasi dalam UU PM. Selanjutnya penjelasan mengenai ada atau tidak adanya hubungan afiliasi dapat dilihat pada Bab XIV tentang Penjaminan Emisi Efek dan Bab XV tentang Lembaga dan Profesi Penunjang Pasar Modal.

PENAWARAN UMUM INI TIDAK DIDAFTARKAN BERDASARKAN UNDANG-UNDANG ATAU PERATURAN LAIN SELAIN YANG BERLAKU DI INDONESIA. BARANGSIAPA DI LUAR WILAYAH REPUBLIK INDONESIA MENERIMA PROSPEKTUSINI, MAKA DOKUMEN TERSEBUT TIDAK DIMAKSUDKAN SEBAGAI PENAWARAN UNTUK MEMBELI SAHAM, KECUALI BILA PENAWARAN DAN PEMBELIAN SAHAM-SAHAM TERSEBUT TIDAK BERTENTANGAN ATAU BUKAN MERUPAKAN PELANGGARAN TERHADAP PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN SERTA KETENTUAN-KETENTUAN BURSA EFEK YANG BERLAKU DI NEGARA ATAU YURISDIKSI DI LUAR REPUBLIK INDONESIA TERSEBUT.

PERSEROAN TELAH MENGUNGKAPKAN SEMUA INFORMASI MATERIAL YANG WAJIB DIKETAHUI OLEH PUBLIK DAN TIDAK ADA LAGI INFORMASI MATERIAL YANG BELUM DIUNGKAPKAN SEHINGGA TIDAK MENYESATKAN PUBLIK.

**Alamat Kontak**

Sekretaris Perusahaan
Management Building, Ground Floor
Garuda City
Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta
Cengkareng 19120
Indonesia

Telp. 62 21 2560 1028
Fax. 62 21 2560 1028



DAFTAR ISI

Halaman

DAFTAR ISI.....	i
DEFINISI DAN SINGKATAN.....	iii
RINGKASAN.....	viii
BAB I. PENAWARAN UMUM.....	1
BAB II. RENCANA PENGGUNAAN DANA YANG DIPEROLEH DARI HASIL PENAWARAN UMUM.....	10
BAB III. PERNYATAAN HUTANG.....	12
BAB IV. ANALISIS DAN PEMBAHASAN OLEH MANAJEMEN.....	25
BAB V. RISIKO USAHA.....	69
BAB VI. KEJADIAN PENTING SETELAH TANGGAL LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN.....	90
BAB VII. KETERANGAN TENTANG PERSEROAN DAN ANAK PERUSAHAAN.....	91
1. Riwayat Singkat Perseroan.....	91
2. Perkembangan Kepemilikan Saham Perseroan.....	98
3. Keterangan Mengenai Pemegang Saham Perseroan Berbentuk Badan Hukum.....	102
4. Struktur Organisasi Perseroan.....	105
5. Pengurus dan Pengawas Perseroan.....	105
6. Sumber Daya Manusia.....	111
7. Keterangan Mengenai Anak Perusahaan.....	116
8. Hubungan Kepemilikan, Pengurus, Pengawas Perseroan dan Anak Perusahaan.....	130
9. Hubungan Pengurusan dan Pengawasan Perseroan dan Anak Perusahaan.....	130
10. Transaksi Dengan Pihak Yang Mempunyai Hubungan Istimewa.....	131
11. Perjanjian-Perjanjian Penting Perseroan.....	133
12. Perizinan.....	139
13. Keterangan Mengenai Aktiva Tetap.....	141
14. Tata Kelola Perusahaan Yang Baik (<i>Good Corporate Governance/GCG</i>).....	144
15. Tanggung Jawab Sosial Perusahaan (<i>Corporate Social Responsibility/CSR</i>).....	144
16. Litigasi dan Proses Hukum Lainnya.....	146
BAB VIII. KEGIATAN DAN PROSPEK USAHA PERSEROAN.....	149
1. Umum.....	149
2. Perkembangan Terkini Perseroan.....	151
3. Kunci Utama Investasi.....	151
4. Strategi Usaha.....	153
5. Kegiatan Usaha.....	155
6. Armada Perseroan.....	164
7. Perjanjian Pembelian dan Sewa Armada Pesawat.....	166
8. Kegiatan Operasional.....	167
9. Manajemen Pendapatan.....	170
10. Pemasaran, Penjualan dan Reservasi.....	171
11. Perjanjian <i>Code-Sharing</i>	173
12. Sistem Informasi Manajemen.....	173



13. Persaingan Usaha.....	174
14. Pilot dan Awak Pesawat.....	175
15. Keselamatan.....	176
16. Fasilitas dan Bangunan.....	178
17. Asuransi.....	178
18. Kepatuhan Peraturan Lingkungan.....	181
19. Hak atas Kekayaan Intelektual.....	181
20. Pengembangan Sumber Daya Manusia.....	182
21. Tanggung Jawab Sosial Perusahaan.....	183
22. Riset dan Pengembangan.....	183
 BAB IX. INDUSTRI PENERBANGAN DI INDONESIA.....	 184
BAB X. IKHTISAR DATA KEUANGAN PENTING.....	203
BAB XI. EKUITAS.....	207
BAB XI. PERPAJAKAN.....	208
BAB XIII. KEBIJAKAN DIVIDEN.....	210
BAB XIV. PENJAMINAN EMISI EFEK.....	211
BAB XV. LEMBAGA DAN PROFESI PENUNJANG PASAR MODAL.....	214
BAB XVI. PENDAPAT DARI SEGI HUKUM.....	217
BAB XVII. LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN DAN LAPORAN KEUANGAN PERSEROAN.....	257
BAB XVIII. LAPORAN PENILAI.....	369
BAB XIX. ANGGARAN DASAR PERSEROAN.....	401
BAB XX. PERSYARATAN PEMESANAN PEMBELIAN SAHAM.....	432
BAB XXI. PENYEBARLUASAN PROSPEKTUS DAN FORMULIR PEMESANAN.....	438

DEFINISI DAN SINGKATAN

Di dalam prospektus ini, kata-kata di bawah ini mempunyai arti sebagai berikut, kecuali bila kalimatnya menyatakan lain:

“Abacus”	Berarti PT Abacus Distribution System Indonesia, merupakan Anak Perusahaan yang bergerak di bidang usaha jasa sistem komputerisasi reservasi.
“Aerowisata”	Berarti PT Aero Wisata, merupakan Anak Perusahaan yang bergerak di bidang usaha perhotelan (pariwisata), jasa boga penerbangan dan penjualan tiket.
“Afiliasi”	Berarti hubungan afiliasi sebagaimana dimaksud dalam UU PM.
“AFTK”	Berarti <i>Available Freight Tonne Kilometres</i> yaitu jumlah penerbangan dalam kilometer dikalikan dengan kapasitas tersedia untuk kargo dalam ton.
“Anak Perusahaan”	Berarti perusahaan yang laporan keuangannya dikonsolidasikan dengan Perseroan sesuai dengan prinsip akuntansi yang berlaku umum di Indonesia.
“Anggota Bursa”	Berarti Anggota Bursa Efek sebagaimana didefinisikan dalam Pasal 1 ayat 2 UU PM.
“ASK”	Berarti <i>Available Seat Kilometers</i> yaitu jumlah tempat duduk yang tersedia untuk penumpang dikalikan dengan jarak kilometer yang diterbangi.
“ATK”	Berarti <i>Available Tones Kilometer</i> yaitu kapasitas berat dari pesawat untuk mengangkut muatan yang memberi pendapatan (penumpang, bagasi, kargo, dan barang pos) dikalikan dengan jarak kilometer yang diterbangi.
“ASYST”	Berarti PT Aero Systems Indonesia, merupakan Anak Perusahaan yang bergerak di bidang usaha penyediaan sistem teknologi informasi untuk perusahaan penerbangan.
“BAE”	Berarti Biro Administrasi Efek yang ditunjuk Perseroan, yaitu PT Datindo Entrycom, berkedudukan di Jakarta.
“Bank Kustodian”	Berarti Bank Umum yang memperoleh persetujuan dari Bapepam dan LK untuk memberikan jasa penitipan atau melakukan jasa kustodian sebagaimana dimaksud dalam UU PM.
“Bapepam dan LK”	Berarti Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia No.184/PMK.01/2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Keuangan yang ditetapkan tanggal 11 Oktober 2010.
“BEI”	Berarti Bursa Efek Indonesia, yang diselenggarakan oleh PT Bursa Efek Indonesia, suatu perusahaan terbatas berkedudukan di Jakarta, yang merupakan bursa hasil penggabungan antara PT Bursa Efek Jakarta dan PT Bursa Efek Surabaya.
“BUMN”	Berarti Badan Usaha Milik Negara.
“Bursa Efek”	Berarti Bursa Efek sebagaimana didefinisikan dalam Pasal 1 angka 4 UU PM yaitu pihak yang menyelenggarakan dan menyediakan sistem dan/atau sarana untuk mempertemukan penawaran jual dan beli Efek pihak-pihak lain dengan tujuan memperdagangkan Efek diantara mereka.
“CAGR”	Berarti <i>compound average growth rate</i> yaitu tingkat pertumbuhan rata-rata gabungan untuk periode tertentu.
“Citilink”	Berarti PT Citilink Indonesia, merupakan Anak Perusahaan yang bergerak di bidang angkutan niaga berjadwal yang berbiaya murah. Pada saat ini Citilink belum beroperasi secara komersial.
“CLF”	Berarti <i>Cargo Load Factor</i> yaitu RFTK sebagai persentase dari AFTK
“Daftar Pemegang Saham (DPS)”	Berarti Daftar yang dikeluarkan oleh KSEI yang memuat keterangan tentang kepemilikan saham oleh pemegang saham dalam Penitipan Kolektif di KSEI berdasarkan data yang diberikan oleh pemegang rekening di KSEI.



Garuda Indonesia

"Daftar Pemesanan Pembelian Saham (DPPS)"	Berarti Daftar yang memuat nama-nama pemesan saham dan jumlah yang dipesan dan disusun berdasarkan Formulir Pemesanan Pembelian Saham yang dibuat oleh masing-masing Penjamin Emisi Efek.
"DJPU"	Berarti Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
"Emisi"	Berarti tindakan Perseroan untuk menawarkan Saham Yang Ditawarkan kepada masyarakat melalui Penawaran Umum.
"Formulir Konfirmasi Penjatahan (FKP)"	Berarti Formulir hasil penjatahan atas nama pemesan sebagai tanda bukti pemilikan saham-saham di pasar perdana.
"Formulir Pemesanan Pembelian Saham (FPPS)"	Berarti Formulir asli yang disediakan Perseroan bersama-sama dengan para Penjamin Pelaksana Emisi Efek yang harus diisi, ditandatangani dan diajukan dalam rangkap 5 (lima) oleh calon pembeli kepada Penjamin Emisi Efek.
"FSC"	Berarti <i>Full Service Carrier</i> , dimana berdasarkan Undang-undang tentang Penerbangan dan KM No. 26 tahun 2010, dinyatakan sebagai badan usaha angkutan udara niaga berjadwal yang di dalam menjalankan kegiatannya dengan standard maksimum, antara lain pemberian makan dan minum, makanan ringan, dan fasilitas ruang tunggu eksekutif (<i>lounge</i>) untuk kelas bisnis (<i>business class</i>) dan kelas utama (<i>first class</i>).
"Gapura"	Berarti PT Gapura Angkasa merupakan Perusahaan Afiliasi yang sahamnya dimiliki oleh Perseroan sebanyak 37,5% yang bergerak di bidang usaha jasa <i>ground handling</i> .
"GMF AeroAsia"	Berarti PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia, merupakan Anak Perusahaan yang bergerak di bidang usaha perbaikan dan perawatan pesawat terbang.
"Hari Bank"	Berarti hari pada saat mana Bank Indonesia menyelenggarakan kegiatan kliring antar bank.
"Hari Bursa"	Berarti hari dimana Bursa Efek melakukan aktivitas transaksi perdagangan Efek menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku dan ketentuan-ketentuan Bursa Efek tersebut.
"Hari Kalender"	Berarti setiap hari dalam 1 (satu) tahun sesuai dengan kalender Gregorius tanpa kecuali, termasuk Sabtu, Minggu dan hari libur nasional yang sewaktu-waktu ditetapkan oleh Pemerintah Republik Indonesia dan Hari Kerja yang karena suatu keadaan tertentu ditetapkan oleh Pemerintah Republik Indonesia sebagai bukan Hari Kerja.
"Hari Kerja"	Berarti hari Senin sampai dengan hari Jumat, kecuali hari libur nasional yang ditetapkan oleh Pemerintah Republik Indonesia atau Hari Kerja yang karena suatu keadaan tertentu ditetapkan oleh Pemerintah Republik Indonesia sebagai bukan Hari Kerja.
"IOSA"	Berarti <i>IATA Operational Safety Audit</i> merupakan sistem evaluasi yang diakui dan diterima secara internasional yang dibuat untuk mengukur operasional manajemen dan kontrol sistem dari suatu maskapai penerbangan.
"Konfirmasi Tertulis Untuk RUPS" ("KTUR")	Berarti surat konfirmasi kepemilikan Saham yang diterbitkan oleh KSEI kepada Pemegang Saham melalui Pemegang Rekening, khusus untuk menghadiri RUPS atau mengajukan permintaan diselenggarakannya RUPS, dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan KSEI.
"KNKT"	Berarti Komite Nasional Keselamatan Transportasi.
"KSEI"	Berarti PT Kustodian Sentral Efek Indonesia, berkedudukan di Jakarta, yang menjalankan kegiatan usaha sebagai Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian sebagaimana dimaksud dalam UU PM, yang dalam emisi Saham bertugas mengadministrasikan Saham berdasarkan Perjanjian Tentang Pendaftaran Efek di KSEI pada Penitipan Kolektif.
"LCC"	Berarti <i>Low Cost Carrier</i> , dimana berdasarkan Undang-undang tentang Penerbangan dan KM No. 26 tahun 2010, dinyatakan sebagai badan usaha angkutan udara niaga berjadwal yang di dalam menjalankan kegiatannya dengan standard minimum, antara lain hanya ada 1 (satu) kelas pelayanan, tanpa pemberian makan dan minum, makanan ringan, fasilitas ruang tunggu eksekutif, dan dikenakan biaya untuk bagasi tercatat.

“Manajer Penjatahan”	Berarti Pihak yang bertanggung jawab atas penjatahan Saham Yang Ditawarkan menurut syarat-syarat yang ditetapkan dalam Peraturan No.IX.A.7 tentang Tanggung Jawab Manajer Penjatahan Dalam Rangka Pemesanan Dan Penjatahan Efek Dalam Penawaran Umum Lampiran Keputusan Ketua BAPEPAM No.Kep-45/PM/2000 tanggal 27-10-2000, dalam hal ini PT Bahana Securities.
“Masyarakat”	Berarti perorangan warga negara Indonesia maupun warga negara asing dan/atau badan hukum Indonesia maupun badan hukum asing, baik yang bertempat tinggal atau berkedudukan hukum di Indonesia maupun bertempat tinggal atau berkedudukan di luar wilayah hukum Negara Republik Indonesia.
“Menkumham”	Berarti Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia.
“MESA”	Berarti <i>Management and Employee Stock Allocation</i> atau Program Penjatahan Saham Manajemen dan Karyawan.
“MESOP”	Berarti <i>Management and Employee Stock Option Plan</i> atau Program Pemberian Opsi Pembelian Saham kepada Manajemen dan Karyawan.
“MOPAG”	Berarti <i>Mean of Platts Arab Gulf</i> , yaitu ukuran harga dasar bahan bakar minyak di Teluk Arab.
“MOPS”	Berarti <i>Mean of Platts Singapore</i> , yaitu ukuran harga dasar bahan bakar minyak di Singapura.
“Para Pemesan Khusus”	Berarti anggota Direksi, anggota Dewan Komisaris, kecuali Komisaris Independen, pejabat struktural, pegawai yang memenuhi kriteria sebagai berikut: (i) tercatat pada tanggal 30 Nopember 2010, (ii) dalam status aktif bekerja pada 30 Nopember 2010 dan (iii) tidak memiliki sanksi administratif dalam jumlah maksimum 5% dari Saham Baru, sesuai dengan Peraturan No.IX.A.7, Lampiran Keputusan Ketua Bapepam No.Kep-45/PM/2000 tanggal 27 Oktober 2000 tentang Tanggung Jawab Manajer Penjatahan dalam Rangka Pemesanan dan Penjatahan Efek dalam Penawaran Umum.
“Pemerintah”	Berarti Pemerintah Negara Republik Indonesia.
“Pemegang Saham Pengendali”	Berarti Pemerintah.
“Pemegang Saham Penjual”	Berarti PT Bank Mandiri (Persero) Tbk.
“PDP”	Berarti <i>Pre Delivery Payments</i> yaitu pembayaran cicilan uang muka pembelian pesawat sebelum penyerahan pesawat.
“Pemegang Rekening”	Berarti pihak yang namanya tercatat sebagai pemilik Rekening Efek di KSEI yang meliputi Bank Kustodian dan/atau perusahaan efek dan/atau pihak lain yang disetujui oleh KSEI dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal dan peraturan KSEI.
“Penawaran Umum”	Berarti kegiatan penawaran Saham Yang Ditawarkan yang dilakukan oleh Perseroan untuk menjual Saham Yang Ditawarkan kepada Masyarakat berdasarkan tata cara yang diatur dalam UU PM.
“Penitipan Kolektif”	Berarti jasa penitipan administrasi saham sebagaimana dimaksud dalam UU PM.
“Penjamin Emisi Efek”	Berarti PT Bahana Securities, PT Danareksa Sekuritas, dan PT Mandiri Sekuritas, berkedudukan di Jakarta, dan para Penjamin Emisi Efek lainnya yang ditunjuk oleh Perseroan dan Bank Mandiri untuk melakukan Penawaran Umum di Pasar Perdana atas nama Perseroan dan Pemegang Saham Penjual, sesuai dengan syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan Perjanjian Penjaminan Emisi Efek.
“Penjamin Pelaksana Emisi Efek”	Berarti pihak yang akan bertanggung jawab atas penyelenggaraan Penawaran Umum, yang dalam hal ini adalah PT Bahana Securities, PT Danareksa Sekuritas, dan PT Mandiri Sekuritas, sesuai dengan syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan Perjanjian Penjaminan Emisi Efek.



Garuda Indonesia

"Pernyataan Pendaftaran"	Berarti dokumen yang wajib diajukan kepada Bapepam dan LK oleh Perseroan bersama-sama dengan para Penjamin Pelaksana Emisi Efek sebelum melakukan Penawaran Umum atas saham-saham kepada Masyarakat, berikut lampiran-lampiran serta semua perubahan, tambahan dan pembetulannya yang dibuat sesuai ketentuan dalam UU PM.
"Pernyataan Efektif"	Berarti pernyataan yang dikeluarkan oleh Bapepam dan LK yang menyatakan bahwa Pernyataan Pendaftaran menjadi efektif, sehingga Perseroan melalui para Penjamin Pelaksana Emisi Efek dapat menawarkan dan menjual Saham Yang Ditawarkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
"Perjanjian Penjaminan Emisi Efek"	Berarti Akta Perjanjian Penjaminan Emisi Efek Penawaran Umum Saham PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. No. 7 tanggal 3 Desember 2010 dan Akta Perubahan I Perjanjian Penjaminan Emisi Efek Penawaran Umum Saham PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. No. 28 tanggal 26 Januari 2011, keduanya dibuat di hadapan Fathiah Helmi, S.H., Notaris di Jakarta.
"PLF"	Berarti <i>Passenger Load Factor</i> yaitu jumlah penumpang yang membayar (<i>revenue passenger</i>) yang diangkut sebagai suatu persentase dari kursi yang tersedia.
"Perseroan"	Berarti PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, suatu perseroan terbatas yang berkedudukan di Jakarta Pusat.
"Perubahan Perjanjian Penjaminan Emisi Efek"	Berarti perubahan, penambahan dan atau pembaharuan dari Perjanjian Penjaminan Emisi Efek yang akan ditentukan kemudian.
"Prospektus"	Berarti setiap pernyataan yang dicetak atau informasi tertulis yang digunakan untuk Penawaran Umum dengan tujuan pihak lain membeli atau memperdagangkan Saham Yang Ditawarkan, kecuali pernyataan atau informasi yang berdasarkan peraturan Bapepam dan LK dinyatakan bukan sebagai prospektus.
"Prospektus Awal"	Berarti dokumen tertulis yang memuat seluruh informasi dalam prospektus yang disampaikan kepada Bapepam dan LK, sebagai bagian dari Pernyataan Pendaftaran, kecuali informasi mengenai Harga Penawaran, Penjaminan Emisi Efek, atau hal-hal lain yang berhubungan dengan persyaratan penawaran yang belum dapat ditentukan, sesuai Peraturan No.IX.A.8.
"Prospektus Ringkas"	Berarti pernyataan atau informasi tertulis yang merupakan ringkasan dari Prospektus Awal, yang diumumkan dalam sekurang-kurangnya 1 (satu) surat kabar harian berbahasa Indonesia yang memiliki peredaran nasional dalam waktu selambat-lambatnya 2 (dua) Hari Kerja setelah diterimanya surat Bapepam dan LK sesuai Formulir No.IX.A.2-9, Lampiran 9 Peraturan No. IX.A.2.
"Rekening Efek"	Berarti rekening yang memuat catatan posisi saham dan/atau dana milik pemegang saham yang diadministrasikan oleh KSEI, Anggota Bursa atau Bank Kustodian berdasarkan kontrak pembukaan rekening efek yang ditandatangani pemegang saham.
"Rekening Penawaran Umum"	Berarti rekening yang dibuka atas nama Penjamin Pelaksana Emisi Efek untuk menampung dana yang diterima dari investor.
"RFTK"	Berarti <i>Revenue Freight Ton Kilometers</i> , yaitu jumlah penerbangan dalam kilometer dikalikan dengan pendapatan kargo dalam ton.
"RPK"	Berarti <i>Revenue Passenger Kilometers</i> yaitu pendapatan penumpang yang berasal dari jumlah penerbangan dikalikan dengan jarak kilometer yang diterbangi.
"RUPS"	Berarti Rapat Umum Pemegang Saham Perseroan yang diselenggarakan sesuai dengan ketentuan Anggaran Dasar Perseroan, UU PT, UU PM dan peraturan pelaksanaannya.
"RUPSLB"	Berarti Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa Perseroan yang diselenggarakan sesuai dengan ketentuan Anggaran Dasar Perseroan, UU PT, UU PM dan peraturan pelaksanaannya.
"Saham"	Berarti saham-saham atas nama Seri A Dwiwarna dan Seri B yang dikeluarkan dari portepel oleh Perseroan dengan nilai nominal Rp500 (lima ratus Rupiah) per saham.
"Saham Baru"	Berarti sebesar 4.400.000.000 (empat miliar empat ratus juta) Saham Seri B yang akan dikeluarkan dari simpanan (portepel) dalam jumlah sebesar saham yang akan ditawarkan dan dijual kepada masyarakat melalui Penawaran Umum, termasuk didalamnya penjatahan saham dalam rangka program MESA.

“Saham Divestasi”	Berarti Saham Seri B yang dimiliki oleh Pemegang Saham Penjual dalam jumlah sebesar 1.935.738.000 (satu miliar sembilan ratus tiga puluh lima juta tujuh ratus tiga puluh delapan ribu) untuk ditawarkan dan dijual kepada Masyarakat melalui Penawaran Umum.
“Saham Yang Ditawarkan”	Berarti Saham Baru dan Saham Divestasi yang akan ditawarkan dan dijual kepada Masyarakat melalui Penawaran Umum, atau seluruhnya sebesar 6.335.738.000 (enam miliar tiga ratus tiga puluh lima juta tujuh ratus tiga puluh delapan ribu) atau sebesar 27,98% (dua puluh tujuh koma sembilan puluh delapan persen) dari jumlah modal yang ditempatkan dan disetor penuh Perseroan setelah Penawaran Umum, yang merupakan Saham Biasa Atas Nama Seri B dengan nilai nominal Rp500 (lima ratus Rupiah) setiap saham yang selanjutnya akan dicatatkan pada BEI pada Tanggal Pencatatan.
“SAP Group”	Berarti <i>Strategic Airport Planning Group</i> , ahli di bidang industri penerbangan (<i>Airline Industry Expert</i>).
“SBU”	Berarti <i>Strategic Business Unit</i> yaitu unit usaha strategis yang dikelola Perseroan.
“SBU Citilink”	Berarti SBU Perseroan yang mengelola bisnis di bidang angkutan udara niaga berjadwal yang berbiaya murah (LCC).
“SBU Garuda Cargo”	Berarti SBU Perseroan yang mengelola bisnis kargo.
“SBU Garuda Sentra Medika (GSM)”	Berarti SBU Perseroan yang mengelola bisnis kesehatan.
“SLF”	Berarti <i>Seat Load Factor</i> yaitu persentase kapasitas dari tempat duduk yang dipergunakan.
“SUB-100”	Berarti pesawat regional dengan jumlah kursi penumpang kurang dari seratus.
“Transaksi Afiliasi”	Berarti transaksi sebagaimana dimaksud dalam Peraturan IX.E.1.
“UU Penerbangan”	Berarti Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Lembaran Negara Republik Indonesia No 1 Tahun 2009, Tambahan 4956.
“UU No. 1/1995”	Berarti Undang-undang No. 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas yang berdasarkan Pasal 160 UU PT telah dinyatakan dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.
“UU PM”	Berarti Undang-undang No. 8 tahun 1995 mengenai Pasar Modal.
“UU PT”	Berarti Undang-undang No.40 Tahun 2007 tanggal 16 Agustus 2007 tentang Perseroan Terbatas, Lembaran Negara Republik Indonesia No.106 Tahun 2007, Tambahan No.4756.
“UU WDP”	Berarti Undang-undang No.3 Tahun 1982 tanggal 1 Februari 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan, Lembaran Negara Republik Indonesia No.7 Tahun 1982, Tambahan No.3214.

RINGKASAN

Ringkasan di bawah ini dibuat atas dasar fakta-fakta dan pertimbangan-pertimbangan yang paling penting bagi Perseroan yang merupakan bagian yang tak terpisahkan dan harus dibaca dalam kaitannya dengan keterangan yang lebih rinci dan laporan keuangan serta catatan-catatan yang tercantum di dalam Prospektus ini. Semua informasi keuangan Perseroan disusun dalam mata uang Rupiah dan telah disajikan sesuai dengan Prinsip Akuntansi yang berlaku umum di Indonesia.

Umum

Perseroan didirikan dengan nama Garuda Indonesian Airways N.V. yang berkedudukan di Jakarta berdasarkan Akta Perseroan Terbatas No. 137 tanggal 31 Maret 1950, yang dibuat dihadapan Raden Kadiman, Notaris di Jakarta, telah disetujui oleh Menteri Kehakiman Republik Indonesia Serikat dalam keputusannya tertanggal 31 Maret 1950 dengan No. J.A. 5/12/10, telah didaftarkan dalam buku register di Kantor Pengadilan Negeri di Jakarta di bawah No. 327 pada tanggal 24 April 1950, dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia Serikat No. 30 tanggal 12 Mei 1950, Tambahan No. 136. Selanjutnya berdasarkan Undang-undang No. 9 Tahun 1969 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang No. 1 Tahun 1969 (Lembaran Negara tahun 1969 No. 16) tentang Bentuk-bentuk Usaha Negara menjadi Undang-undang (Lembaran Negara tahun 1969 No. 40), Peraturan Pemerintah No. 12 tahun 1969 tentang Perusahaan Perseroan (Persero) (Lembaran-Negara tahun 1969 No. 21), Peraturan Pemerintah No. 67 tahun 1971 (Lembaran-Negara tahun 1971 No. 87) tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Negara (P.N.) Perhubungan Udara "Garuda Indonesian Airways" menjadi Perseroan (Persero), juncto Surat Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia, tertanggal 4 Januari 1975 No. KEP-2/MK/IV/1/1975 tentang Penetapan Modal Perusahaan Perseroan (Persero) "P.T. Garuda Indonesian Airways", dilakukan penyesuaian terhadap bentuk hukum Perusahaan Negara (P.N.) Perhubungan Udara "Garuda Indonesian Airways" menjadi Perusahaan Perseroan (Persero), dimana dengan dilakukannya penyesuaian tersebut, Perusahaan Negara "Garuda Indonesian Airways" dinyatakan bubar pada saat pendirian Perusahaan Perseroan (Persero).

Status Perseroan sebagai Perusahaan Perseroan (Persero) PT Perusahaan Penerbangan Garuda Indonesia (Persero) dibentuk berdasarkan Akta Pendirian No. 8 tanggal 4 Maret 1975 sebagaimana diubah dengan Akta Perubahan No. 42 tanggal 21 April 1975, dan kemudian diubah dengan Akta Perubahan No. 24 tanggal 12 Juni 1975, ketiganya dibuat di hadapan Soeelman Ardjasasmita, S.H., Notaris di Jakarta yang telah mendapat pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia berdasarkan Surat Keputusan No. Y.A. 5/225/8 tertanggal 23 Juni 1975, dan telah didaftarkan di Pengadilan Negeri Jakarta pada tanggal 1 Juli 1975 berturut-turut di bawah No. 2250, 2251, dan 2252, serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 68, tanggal 26 Agustus 1975, Tambahan No. 434 ("Akta Pendirian").

Anggaran Dasar yang dimuat dalam Akta Pendirian tersebut telah mengalami beberapa kali perubahan, terakhir diubah dengan Akta Pernyataan Keputusan Rapat Umum Para Pemegang Saham Luar Biasa No. 24 tanggal 16 Nopember 2010, yang dibuat di hadapan Fathiah Helmi, S.H. Notaris di Jakarta, yang telah mendapat persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-54724.AH.01.02 Tahun 2010 tanggal 22 Nopember 2010, telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan di bawah No. AHU-0084627.AH.01.09 Tahun 2010 tanggal 22 Nopember 2010 dan No. AHU-0001962.AH.01.09. Tahun 2011 tanggal 10 Januari 2011 dan didaftarkan dalam Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan Jakarta Pusat di bawah Tanda Daftar Perusahaan No. 09.051.62.37582 tanggal 25 Januari 2011.

Berdasarkan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar Perseroan, maksud dan tujuan Perseroan adalah melakukan usaha di bidang jasa angkutan udara niaga, serta optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki Perseroan untuk menghasilkan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat untuk mendapatkan/mengejar keuntungan guna meningkatkan nilai Perseroan dengan menerapkan prinsip-prinsip Perseroan Terbatas.

Per 30 September 2010, Perseroan memiliki 1 kantor pusat dan 6 Area Manajemen yang mengelola 49 kantor cabang:

1. Area *Western Indonesia*, yang mengelola 14 kantor cabang di Jakarta, Bandung, Banda Aceh, Medan, Batam, Padang, Pekanbaru, Palembang, Yogyakarta, Solo, Semarang, Pangkal Pinang, Tanjung Karang, Jambi;
2. Area *Eastern Indonesia* yang mengelola 18 kantor cabang di Surabaya, Denpasar, Makassar, Manado, Balikpapan, Banjarmasin, Palangkaraya, Pontianak, Mataram, Jayapura, Biak, Timika, Malang, Kupang, Ternate, Kendari, Palu, Ambon;
3. Area *Asia* yang mengelola 3 kantor cabang di Singapura, Kuala Lumpur, Bangkok;
4. Area *Jepang, Korea, dan Cina*, yang mengelola 8 kantor cabang di Tokyo, Osaka, Nagoya, Seoul, Canton, Hongkong, Beijing, Shanghai;
5. Area *South West Pacific* yang mengelola 3 kantor cabang di Sydney, Perth, Melbourne;
6. Area *Europe dan Middle East* yang mengelola 3 kantor cabang di Jeddah, Riyadh, Amsterdam.

Perseroan memiliki 3 SBU, yaitu SBU Garuda Cargo yang mengelola bisnis kargo, SBU Garuda Sentra Medika (GSM) yang mengelola bisnis kesehatan, dan SBU Citilink yang mengelola bisnis di bidang angkutan udara niaga berjadwal yang berbiaya murah (LCC).

Perseroan memiliki penyeertaan saham secara langsung pada 9 anak perusahaan sebagai berikut:

No	Anak Perusahaan	Bidang Usaha	Kepemilikan	Tahun Penyertaan	Status Operasi Komersial
1	PT Aero Wisata	Perhotelan, jasa boga dan agen perjalanan	99,99%	1989	sudah beroperasi
2	PT Abacus Distribution Systems Indonesia	Penyedia jasa sistem komputerisasi reservasi	95,00%	1995	sudah beroperasi
3	PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia***	Perbaikan dan pemeliharaan pesawat terbang	99,99%	2002	sudah beroperasi
4	PT Aero Systems Indonesia***	Penyedia jasa teknologi informasi	99,99%	2005	sudah beroperasi
5	PT Citilink Indonesia***	Angkutan udara niaga	99,99%	2009	belum beroperasi*
6	PT Gapura Angkasa**	Pengelolaan <i>ground-handling</i> dan penunjang usaha penerbangan	37,5%	1998	sudah beroperasi
7	Abacus International Holdings Ltd**	Penyedia jasa sistem komputerisasi reservasi	2,065%	1997	sudah beroperasi
8	Pan Asia Pacific Aviation Services Ltd.**	Pengelolaan <i>ground-handling</i> dan penunjang usaha penerbangan	17,65%	1998	sudah beroperasi
9	PT Merpati Nusantara Airlines**	Penerbangan	4,21%	1978	sudah beroperasi

Catatan:

*) Citilink belum beroperasi dikarenakan masih dalam proses untuk memperoleh ijin usaha angkutan udara niaga

**) Tidak terkonsolidasi

***) Kepemilikan langsung dan tidak langsung melalui PT Aero Wisata

Perseroan melalui PT Aero Wisata memiliki penyeertaan saham secara tidak langsung pada 18 perusahaan sebagai berikut:

No	Anak Perusahaan	Bidang Usaha	Kepemilikan	Tahun Penyertaan	Status Operasi Komersial
1.	PT Angkasa Citra Sarana Catering Service	Jasa boga	99,98%	1982	sudah beroperasi
2.	PT Aero Hotel Management	Jasa pengelolaan properti (hotel, apartemen, kondominium)	99,99%	2009	sudah beroperasi
3.	PT Aerojasa Perkasa	Jasa kargo	99,87%	1988	sudah beroperasi
4.	PT Bina Inti Dinamika	Jasa akomodasi	61,88%	1987	sudah beroperasi
5.	PT Belitung Inti Permai	Jasa akomodasi	99,98%	1992	belum beroperasi*
6.	PT Biro Perjalanan Wisata Satriavi	Jasa biro perjalanan wisata	99,98%	1974	sudah beroperasi
7.	PT Mandira Erajasa Wahana	Transportasi	99,98%	1988	sudah beroperasi
8.	PT Mirtasari Hotel Deveploment	Jasa akomodasi	99,98%	1979	sudah beroperasi
9.	PT Senggigi Pratama Internasional	Jasa akomodasi	99,98%	1997	sudah beroperasi
10.	Garuda Orient Holidays Pty. Ltd.	Jasa biro perjalanan wisata	100%	1981	sudah beroperasi
11.	Garuda Orient Holidays Korea Co. Ltd	Jasa biro perjalanan wisata	60%	2008	sudah beroperasi
12.	Garuda Orient Holidays Japan INC.	Jasa biro perjalanan wisata	60%	2009	sudah beroperasi
13.	PT Aeronurti**	Jasa akomodasi	45%	1996	sudah beroperasi
14.	PT Aeroprima**	Jasa akomodasi	40%	1993	sudah beroperasi
15.	PT Bumi Minang Padang**	Jasa akomodasi	10,10%	1989	sudah beroperasi
16.	PT Nusa Dua Graha Internasional**	Jasa akomodasi	7,54%	1988	sudah beroperasi
17.	PT Arthaloka Indonesia**	Jasa pengelolaan properti	2,58%	1988	sudah beroperasi
18.	PT Aerojasa Cargo***	Jasa pengurusan transportasi (<i>freight forwarding</i>)	98,87%	2003	sudah beroperasi

Catatan:

*) PT Belitung Inti Permai belum beroperasi, pembangunan hotel masih dalam proses

**) Tidak terkonsolidasi

***) Kepemilikan langsung dan tidak langsung melalui PT Aerojasa Perkasa

Struktur Permodalan

Pada saat Prospektus ini diterbitkan struktur permodalan dan susunan pemegang saham serta komposisi kepemilikan saham Perseroan adalah sebagai berikut:

Modal Saham
Terdiri Dari Saham Seri A Dwiwarna dan Saham Biasa Atas Nama Seri B
Dengan Nilai Nominal Rp500 (lima ratus Rupiah) Setiap Saham

Pemegang Saham	Jumlah Saham	Nilai Nominal (Rp)	%
A. Modal Dasar			
Saham Seri A Dwiwarna	1	500	
Saham Biasa Atas Nama Seri B	29.999.999.999	14.999.999.999.500	
Jumlah Modal Dasar	30.000.000.000	15.000.000.000.000	
B. Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Saham Seri A Dwiwarna	1	500	0,00
Negara Republik Indonesia	15.653.127.999	7.826.563.999.500	85,82
Saham Biasa Atas Nama Seri B	1.935.738.000	967.869.000.000	10,61
Negara Republik Indonesia	403.634.000	201.817.000.000	2,21
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	248.496.000	124.248.000.000	1,36
PT Angkasa Pura II (Persero)			
PT Angkasa Pura I (Persero)			
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	18.240.996.000	9.120.498.000.000	100,00
C. Saham dalam Portepel	11.759.004.000	5.879.502.000.000	

Penawaran Umum

1. Jumlah Saham : Sebesar 6.335.738.000 (enam miliar tiga ratus tiga puluh lima juta tujuh ratus tiga puluh delapan ribu) lembar saham atau sebesar 27,98% (dua puluh tujuh koma sembilan puluh delapan persen) dari jumlah modal yang ditempatkan dan disetor penuh Perseroan setelah Penawaran Umum, yang merupakan Saham Biasa Atas Nama Seri B, yang terdiri dari:
 - Sebesar 4.400.000.000 (empat miliar empat ratus juta) lembar Saham Biasa Atas Nama Seri B yang merupakan Saham Baru yang dikeluarkan dari simpanan Perseroan dengan nilai nominal Rp500 (lima ratus Rupiah) setiap lembar saham ("Saham Baru");
 - Sebesar 1.935.738.000 (satu miliar sembilan ratus tiga puluh lima juta tujuh ratus tiga puluh delapan ribu) lembar Saham Biasa Atas Nama Seri B milik Pemegang Saham Penjual dengan nilai nominal Rp500 (lima ratus Rupiah) setiap saham ("Saham Divestasi").
2. Nilai Nominal : Rp500 (lima ratus Rupiah) setiap saham
3. Harga Penawaran : Rp750 (tujuh ratus lima puluh Rupiah) setiap saham yang ditetapkan berlaku untuk seluruh Saham Yang Ditawarkan (Saham Baru dan Saham Divestasi)
4. Jumlah Saham Yang Dicatatkan : Sebesar 22.640.996.000 (dua puluh dua miliar enam ratus empat puluh juta sembilan ratus sembilan puluh enam ribu) lembar saham
5. Jumlah Penawaran Umum : Rp4.751.803.500.000 (empat triliun tujuh ratus lima puluh satut miliar delapan ratus tiga juta lima ratus ribu Rupiah) yang terdiri dari sebesar Rp3.300.000.000.000 (tiga triliun tiga ratus miliar Rupiah) dari penawaran Saham Baru dan sebesar Rp1.451.803.500.000 (satu triliun empat ratus lima puluh satu miliar delapan ratus tiga juta lima ratus ribu Rupiah) dari penawaran Saham Divestasi.

Kecuali untuk saham Seri A Dwiwarna yang memiliki hak-hak khusus, Saham Yang Ditawarkan kepada Masyarakat dalam Penawaran Umum ini adalah merupakan Saham Baru dan Saham Divestasi yang memberikan kepada pemegangnya hak yang sama dan sederajat, termasuk hak atas pembagian dividen.

Dengan terjualnya seluruh Saham Baru yang ditawarkan Perseroan dan Saham Divestasi milik Pemegang Saham Penjual dalam Penawaran Umum ini, maka struktur permodalan dan susunan pemegang saham serta komposisi kepemilikan saham dalam Perseroan sesudah Penawaran Umum, secara proforma menjadi sebagai berikut:

Modal Saham
Terdiri Dari Saham Seri A Dwiwarna dan Saham Biasa Atas Nama Seri B
Dengan Nilai Nominal Rp500 (lima ratus Rupiah) Setiap Saham

Keterangan	Sebelum Penawaran Umum			Sesudah Penawaran Umum		
	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
A. Modal Dasar						
Saham Seri A Dwiwarna	1	500		1	500	
Saham Biasa Atas Nama Seri B	29.999.999.999	14.999.999.999.500		29.999.999.999	14.999.999.999.500	
Jumlah Modal Dasar	30.000.000.000	15.000.000.000.000		30.000.000.000	15.000.000.000.000	
B. Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh:						
Saham Seri A Dwiwarna:						
Negara Republik Indonesia	1	500	0,00	1	500	0,00
Saham Biasa Atas Nama Seri B:						
- Negara Republik Indonesia	15.653.127.999	7.826.563.999.500	85,82	15.653.127.999	7.826.563.999.500	69,14
- PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	1.935.738.000	967.869.000.000	10,61	-	-	-
- PT Angkasa Pura II (Persero)	403.634.000	201.817.000.000	2,21	403.634.000	201.817.000.000	1,78
- PT Angkasa Pura I (Persero)	248.496.000	124.248.000.000	1,36	248.496.000	124.248.000.000	1,10
- Masyarakat	-	-	-	6.335.738.000	3.167.869.000.000	27,98
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	18.240.996.000	9.120.498.000.000	100,00	22.640.996.000	11.320.498.000.000	100,00
C. Saham Dalam Portepel	11.759.004.000	5.879.502.000.000		7.359.004.000	3.679.502.000.000	

Perseroan akan mencatatkan sebesar 22.640.996.000 (dua puluh dua miliar enam ratus empat puluh juta sembilan ratus sembilan puluh enam ribu) lembar saham, yang terdiri dari 18.240.996.000 (delapan belas miliar dua ratus empat puluh juta sembilan ratus sembilan puluh enam ribu) saham lama yang berasal dari pemegang saham Perseroan sebelum pelaksanaan Penawaran Umum dan sebesar 4.400.000.000 (empat miliar empat ratus ratus juta) lembar saham yang merupakan Saham Baru Perseroan yang seluruhnya ditawarkan dalam Penawaran Umum ini. Jumlah saham yang akan dicatatkan pada BEI adalah seluruh atau 100% (seratus persen) saham Perseroan yang telah dan akan dikeluarkan dan disetor penuh setelah Penawaran Umum.

Berdasarkan keputusan RUPSLB Perseroan tanggal 15 Nopember 2010 sebagaimana diubah dengan Keputusan Edaran Para Pemegang Saham Sebagai Pengganti dari RUPSLB tanggal 26 Januari 2011, para pemegang saham telah menyetujui program kepemilikan saham Perseroan oleh Manajemen dan Karyawan (*Management and Employee Stock Allocation/MESA*) melalui penjatahan saham untuk Para Pemesan Khusus yang terdiri dari saham penghargaan dan saham diskon, serta pemberian hak opsi kepada Manajemen dan Karyawan (*Management and Employee Stock Options Plan/MESOP*). Berdasarkan persetujuan para pemegang saham tersebut, Direksi Perseroan telah menetapkan jumlah saham untuk program MESA sebanyak-banyaknya 5% dari jumlah penerbitan Saham Baru dan opsi saham untuk program MESOP sebanyak-banyaknya 0,97% (nol koma sembilan puluh tujuh persen) dari jumlah modal ditempatkan dan disetor penuh setelah Penawaran Umum.

Selain program MESOP, Perseroan tidak bermaksud untuk mengeluarkan atau mencatatkan Saham Baru dan/ atau efek lainnya yang dapat dikonversikan menjadi saham dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan sejak Tanggal Efektif.

Negara Republik Indonesia melalui Kementerian BUMN selaku pemegang saham pengendali Perseroan telah memberitahukan kepada Perseroan bahwa dalam jangka waktu 6 (enam) bulan sejak Tanggal Pencatatan Saham pada Bursa Efek Indonesia, Negara Republik Indonesia tidak akan menjual atau mengalihkan saham yang dimilikinya di Perseroan.

Rencana Penggunaan Dana

Perseroan bermaksud menggunakan dana yang diperoleh dari hasil Penawaran Umum atas Saham Baru, setelah dikurangi biaya emisi yang terkait dengan Penawaran Umum untuk:

- 80% akan digunakan untuk pengembangan armada baru. Penambahan armada baru yang direncanakan adalah pesawat B737-800 NG sebanyak 10 unit, B777 sebanyak 10 unit, A330-200 sebanyak 6 unit, serta pesawat tipe *narrow-body* untuk Citilink sebanyak 5 unit, serta pesawat tipe Sub-100 sebanyak 5 unit. Untuk jangka waktu penambahan armada baru ini, akan disesuaikan dengan jadwal penyerahan pesawat udara, yaitu sampai dengan tahun 2016 berdasarkan perjanjian dengan produsen pesawat udara yang telah diuraikan dalam bagian lain Prospektus.

Dana diperlukan baik untuk pembayaran *Pre-Delivery Payment* (PDP) pesawat yang dibeli, *security deposit* pesawat yang disewa, *final payment* pembelian pesawat baru, maupun belanja modal lain yang diperlukan dalam rangka pengembangan armada, seperti *spare parts* dan komponen pesawat, serta persediaan *engine/mesin* pesawat. *Final payment* pembelian pesawat akan dilakukan dengan pembiayaan (*financing*), termasuk dengan cara *sale and (operating) lease back*.

Pengembangan armada baru harus dilakukan untuk mengantisipasi kenaikan arus penumpang, kenaikan frekuensi penerbangan, peningkatan efisiensi bahan bakar dan menurunkan beban perawatan pesawat udara dikarenakan umur pesawat Perseroan. Selain itu, penggunaan dana diperlukan untuk memenuhi kewajiban Perseroan sesuai perjanjian antara Perseroan dengan produsen pesawat udara termasuk Boeing dan Airbus, terutama pembayaran uang muka (*predelivery payment*) sebagaimana diuraikan dalam bagian lain Prospektus. Tidak ada hubungan afiliasi antara Perseroan dengan Boeing dan Airbus.

Dalam rangka pengembangan armada jangka panjang, Perseroan berencana mengoperasikan pesawat dengan tipe sebagai berikut: (i) pesawat berbadan sempit (*narrow-body*), yaitu B737-800 NG sebanyak 78 unit, (ii) pesawat berbadan lebar (*wide-body*), terdiri dari tipe A330-200/300 sebanyak 19 unit, dan tipe B777 ER sebanyak 10 unit, (iii) pesawat Sub-100 sebanyak 18 unit, (iv) pesawat *freighter* (untuk layanan kargo) sebanyak 4 unit, dan (iv) pesawat *narrow-body* untuk Citilink sebanyak 25 unit.

- 20% akan digunakan untuk membiayai belanja modal Perseroan, baik di Perseroan maupun Anak Perusahaan yang diperlukan untuk pengembangan usaha. Jenis belanja modal yang akan dilakukan adalah untuk pengembangan teknologi informasi, baik untuk peningkatan pelayanan maupun operasi penerbangan, untuk peningkatan kualitas dan kapabilitas perawatan pesawat, untuk pembelian suku cadang dan komponen, dan belanja-belanja modal lainnya yang diperlukan baik untuk pengembangan Perseroan, peningkatan pelayanan, maupun untuk kelancaran operasional Perseroan. Pendanaan yang diberikan kepada Anak Perusahaan adalah dalam bentuk pinjaman.

Dana untuk investasi akan digunakan untuk Anak Perusahaan, yaitu GMF AeroAsia, Aerowisata, ASYST, Abacus, berupa investasi untuk *flight equipment* dan *maintenance-modification program*, untuk peningkatan kapabilitas GMF AeroAsia dalam merawat pesawat B737-800, dan investasi untuk IT (baik peningkatan pelayanan maupun operasi).

Manajemen Perseroan menyatakan bahwa setiap penggunaan dana yang diperoleh dari hasil Penawaran Umum akan mengikuti ketentuan peraturan dan perundangan yang berlaku.

Keterangan lebih lengkap mengenai penggunaan dana hasil Penawaran Umum dapat dilihat pada Bab II Prospektus ini.

Kunci Utama Investasi

Kunci Utama Investasi Perseroan yang utama terletak pada faktor-faktor berikut:

- Indonesia merupakan salah satu pasar penerbangan udara yang memiliki pertumbuhan yang pesat.
- Pemimpin di pasar penerbangan Indonesia .
- *Brand* yang kuat dan pelanggan yang *loyal* untuk mendukung pertumbuhan di masa yang akan datang.
- Fleksibilitas pengoperasian FSC dan LCC.
- Tim manajemen yang ahli dan berpengalaman dengan rekam jejak yang baik.

Strategi Usaha

Perseroan berkeyakinan bahwa strategi Perseroan adalah memposisikan Perseroan untuk mengkaptialisasi pertumbuhan yang berkelanjutan di pasar penerbangan Indonesia. Elemen-elemen kunci dari strategi Perseroan untuk mencapai misinya adalah sebagai berikut :

- Optimalisasi layanan bisnis FSC untuk mendukung pertumbuhan permintaan pasar domestik.
- Secara berkelanjutan meningkatkan bisnis layanan FSC, memperkuat dan menambah rute internasional serta *brand*.
- Pengembangan LCC untuk memperoleh segmentasi pasar dengan layanan FSC.
- Memperbanyak jumlah, menyederhanakan jenis dan meremajakan armada pesawat.
- Meningkatkan disiplin biaya dan manajemen pendapatan Perseroan.
- Meningkatkan sumber daya manusia.

Risiko Usaha

Risiko Terkait Kegiatan Usaha Perseroan

- Keterbatasan Perseroan dalam merekrut, melatih, mempertahankan, dan memotivasi personil kunci dapat mempengaruhi bisnis Perseroan.
- Keterbatasan infrastruktur dan fasilitas bandara internasional Soekarno-Hatta dan bandara lainnya di Indonesia dapat menghambat kemampuan Perseroan untuk meningkatkan utilisasi pesawat, memperbaiki kinerja ketepatan waktu ("On Time Performance" atau "OTP") dan menyediakan jasa transportasi udara yang aman dan efisien.
- Sumber utama pasokan bahan bakar berasal dari Pertamina.
- Tidak terimplementasinya strategi Perseroan dapat berdampak pada bisnis Perseroan.
- Tingginya tingkat hutang dan pembayaran kewajiban tetap dapat mempengaruhi kemampuan Perseroan dalam penerapan strategi Perseroan.
- Setelah selesainya Penawaran Umum, Pemerintah akan tetap sebagai pemegang saham pengendali Perseroan.
- Kemampuan Perseroan dalam menetapkan tarif penerbangan pada segmen tertentu dipengaruhi oleh batasan yang ditetapkan oleh Pemerintah.
- Aktivitas pekerja dapat mempengaruhi Perseroan, pelanggan dan perusahaan di Indonesia pada umumnya, dimana pada akhirnya dapat mempengaruhi bisnis, kondisi keuangan, hasil usaha dan prospek Perseroan.
- Perseroan sangat bergantung pada sistem otomatisasi dalam menjalankan bisnisnya dan setiap kegagalan pada sistem otomatisasi ini dapat mempengaruhi bisnis Perseroan.
- Perseroan bergantung pada Kementerian Agama terkait kegiatan penerbangan haji.
- Perseroan bergantung kepada Pemerintah dan institusi lain yang dimiliki dan dikendalikan oleh Pemerintah terkait dukungan keuangan dan pelayanan penting lainnya.
- Perseroan pernah memiliki dan mungkin akan tetap memiliki defisit modal kerja di masa yang akan datang.
- Tambahan beban bahan bakar yang diterapkan oleh Perseroan sedang diperkarakan di Indonesia, Australia dan Selandia Baru.
- Reputasi dan bisnis Perseroan dapat terkena dampak negatif karena adanya larangan penerbangan ke Uni Eropa bagi sebagian perusahaan penerbangan Indonesia.
- Tingginya beban bunga dapat berdampak negatif terhadap profitabilitas Perseroan.
- Peningkatan tingkat inflasi dapat berdampak negatif terhadap strategi ekspansi armada pesawat
- Perseroan mungkin melakukan ekspansi bisnis melalui akuisisi maskapai penerbangan atau bisnis yang berhubungan dengan penerbangan, yang menghadapkan Perseroan pada ketidakpastian dan risiko integrasi terkait dengan akuisisi di masa yang akan datang.
- Perseroan mengalami kerugian dari kegiatan operasi selama kurun waktu sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dan kemungkinan akan terus mengalami kondisi tersebut.

Risiko Terkait Industri Penerbangan

- Industri penerbangan sangat kompetitif.
- Kenaikan beban bahan bakar dapat berdampak negatif terhadap bisnis Perseroan.
- Perubahan pada peraturan pemerintah dapat membahayakan bisnis Perseroan.

- Bisnis penerbangan ditandai dengan biaya tetap yang tinggi.
- Perseroan hanya memiliki jumlah pemasok yang terbatas untuk armada pesawat dan mesin.
- Reputasi dan bisnis Perseroan dapat terkena dampak negatif akibat kecelakaan atau insiden pesawat.
- Hasil operasi Perseroan dapat berfluktuasi dari waktu ke waktu yang disebabkan oleh perubahan siklus industri penerbangan dan bersifat musiman.
- Wabah flu burung, *severe acute respiratory syndrome* ("SARS"), virus influenza A (H1N1) atau penyakit menular lainnya, atau persepsi bahwa wabah tersebut dapat terjadi, mungkin secara negatif mempengaruhi permintaan perjalanan udara.
- Serangan teroris di masa yang akan datang, atau ancaman seperti serangan tersebut, dapat meningkatkan beban operasi dan mengurangi permintaan dari pelayanan Perseroan.
- Asuransi mungkin menjadi lebih sulit atau mahal didapatkan.

Risiko Terkait Indonesia

- Perubahan ekonomi domestik, regional atau global dapat mempengaruhi bisnis Perseroan.
- Ketidakstabilan politik dan sosial di Indonesia dapat secara negatif mempengaruhi perekonomian yang bisa memberikan dampak negatif yang bersifat material terhadap bisnis, kondisi keuangan, hasil dan prospek usaha Perseroan.
- Pertumbuhan otonomi daerah berpotensi menciptakan lingkungan bisnis yang tidak pasti bagi Perseroan dan dapat menambah beban Perseroan.
- Indonesia terletak di zona gunung berapi yang masih aktif dan memiliki risiko seismik yang tinggi yang dapat mengganggu kegiatan usaha Perseroan.
- Depresiasi atau volatilitas nilai tukar Rupiah dapat secara negatif mempengaruhi bisnis, kondisi keuangan, hasil usaha dan prospek Perseroan.
- Penurunan peringkat kredit Indonesia dan perusahaan Indonesia dapat secara material dan negatif mempengaruhi Perseroan dan harga pasar dari saham yang ditawarkan.

Risiko terkait Investasi pada saham Perseroan

- Harga saham Perseroan dapat berfluktuasi di masa yang akan datang.
- Penjualan saham Perseroan di masa yang akan datang dapat berdampak negatif terhadap harga pasar saham Perseroan.
- Kemampuan Perseroan untuk membayar dividen di masa yang akan datang akan bergantung pada laba di masa yang akan datang, kondisi keuangan, arus kas, kebutuhan modal kerja, ekspansi armada pesawat, dan pembatasan dari kreditur Perseroan.

Lebih lengkap tentang Risiko Usaha Perseroan dijelaskan dalam Bab V Prospektus ini.

Ikhtisar Data Keuangan Penting

Tabel berikut di bawah ini menggambarkan Ikhtisar Data Keuangan Konsolidasi Penting Perseroan untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada 30 September 2010 serta tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 yang telah diaudit dengan pendapat wajar tanpa pengecualian serta laporan keuangan konsolidasi yang berakhir pada tanggal 30 September 2009 yang telah ditinjau, oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) dan tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 dan 2007 yang telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Aryanto, Amir Jusuf, Mawar & Saptoto (RSM), dan tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2006 dan 2005 yang telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Aryanto, Amir Jusuf & Mawar (RSM), seluruhnya dengan pendapat wajar tanpa pengecualian, sebagai berikut:

(dalam Jutaan Rupiah)

Uraian	Untuk periode sembilan bulan yang berakhir			Untuk tahun yang berakhir 31 Desember				
	30 September	2010	2009*	2009	2008	2007	2006**	2005**
Pendapatan Usaha	12.685.074	11.849.325	17.860.373	19.349.675	14.042.430	12.570.096	12.628.876	
Jumlah Beban Usaha	12.974.971	11.225.815	16.942.084	17.996.468	13.310.258	12.319.120	12.840.456	
Laba (Rugi) Usaha	(289.897)	623.510	918.289	1.353.207	732.172	250.975	(211.581)	
Laba (Rugi) Bersih	194.867	570.155	1.018.616	975.049	152.735	710.612	(521.658)	
Jumlah Aset	14.222.683	14.399.429	14.802.423	15.303.831	11.952.914	9.983.692	9.497.492	

Uraian	Untuk periode sembilan bulan yang berakhir 30 September			Untuk tahun yang berakhir 31 Desember			
	2010	2009*	2009	2008	2007	2006**	2005**
Jumlah Kewajiban***)	11.065.799	12.625.290	11.581.400	13.887.851	13.182.429	12.230.349	12.946.999
Jumlah Ekuitas (Defisiensi Modal)	3.146.771	1.768.127	3.214.070	1.366.535	(1.266.719)	(2.245.749)	(3.447.924)

Catatan:

*) Tidak diaudit/(penelaahan terbatas)

**) Setelah penyesuaian dampak kumulatif penyajian kembali laporan keuangan konsolidasian tahun 2008 dan 2007

***) Tanpa hak minoritas

Untuk keterangan lebih rinci, dapat dilihat pada Bab IV mengenai Analisis dan Pembahasan Oleh Manajemen, Bab X mengenai Iktisar Data Keuangan Penting, dan Bab XVII mengenai Laporan Auditor Independen dan Laporan Keuangan Konsolidasi Perseroan.

Kebijakan Dividen

Sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia dan Anggaran Dasar Perseroan, laba bersih Perseroan dapat dibagikan kepada Pemegang Saham sebagai dividen setelah penyisihan dana cadangan wajib yang dipersyaratkan undang-undang. Pembagian dividen harus disetujui oleh Pemegang Saham melalui keputusan RUPS Tahunan berdasarkan rekomendasi Direksi Perseroan. Dividen hanya boleh dibagikan apabila Perseroan mempunyai saldo laba positif.

Dengan tetap memperhatikan peraturan perundangan yang berlaku, kondisi keuangan Perseroan serta kewajiban Perseroan terhadap para kreditur termasuk kreditur ECA, Manajemen Perseroan merencanakan kebijakan pembagian dividen tunai maksimum 50% (lima puluh persen) dari laba bersih Perseroan untuk setiap tahunnya dengan ketentuan (i) terdapat kelebihan kas (*excess cash*) Perseroan di tahun yang bersangkutan sebagaimana disyaratkan dalam Restrukturisasi Hutang tanggal 21 Desember 2010 (ii) tidak ada saldo yang jatuh tempo dan belum dibayar atas perjanjian sewa dan tidak ada saldo lainnya yang jatuh tempo dan belum dibayar atas peminjaman hutang lainnya dan (iii) tidak ada kejadian sehubungan dengan pailit dan ketidakmampuan membayar kewajiban yang ada. Berdasarkan hal tersebut diatas, Manajemen Perseroan berencana untuk membagikan dividen setidaknya sekali setahun kecuali diputuskan lain dalam RUPS.

Laba bersih yang tersedia untuk pembayaran dividen dapat berkurang dengan adanya kewajiban Perseroan untuk mengalokasikan cadangan. Peraturan perundang-undangan di Indonesia mensyaratkan cadangan sampai dengan sedikitnya 20% dari modal ditempatkan dan disetor Perseroan.

Dengan memperhatikan hal-hal di atas, Direksi Perseroan akan membayarkan dividen secara tunai dalam bentuk dividen kas, dengan persetujuan para pemegang saham dalam RUPS.

Lebih lengkap tentang Kebijakan Dividen dijelaskan dalam Bab XIII Prospektus ini.

Halaman ini sengaja dikosongkan

BAB I. PENAWARAN UMUM

Perseroan dan Pemegang Saham Penjual dengan ini melakukan Penawaran Umum Sebesar 6.335.738.000 (enam miliar tiga ratus tiga puluh lima juta tujuh ratus tiga puluh delapan ribu) atau sebesar 27,98% (dua puluh tujuh koma sembilan puluh delapan persen) dari jumlah modal yang ditempatkan dan disetor penuh Perseroan setelah Penawaran Umum, yang merupakan Saham Biasa Atas Nama Seri B, yang terdiri dari:

- Sebesar 4.400.000.000 (empat miliar empat ratus juta) lembar Saham Biasa Atas Nama Seri B yang merupakan Saham Baru yang dikeluarkan dari simpanan Perseroan dengan nilai nominal Rp500 (lima ratus Rupiah) setiap lembar saham ("Saham Baru"); dan
- Sebesar 1.935.738.000 (satu miliar sembilan ratus tiga puluh lima juta tujuh ratus tiga puluh delapan ribu) lembar Saham Biasa Atas Nama Seri B milik Pemegang Saham Penjual dengan nilai nominal Rp500 (lima ratus Rupiah) setiap saham ("Saham Divestasi").

Keseluruhan saham tersebut di atas ditawarkan kepada Masyarakat dengan Harga Penawaran Rp750 (tujuh ratus lima puluh Rupiah) setiap saham yang ditetapkan berlaku untuk seluruh Saham Yang Ditawarkan, yang harus dibayar penuh pada saat mengajukan FPPS. Jumlah Penawaran Umum adalah sebesar Rp4.751.803.500.000 (empat triliun tujuh ratus lima puluh satu miliar delapan ratus tiga juta lima ratus ribu Rupiah) yang terdiri dari sebesar Rp3.300.000.000.000 (tiga triliun tiga ratus miliar Rupiah) dari penawaran Saham Baru dan sebesar Rp1.451.803.500.000 (satu triliun empat ratus lima puluh satu miliar delapan ratus tiga juta lima ratus ribu Rupiah) dari penawaran Saham Divestasi.

Perseroan mengadakan program MESA dengan mengalokasikan saham sebanyak-banyaknya 5% (lima persen) dari jumlah penerbitan Saham Baru dan menerbitkan opsi saham untuk program MESOP sebanyak-banyaknya 0,97% (nol koma sembilan puluh tujuh persen) dari jumlah modal ditempatkan dan disetor penuh setelah Penawaran Umum.



Garuda Indonesia

Kegiatan Usaha:

Jasa Angkutan Udara Niaga

Berkedudukan di Jakarta Pusat

Kantor Pusat:

Jl. Kebon Sirih No. 44
Jakarta 10110
Indonesia
Telp. 62 21 231 1355, Fax. 62 21 231 1223

Kantor Manajemen:

Management Building, Garuda City
Bandara Udara Internasional Soekarno-Hatta
Cengkareng 19120, Indonesia
Telp. 62 21 5591 5671, Fax. 62 21 2291 5673

49 Kantor Cabang yang berlokasi di:

Jakarta, Bandung, Banda Aceh, Medan, Batam, Padang, Pekanbaru, Palembang, Yogyakarta, Solo, Semarang, Pangkal Pinang, Tanjung Karang, Jambi, Surabaya, Denpasar, Makassar, Manado, Balikpapan, Banjarmasin, Palangkaraya, Pontianak, Mataram, Jayapura, Biak, Timika, Malang, Kupang, Ternate, Kendari, Palu, Ambon, Singapura, Kuala Lumpur, Bangkok, Tokyo, Osaka, Nagoya, Seoul, Canton, Hongkong, Beijing, Shanghai, Sydney, Perth, Melbourne, Jeddah, Riyadh, Amsterdam.

RISIKO UTAMA YANG DAPAT MEMPENGARUHI KINERJA DAN KONDISI KEUANGAN PERSEROAN ADALAH KETERBATASAN PERSEROAN DALAM MEREKRUT, MELATIH, MEMPERTAHANKAN, DAN MEMOTIVASI PERSONIL KUNCI DAPAT MEMPENGARUHI BISNIS PERSEROAN.

RISIKO USAHA PERSEROAN SELENGKAPNYA DAPAT DILIHAT PADA BAB V PROSPEKTUS INI.

PERSEROAN BERGERAK DI BIDANG JASA ANGKUTAN UDARA NIAGA DIMANA BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NO. 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN DAN PERATURAN PRESIDEN NOMOR 36 TAHUN 2010 TENTANG DAFTAR BIDANG USAHA YANG TERTUTUP DAN BIDANG USAHA YANG TERBUKA DENGAN PERSYARATAN DI BIDANG PENANAMAN MODAL ("PERPRES 36/2010"), SAHAM PERSEROAN DAPAT DIMILIKI OLEH PIHAK ASING HINGGA 49% DENGAN KETENTUAN SALAH SATU PEMILIK MODAL NASIONAL HARUS TETAP LEBIH BESAR DARI KESELURUHAN PEMILIK MODAL ASING (*SINGLE MAJORITY*). NAMUN, BERDASARKAN PENJELASAN PASAL 2 UNDANG-UNDANG NOMOR 25 TAHUN 2007 TENTANG PENANAMAN MODAL DAN PASAL 4 PERPRES 36/2010, PEMBATASAN KEPEMILIKAN ASING TIDAK BERLAKU BAGI PENANAMAN MODAL TIDAK LANGSUNG ATAU PORTOFOLIO YANG TRANSAKSINYA DILAKUKAN MELALUI PASAR MODAL DALAM NEGERI.

MENGINGAT JUMLAH SAHAM YANG DITAWARKAN PADA PENAWARAN UMUM INI RELATIF TERBATAS, MAKA TERDAPAT KEMUNGKINAN PERDAGANGAN EFEK YANG DITAWARKAN MENJADI TERBATAS ATAU SAHAM-SAHAM TERSEBUT MENJADI KURANG LIKUID.

Perseroan didirikan dengan nama Garuda Indonesian Airways N.V. yang berkedudukan di Jakarta berdasarkan Akta Perseroan Terbatas No. 137 tanggal 31 Maret 1950, yang dibuat di hadapan Raden Kadiman, Notaris di Jakarta, telah disetujui oleh Menteri Kehakiman Republik Indonesia Serikat dalam keputusannya tertanggal 31 Maret 1950 dengan No. J.A. 5/12/10, telah didaftarkan dalam buku register di Kantor Pengadilan Negeri di Jakarta di bawah No. 327 pada tanggal 24 April 1950, dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia Serikat No. 30 tanggal 12 Mei 1950, Tambahan No. 136. Selanjutnya berdasarkan Undang-undang No. 9 Tahun 1969 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang No. 1 Tahun 1969 (Lembaran Negara tahun 1969 No. 16) tentang Bentuk-bentuk Usaha Negara menjadi Undang-undang (Lembaran Negara tahun 1969 No. 40), Peraturan Pemerintah No. 12 tahun 1969 tentang Perusahaan Perseroan (Persero) (Lembaran-Negara tahun 1969 No. 21), Peraturan Pemerintah No. 67 tahun 1971 (Lembaran-Negara tahun 1971 No. 87) tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Negara (P.N.) Perhubungan Udara "Garuda Indonesian Airways" menjadi Perusahaan Perseroan (Persero), juncto Surat Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia, tertanggal 4 Januari 1975 No. KEP-2/MK/IV/1/1975 tentang Penetapan Modal Perusahaan Perseroan (Persero) "P.T. Garuda Indonesian Airways", dilakukan penyesuaian terhadap bentuk hukum Perusahaan Negara (P.N.) Perhubungan Udara "Garuda Indonesian Airways" menjadi Perusahaan Perseroan (Persero), dimana dengan dilakukannya penyesuaian tersebut, Perusahaan Negara "Garuda Indonesian Airways" dinyatakan bubar pada saat pendirian Perusahaan Perseroan (Persero).

Status Perseroan sebagai Perusahaan Perseroan (Persero) PT Perusahaan Penerbangan Garuda Indonesia (Persero) dibentuk berdasarkan Akta Pendirian No. 8 tanggal 4 Maret 1975 sebagaimana diubah dengan Akta Perubahan No. 42 tanggal 21 April 1975, dan kemudian diubah dengan Akta Perubahan No. 24 tanggal 12 Juni 1975, ketiganya dibuat di hadapan Soelemen Ardjasasmita, S.H., Notaris di Jakarta yang telah mendapat pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia berdasarkan Surat Keputusan No. Y.A. 5/225/8 tertanggal 23 Juni 1975, dan telah didaftarkan di Pengadilan Negeri Jakarta pada tanggal 1 Juli 1975 berturut-turut di bawah No. 2250, 2251, dan 2252, serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 68, tanggal 26 Agustus 1975, Tambahan No. 434. Perubahan terakhir Anggaran Dasar Perseroan adalah sebagaimana Akta Pernyataan Keputusan Para Pemegang Saham Luar Biasa No. 24 tanggal 16 Nopember 2010, yang dibuat di hadapan Fathiah Helmi, S.H. Notaris di Jakarta, yang telah mendapat persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-54724.AH.01.02 Tahun 2010 tanggal 22 Nopember 2010, telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan di bawah No. AHU-0084627.AH.01.09 Tahun 2010 tanggal 22 Nopember 2010 dan No. AHU-0001962.AH.01.09.Tahun 2011 tanggal 10 Januari 2011 dan didaftarkan dalam Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan Jakarta Pusat di bawah Tanda Daftar Perusahaan No. 09.051.62.3758 tanggal 25 Januari 2011.

Perseroan memiliki 1 kantor pusat dan 6 Area Manajemen yang mengelola 49 kantor cabang, yaitu:

- Area *Western Indonesia*, yang mengelola 14 kantor cabang di Jakarta, Bandung, Banda Aceh, Medan, Batam, Padang, Pekanbaru, Palembang, Yogyakarta, Solo, Semarang, Pangkal Pinang, Tanjung Karang, Jambi;
- Area *Eastern Indonesia* yang mengelola 18 kantor cabang di Surabaya, Denpasar, Makassar, Manado, Balikpapan, Banjarmasin, Palangkaraya, Pontianak, Mataram, Jayapura, Biak, Timika, Malang, Kupang, Ternate, Kendari, Palu, Ambon;
- Area *Asia* yang mengelola 3 kantor cabang di Singapura, Kuala Lumpur, Bangkok;
- Area *Jepang, Korea, dan Cina*, yang mengelola 8 kantor cabang di Tokyo, Osaka, Nagoya, Seoul, Canton, Hongkong, Beijing, Shanghai;
- Area *South West Pacific* yang mengelola 3 kantor cabang di Sydney, Perth, Melbourne;
- Area *Europe dan Middle East* yang mengelola 3 kantor cabang di Jeddah, Riyadh, Amsterdam.

Perseroan memiliki 3 SBU, yaitu SBU Garuda Cargo yang mengelola bisnis kargo, SBU Garuda Sentra Medika (GSM) yang mengelola bisnis kesehatan, dan SBU Citilink yang mengelola bisnis di bidang angkutan udara niaga berjadwal yang berbiaya murah (LCC).

Perseroan memiliki penyertaan saham secara langsung pada 9 anak perusahaan sebagai berikut:

No	Anak Perusahaan	Bidang Usaha	Kepemilikan	Tahun Penyertaan	Status Operasi Komersial
1	PT Aero Wisata	Perhotelan, jasa boga dan agen perjalanan	99,99%	1989	sudah beroperasi
2	PT Abacus Distribution Systems Indonesia	Penyedia jasa sistem komputerisasi reservasi	95,00%	1995	sudah beroperasi
3	PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia***	Perbaikan dan pemeliharaan pesawat terbang	99,99%	2002	sudah beroperasi
4	PT Aero Systems Indonesia***	Penyedia jasa teknologi informasi	99,99%	2005	sudah beroperasi

No	Anak Perusahaan	Bidang Usaha	Kepemilikan	Tahun Penyertaan	Status Operasi Komersial
5	PT Citilink Indonesia***	Angkutan udara niaga	99,99%	2009	belum beroperasi*
6	PT Gapura Angkasa**	Pengelolaan <i>ground-handling</i> dan penunjang usaha penerbangan	37,5%	1998	sudah beroperasi
7	Abacus International Holdings Ltd**	Penyedia jasa sistem komputerisasi reservasi	2,065%	1997	sudah beroperasi
8	Pan Asia Pacific Aviation Services Ltd.**	Pengelolaan <i>ground-handling</i> dan penunjang usaha penerbangan	17,65%	1998	sudah beroperasi
9	PT Merpati Nusantara Airlines**	Penerbangan	4,21%	1978	sudah beroperasi

Catatan:

*) Citilink belum beroperasi dikarenakan masih dalam proses untuk memperoleh ijin usaha angkutan udara niaga

**) Tidak terkonsolidasi

***) Kepemilikan langsung dan tidak langsung melalui PT Aero Wisata

Perseroan melalui PT Aero Wisata memiliki penyertaan saham secara tidak langsung pada 18 perusahaan sebagai berikut:

No	Anak Perusahaan	Bidang Usaha	Kepemilikan	Tahun Penyertaan	Status Operasi Komersial
1.	PT Angkasa Citra Sarana Catering Service	Jasa boga	99,98%	1982	sudah beroperasi
2.	PT Aero Hotel Management	Jasa pengelolaan properti (hotel, apartemen, kondominium)	99,99%	2009	sudah beroperasi
3.	PT Aerojasa Perkasa	Jasa kargo	99,87%	1988	sudah beroperasi
4.	PT Bina Inti Dinamika	Jasa akomodasi	61,88%	1987	sudah beroperasi
5.	PT Belitung Inti Permai	Jasa akomodasi	99,98%	1992	belum beroperasi*
6.	PT Biro Perjalanan Wisata Satriavi	Jasa biro perjalanan wisata	99,98%	1974	sudah beroperasi
7.	PT Mandira Erajasa Wahana	Transportasi	99,98%	1988	sudah beroperasi
8.	PT Mirtasari Hotel Deveploment	Jasa akomodasi	99,98%	1979	sudah beroperasi
9.	PT Senggigi Pratama Internasional	Jasa akomodasi	99,98%	1997	sudah beroperasi
10.	Garuda Orient Holidays Pty. Ltd.	Jasa biro perjalanan wisata	100%	1981	sudah beroperasi
11.	Garuda Orient Holidays Korea Co. Ltd	Jasa biro perjalanan wisata	60%	2008	sudah beroperasi
12.	Garuda Orient Holidays Japan INC.	Jasa biro perjalanan wisata	60%	2009	sudah beroperasi
13.	PT Aeronurti**	Jasa akomodasi	45%	1996	sudah beroperasi
14.	PT Aeroprima**	Jasa akomodasi	40%	1993	sudah beroperasi
15.	PT Bumi Minang Padang**	Jasa akomodasi	10,10%	1989	sudah beroperasi
16.	PT Nusa Dua Graha Internasional**	Jasa akomodasi	7,54%	1988	sudah beroperasi
17.	PT Arthaloka Indonesia**	Jasa pengelolaan properti	2,58%	1988	sudah beroperasi
18.	PT Aerojasa Cargo	Jasa pengurusan transportasi (<i>freight forwarding</i>)	98,87%	2003	sudah beroperasi

Catatan:

*) PT Belitung Inti Permai belum beroperasi, pembangunan hotel masih dalam proses

**) Tidak terkonsolidasi

***) Kepemilikan langsung dan tidak langsung melalui PT Aerojasa Perkasa

Perseroan telah memperoleh persetujuan untuk melakukan Penawaran Umum Perdana sesuai dengan persetujuan privatisasi dari Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia yang tertuang dalam Surat Ketua Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia No.PW.01/5972/DPRRI/IX/2009 tanggal 16 September 2009, dan persetujuan RUPS yang dituangkan dalam Akta No. 24 tanggal 16 Nopember 2010, dibuat dihadapan Fathiah Helmi, SH, Notaris di Jakarta dan persetujuan pemegang saham Perseroan, antara lain berkenaan dengan jumlah Saham Baru dan harga penawaran, yang dituangkan dalam Keputusan Edaran Para Pemegang Saham Sebagai Pengganti dari RUPSLB tanggal 26 Januari 2011. Disamping itu, hal ini telah ditetapkan oleh Pemerintah sebagaimana tertuang dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 4 Tahun 2011 tanggal 11 Januari 2011 tentang Perubahan Struktur Kepemilikan Saham Negara Melalui Penerbitan dan Penjualan Saham Baru Pada Perusahaan Perseroan (Persero) PT Perusahaan Penerbangan Garuda Indonesia (Persero) Tbk.

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, struktur permodalan dan susunan pemegang saham serta komposisi kepemilikan saham Perseroan adalah sebagai berikut:

Modal Saham
Terdiri Dari Saham Seri A Dwiwarna dan Saham Biasa Atas Nama Seri B
Dengan Nilai Nominal Rp500 (lima ratus Rupiah) Setiap Saham

Pemegang Saham	Jumlah Saham	Nilai Nominal (Rp)	%
A. Modal Dasar			
Saham Seri A Dwiwarna	1	500	
Saham Biasa Atas Nama Seri B	29.999.999.999	14.999.999.999.500	
Jumlah Modal Dasar	30.000.000.000	15.000.000.000.000	
B. Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Saham Seri A Dwiwarna Negara Republik Indonesia	1	500	0,00
Saham Biasa Atas Nama Seri B Negara Republik Indonesia	15.653.127.999	7.826.563.999.500	85,82
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	1.935.738.000	967.869.000.000	10,61
PT Angkasa Pura II (Persero)	403.634.000	201.817.000.000	2,21
PT Angkasa Pura I (Persero)	248.496.000	124.248.000.000	1,36
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	18.240.996.000	9.120.498.000.000	100,00
C. Saham dalam Portepel	11.759.004.000	5.879.502.000.000	

Saham Seri A – Dwiwarna

Saham yang dikeluarkan Perseroan terdiri dari Saham Seri A Dwiwarna dan Saham Biasa Atas Nama Seri B. Perseroan hanya mengeluarkan 1 (satu) Saham Seri A Dwiwarna yang dimiliki oleh Negara Republik Indonesia dan tidak dapat dipindah tangankan kepada siapapun.

Saham Seri A Dwiwarna adalah saham yang memberikan hak istimewa kepada Negara Republik Indonesia sebagaimana diuraikan di bawah ini:

- Mengangkat dan memberhentikan anggota Direksi dan Dewan Komisaris
- Melakukan perubahan Anggaran Dasar
- Melakukan penggabungan, peleburan dan pengambilalihan
- Melakukan pembubaran dan likuidasi

Saham Biasa Atas Nama Seri B

Sesuai dengan Anggaran Dasar Perseroan, diutarakan bahwa sepanjang dalam Anggaran Dasar tidak ditetapkan lain maka pemegang saham Seri A Dwiwarna dan Saham Seri B mempunyai hak yang sama. Sehubungan dengan hal tersebut, maka sesuai dengan Anggaran Dasar Perseroan, Saham Seri B mempunyai hak yang sama antara lain untuk (i) menghadiri dan memberikan suara dalam RUPS, (ii) menerima dividen, dan (iii) membeli saham baru Perseroan. Sedangkan hak istimewa dari pemegang saham Seri A telah diterangkan di atas.

Dengan terjualnya seluruh Saham Baru dan Saham Divestasi, yang ditawarkan pada Penawaran Umum ini, maka struktur permodalan dan susunan pemegang saham serta komposisi kepemilikan saham dalam Perseroan sesudah Penawaran Umum, secara proforma menjadi sebagai berikut:

Modal Saham
Terdiri Dari Saham Seri A Dwiwarna dan Saham Biasa Atas Nama Seri B
Dengan Nilai Nominal Rp500 (lima ratus Rupiah) Setiap Saham

Keterangan	Sebelum Penawaran Umum			Sesudah Penawaran Umum		
	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
A.Modal Dasar						
Saham Seri A Dwiwarna	1	500		1	500	
Saham Biasa Atas Nama Seri B	29.999.999.999	14.999.999.999.500		29.999.999.999	14.999.999.999.500	
Jumlah Modal Dasar	30.000.000.000	15.000.000.000.000		30.000.000.000	15.000.000.000.000	

Keterangan	Sebelum Penawaran Umum			Sesudah Penawaran Umum		
	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
A. Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh:						
Saham Seri A Dwiwarna:						
Negara Republik Indonesia	1	500	0,00	1	500	0,00
Saham Biasa Atas Nama Seri B:						
- Negara Republik Indonesia	15.653.127.999	7.826.563.999.500	85,82	15.653.127.999	7.826.563.999.500	69,14
- PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	1.935.738.000	967.869.000.000	10,61	-	-	-
- PT Angkasa Pura II (Persero)	403.634.000	201.817.000.000	2,21	403.634.000	201.817.000.000	1,78
- PT Angkasa Pura I (Persero)	248.496.000	124.248.000.000	1,36	248.496.000	124.248.000.000	1,10
- Masyarakat	-	-	-	6.335.738.000	3.167.869.000.000	27,98
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	18.240.996.000	9.120.498.000.000	100,00	22.640.996.000	11.320.498.000.000	100,00
A.Saham Dalam Portepel	11.759.004.000	5.879.502.000.000		7.359.004.000	3.679.502.000.000	

Perseroan akan mencatatkan sebesar 22.640.996.000 (dua puluh dua miliar enam ratus empat puluh juta sembilan ratus sembilan puluh enam ribu) lembar saham, yang terdiri dari 18.240.996.000 (delapan belas miliar dua ratus empat puluh juta sembilan ratus sembilan puluh enam ribu) lembar saham lama yang berasal dari pemegang saham Perseroan sebelum pelaksanaan Penawaran Umum dan sebesar 4.400.000.000 (empat miliar empat ratus juta) lembar saham yang merupakan Saham Baru Perseroan yang seluruhnya ditawarkan dalam Penawaran Umum ini. Jumlah saham yang akan dicatatkan pada BEI adalah seluruh atau 100% (seratus persen) saham Perseroan yang telah dan akan dikeluarkan dan disetor penuh setelah Penawaran Umum.

Bank Mandiri bermaksud melakukan divestasi untuk mematuhi Undang-undang Perbankan dan ketentuan dalam perjanjian obligasi konversi yang diterbitkan Perseroan. Berdasarkan Pasal 7 UU Perbankan, bank hanya dapat melakukan penyertaan modal sementara untuk mengatasi akibat kegagalan kredit, dengan syarat harus menarik kembali penyertaannya dalam waktu 5 (lima) tahun atau perusahaan telah memperoleh laba. Berdasarkan peraturan Bank Indonesia, semakin lama penyertaan modal sementara tersebut kualitasnya semakin menyusut.

Perseroan menerima pembiayaan dari beberapa bank yang kemudian melakukan merger menjadi Bank Mandiri. Untuk melunasi hutang tersebut Perseroan menerbitkan obligasi wajib konversi pada 2001 yang kemudian direstrukturisasi pada 2009. Dalam perjanjian restrukturisasi tersebut disepakati bahwa pembayaran secara tunai senilai kurang lebih 5% (lima persen) dari pokok obligasi wajib konversi sedang sisanya akan dikonversikan menjadi saham Perseroan. Perseroan dan Bank Mandiri sepakat untuk mengikutsertakan saham hasil konversi tersebut dalam Penawaran Umum Perdana yang akan dilakukan oleh Perseroan. Pada 2009 konversi tersebut telah dilakukan dan Bank Mandiri telah menyatakan akan turut serta dalam Penawaran Umum ini.

Berdasarkan keputusan RUPSLB Perseroan tanggal 15 Nopember 2010 sebagaimana diubah dengan Keputusan Edaran Para Pemegang Saham Sebagai Pengganti dari RUPSLB tanggal 26 Januari 2011, para pemegang saham telah menyetujui program kepemilikan saham Perseroan oleh Manajemen dan Karyawan (*Management and Employee Stock Allocation/MESA*) melalui penjatahan saham untuk Para Pemesan Khusus yang terdiri dari saham penghargaan dan saham diskon, serta pemberian hak opsi kepada Manajemen dan Karyawan (*Management & Employee Stock Options Plan/MESOP*). Berdasarkan persetujuan para pemegang saham tersebut, Direksi Perseroan telah menetapkan jumlah saham untuk program MESA sebanyak-banyaknya 5% (lima persen) dari jumlah penerbitan Saham Baru dan opsi saham untuk program MESOP sebanyak-banyaknya 0,97% (nol koma sembilan puluh tujuh persen) dari jumlah modal ditempatkan dan disetor penuh setelah Penawaran Umum.

Program Kepemilikan Saham Karyawan dan Manajemen Perseroan

Tujuan utama Program Kepemilikan Saham Manajemen dan Karyawan Perseroan adalah untuk memberikan penghargaan dan sebagai bagian dari program total *reward* kepada pegawai atas kontribusinya kepada Perseroan dan untuk meningkatkan rasa memiliki (*sense of belonging*) pegawai terhadap Perseroan yang diharapkan dapat meningkatkan nilai perusahaan (*shareholder value*).

a. **Program Alokasi Saham Manajemen dan Karyawan (Management and Employee Stock Allocation/MESA)**

Program MESA adalah program pemilikan saham dengan penjatahan pasti dari Saham Baru yang ditawarkan kepada Para Pemesan Khusus (Peserta Program MESA), terdiri dari Direksi, Dewan Komisaris (kecuali komisaris independen), dan pegawai tetap Perseroan yang tercatat pada data Perseroan pada tanggal 30 Nopember 2010 sebagaimana ditetapkan dalam Surat Keputusan Direksi No. JKTDZ/SKEP-50006/11 tertanggal 26 Januari 2011 tentang Program Pemberian Saham Penghargaan, Saham Diskon dan Hak Opsi Pembelian Saham untuk Pegawai dan Manajemen PT Garuda Indonesia (Persero).

Program MESA diimplementasikan sesuai dengan Peraturan Bapepam No.IX.A.7 yang memperkenankan maksimum 10% (sepuluh persen) dari Saham Yang Ditawarkan kepada publik, dialokasikan sebagai jatah pasti kepada manajemen dan karyawan dan/atau pihak-pihak tertentu yang ditetapkan dalam Surat Keputusan yang diterbitkan oleh Perseroan. Berdasarkan keputusan RUPSLB Perseroan tanggal 15 Nopember 2010 sebagaimana diubah dengan Keputusan Edaran Para Pemegang Saham Sebagai Pengganti dari RUPSLB, telah disetujui saham yang dialokasikan untuk program MESA sebanyak-banyaknya 5% (lima persen) dari jumlah penerbitan Saham Baru atau sebanyak-banyaknya 220.000.000 (dua ratus dua puluh juta) saham.

Pegawai yang tidak mendapat alokasi Program MESA adalah:

- 1) Pegawai dalam status cuti luar tanggungan
- 2) Pegawai dalam status pembinaan

Alokasi saham untuk MESA terdiri dari:

- a. Saham Penghargaan, yaitu pemberian saham kepada pegawai sebagai Penghargaan, dalam jumlah sebanyak-banyaknya 1% dari total Saham Baru.
- b. Saham Diskon, yaitu pemberian potongan harga kepemilikan saham kepada pegawai dalam bentuk potongan harga dari harga saham Penawaran Umum dalam jumlah sebanyak-banyaknya 4% dari total Saham Baru.

Dalam hal jumlah saham yang dipesan dalam program MESA kurang dari 220.000.000 (dua ratus dua puluh juta) saham, maka sisa saham akan ditawarkan kembali kepada masyarakat. Dengan terjualnya seluruh Saham Yang Ditawarkan Perseroan dalam Penawaran Umum ini telah terjual, maka susunan modal saham dan pemegang saham Perseroan sebelum dan sesudah Penawaran Umum ini (sudah termasuk saham yang dialokasikan kepada manajemen dan karyawan dalam program MESA), secara proforma menjadi sebagai berikut:

**Terdiri Dari Saham Seri A Dwiwarna dan Saham Biasa Atas Nama Seri B
Dengan Nilai Nominal Rp500 (lima ratus Rupiah) Setiap Saham**

Keterangan	Sebelum Penawaran Umum			Sesudah Penawaran Umum dan MESA		
	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
A. Modal Dasar						
Saham Seri A Dwiwarna	1	500		1	500	
Saham Biasa Atas Nama Seri B	29.999.999.999	14.999.999.999.500		29.999.999.999	14.999.999.999.500	
Jumlah Modal Dasar	30.000.000.000	15.000.000.000.000		30.000.000.000	15.000.000.000.000	
A.Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh:						
Saham Seri A Dwiwarna:						
Negara Republik Indonesia	1	500	0,00	1	500	0,00
Saham Biasa Atas Nama Seri B:						
- Negara Republik Indonesia	15.653.127.999	7.826.563.999.500	85,82	15.653.127.999	7.826.563.999.500	69,14
- PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	1.935.738.000	967.869.000.000	10,61	-	-	-
- PT Angkasa Pura II (Persero)	403.634.000	201.817.000.000	2,21	403.634.000	201.817.000.000	1,78
- PT Angkasa Pura I (Persero)	248.496.000	124.248.000.000	1,36	248.496.000	124.248.000.000	1,10
- MESA	-	-	-	220.000.000	110.000.000.000	0,97
- Masyarakat	-	-	-	6.115.738.000	3.057.869.000.000	27,01
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	18.240.996.000	9.120.498.000.000	100,00	22.640.996.000	11.320.498.000.000	100,00
A.Saham Dalam Portepel	11.759.004.000	5.879.502.000.000		7.359.004.000	3.679.502.000.000	

Aspek Perpajakan MESA

Aspek perpajakan dalam Program MESA adalah sebagai berikut :

1. Saham Penghargaan akan dibayar oleh Peserta Program MESA dengan sebagian jasa produksi berupa bonus yang akan ditetapkan Direksi. Bonus tersebut merupakan obyek pajak penghasilan, sehingga akan menjadi beban Perseroan.

2. Saham Diskon akan dibayar dengan harga diskon sebesar 10% dari Harga Penawaran saham pada Penawaran Umum. Jika Peserta menggunakan haknya untuk membeli saham yang jatahnya dialokasikan kepadanya, maka 10% dari harga saham yang merupakan diskon tersebut akan menjadi beban Perseroan. Nilai diskon yang diterima oleh Peserta Program MESA yang melakukan pembelian saham merupakan obyek pajak penghasilan, dalam hal ini pajak penghasilan atas diskon tersebut juga akan menjadi beban Perseroan.
3. Pajak atas transaksi program MESA menjadi beban peserta.

Mekanisme Pelaksanaan Program MESA

Mekanisme pelaksanaan program MESA adalah sebagai berikut:

1. Saham Penghargaan
 - a. Saham Penghargaan diberikan kepada seluruh peserta yang memenuhi persyaratan atas nama masing-masing peserta.
 - b. Saham Penghargaan memiliki *lock-up* period selama 12 bulan, yaitu selama masa lock-up saham tidak dapat diikutsertakan dalam transaksi di bursa.
 - c. Peserta tidak dikenakan biaya atas kepemilikan saham Penghargaan.
2. Saham Diskon
 - a. Saham Diskon ditawarkan kepada seluruh peserta yang memenuhi persyaratan atas nama dari masing-masing peserta.
 - b. Peserta yang menyetujui penawaran dapat membeli Saham Diskon dengan harga sebesar 90% (sembilan puluh persen) dari harga saham pada saat Penawaran Umum.
 - c. Saham Diskon memiliki *lock-up* period selama 12 (dua belas) bulan yaitu selama masa lock-up saham tidak dapat diikutsertakan dalam transaksi di bursa.
 - d. Apabila terdapat sisa alokasi Saham Diskon yang disebabkan saham tidak dibeli oleh peserta, maka peserta yang memenuhi syarat (*eligible*) dimungkinkan untuk mengajukan pemberian jatah tambahan dengan jumlah maksimal 1 (satu) kali jumlah pemberian jatah yang telah dialokasikan peserta yang apabila total permohonan tambahan melebihi kapasitas sisa alokasi maka jatah tambahan diberikan secara proporsional.
 - e. Biaya yang timbul atas program Saham Diskon sebanyak 10% (sepuluh persen) menjadi beban Perseroan dan 90% (sembilan puluh persen) menjadi beban peserta.

b. Program Pemberian Opsi Pembelian Saham kepada Manajemen dan Karyawan (Management and Employee Stock Option Plan/MESOP)

Program MESOP adalah pemberian hak opsi pembelian saham kepada peserta program untuk membeli saham baru yang akan dikeluarkan dari portefel Perseroan, sebanyak-banyaknya sebesar 10% (sepuluh persen) dari modal ditempatkan dan disetor Perseroan dalam waktu 2 (dua) tahun, sesuai ketentuan Peraturan Bapepam dan LK No.IX.D.4. tentang Penambahan Modal Tanpa Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu. Mekanisme pelaksanaan MESOP akan dilakukan sesuai dengan Peraturan BEI No.I-A yang akan dilaporkan kemudian. Penanggung jawab program MESOP adalah Direksi di bawah pengawasan Dewan Komisaris dan akan dilaporkan dalam RUPS. Berdasarkan keputusan RUPSLB Perseroan tanggal 15 Nopember 2010 sebagaimana diubah dengan Keputusan Edaran Para Pemegang Saham Sebagai Pengganti dari RUPSLB, telah disetujui opsi saham untuk program MESOP sebanyak-banyaknya 0,97% (nol koma sembilan puluh tujuh persen) dari jumlah modal ditempatkan dan disetor penuh setelah Penawaran Umum.

Peserta Program MESOP terdiri dari Direksi, Dewan Komisaris (kecuali komisaris independen), dan pegawai tetap Perseroan yang tercatat pada data Perseroan pada tanggal 15 Januari 2011. Sedangkan peserta program MESOP tahap selanjutnya adalah Direksi, Dewan Komisaris (kecuali komisaris independen), dan pegawai tetap Perseroan yang tercatat dalam data Perseroan selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari sebelum penerbitan hak opsi.

Pegawai yang tidak mendapat alokasi Program MESOP adalah:

- 1) Pegawai dalam status cuti luar tanggungan
- 2) Pegawai dalam status pembinaan
- 3) Pegawai yang ditempatkan di anak perusahaan/instansi lain, dengan ketentuan akan mendapat alokasi pada tahap MESOP berikutnya apabila termasuk dalam kriteria sebagaimana termasuk pada penjelasan diatas

Dengan terjualnya seluruh Saham Yang Ditawarkan Perseroan dalam Penawaran Umum, maka susunan modal saham dan pemegang saham Perseroan sebelum Penawaran Umum dan sesudah Penawaran Umum ini (sudah termasuk saham yang dialokasikan kepada manajemen dan karyawan dalam program MESA) serta pelaksanaan MESOP, secara proforma menjadi sebagai berikut:

Modal Saham
Terdiri Dari Saham Seri A Dwiwarna dan Saham Biasa Atas Nama Seri B
Dengan Nilai Nominal Rp500 (lima ratus Rupiah) Setiap Saham

Keterangan	Sesudah Penawaran Umum dan MESA			Sesudah Penawaran Umum, MESA dan MESOP		
	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
A.Modal Dasar						
Saham Seri A Dwiwarna	1	500		1	500	
Saham Biasa Atas Nama Seri B	29.999.999.999	14.999.999.999.500		29.999.999.999	14.999.999.999.500	
Jumlah Modal Dasar	30.000.000.000	15.000.000.000.000		30.000.000.000	15.000.000.000.000	
A.Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh:						
Saham Seri A Dwiwarna:						
Negara Republik Indonesia	1	500	0,00	1	500	0,00
Saham Biasa Atas Nama Seri B:						
- Negara Republik Indonesia	15.653.127.999	7.826.563.999.500	69,14	15.653.127.999	7.826.563.999.500	68,47
- PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	-	-	-	-	-	-
- PT Angkasa Pura II (Persero)	403.634.000	201.817.000.000	1,78	403.634.000	201.817.000.000	1,77
- PT Angkasa Pura I (Persero)	248.496.000	124.248.000.000	1,10	248.496.000	124.248.000.000	1,09
- MESA	220.000.000	110.000.000.000	0,97	220.000.000	110.000.000.000	0,96
- MESOP	-	-	-	220.000.000	110.000.000.000	0,96
- Masyarakat	6.115.738.000	3.057.869.000.000	27,01	6.115.738.000	3.057.869.000.000	26,75
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	22.640.996.000	11.320.498.000.000	100,00	22.860.996.000	11.430.498.000.000	100,00
A.Saham Dalam Portepel	7.359.004.000	3.679.502.000.000		7.139.004.000	3.569.502.000.000	

Tahapan Program MESOP

Tahapan program MESOP akan dilakukan dengan menerbitkan hak opsi dalam 3 (tiga) tahap dengan rincian sebagai berikut:

- Tahap Pertama

Jumlah hak opsi yang akan diterbitkan sebesar maksimum 40% (empat puluh persen) dari total saham dalam program MESOP, dan akan diberikan kepada peserta program MESOP bersamaan dengan tanggal pencatatan saham Perseroan di BEI.

- Tahap Kedua

Jumlah hak opsi yang akan diterbitkan sebesar maksimum 30% (tiga puluh persen) dari total saham dalam program MESOP.

- Tahap Ketiga

Jumlah hak opsi yang akan diterbitkan sebesar maksimum 30% (tiga puluh lima persen) dari total saham dalam program MESOP.

Periode Pelaksanaan Hak Opsi akan ditetapkan dikemudian hari, sebanyak-banyaknya 2 (dua) periode pelaksanaan setiap tahunnya dan Harga Pelaksanaan akan ditetapkan dengan mengacu pada ketentuan yang termaktub dalam butir V.2.2 Peraturan I-A Lampiran I Keputusan Direksi PT Bursa Efek Jakarta No.Kep 305/BJ/07-2004 tertanggal 19 Juli 2004, yaitu sekurang-kurangnya 90% dari harga rata-rata penutupan saham Perusahaan. Tercatat yang bersangkutan selama kurun waktu 25 (dua puluh lima) Hari Bursa berturut-turut di Pasar Reguler sebelum laporan akan dilaksanakannya Periode Pelaksanaan.

Pelaksanaan Program MESOP akan dilakukan sesuai dengan syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan yang akan ditetapkan oleh Direksi Perseroan dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Aspek Perpajakan MESOP

Aspek perpajakan dalam Program MESOP adalah sebagai berikut :

1. Untuk Program MESOP berlaku ketentuan PSAK 53 tentang Kompensasi Berbasis Saham, dimana Perseroan akan mencatat biaya sehubungan dengan pemberian Hak Opsi tersebut yang akan dihitung dengan menggunakan metode *Black-scholes*. Bilamana Pemegang hak Opsi melaksanakan haknya untuk membeli saham, maka biaya tersebut akan tereliminasi dan dicatat sebagai penyertaan saham dan agio saham bilamana harga pelaksanaan diatas harga nominal.
Penerapan PSAK No.53 akan diimplementasikan dalam Laporan Keuangan Perseroan atas Hak Opsi yang telah didistribusikan.
2. Pajak atas transaksi program MESOP menjadi beban peserta.

Mekanisme Pelaksanaan Program MESOP

Mekanisme pelaksanaan program MESOP adalah sebagai berikut:

- a. Hak opsi pembelian saham ditawarkan kepada seluruh peserta yang memenuhi persyaratan.
- b. Hak opsi pembelian saham yang dibagikan dalam program MESOP dapat digunakan oleh Peserta untuk membeli saham baru Perseroan dengan harga yang akan ditetapkan dengan memperhatikan peraturan dan perundangan yang berlaku.
- c. Hak Opsi pembelian saham akan diterbitkan oleh perseroan dalam 3 tahapan selama periode 2 tahun setelah tanggal pencatatan di BEI.
- d. Hak Opsi, tahap Pertama diberikan bersamaan dengan tanggal pencatatan saham di BEI. Tahap kedua diberikan selambat-lambatnya pada bulan Desember 2011. Tahap Ketiga diberikan selambat-lambatnya pada Bulan Desember 2012
- e. Hak Opsi yang diterbitkan dalam setiap tahap akan dikenakan *vesting period* selama 12 (dua belas) bulan sejak tanggal penerbitannya yaitu periode transaksi yang diperkenankan untuk dikonversi hak opsi menjadi saham.
- f. Tahap pelaksanaan hak opsi :
 - Hak opsi memiliki *vesting period* selama 12 bulan
 - Hak opsi memiliki umur opsi selama 5 tahun
- g. Harga pelaksanaan hak Opsi akan ditetapkan berdasarkan peraturan yang berlaku, peserta yang akan menggunakan hak opsi untuk membeli saham, wajib membayar secara penuh harga pelaksanaan dan biaya-biaya lainnya yang timbul dalam rangka pelaksanaan hak opsi tersebut.

Pelaksanaan teknis pembagian, distribusi, peserta, dan transaksi program MESA dan MESOP akan ditetapkan dalam surat keputusan Direksi dengan persetujuan Dewan Komisaris.

Selain program MESOP tersebut di atas Perseroan tidak bermaksud untuk mengeluarkan atau mencatatkan saham baru dan/atau efek lainnya yang dapat dikonversikan menjadi saham dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan sejak Tanggal Efektif.

Negara Republik Indonesia melalui Kementerian BUMN selaku pemegang saham pengendali Perseroan telah memberitahukan kepada Perseroan bahwa dalam jangka waktu 6 (enam) bulan sejak Tanggal Pencatatan Saham Pada Bursa Efek Indonesia, Negara Republik Indonesia tidak akan menjual atau mengalihkan saham yang dimilikinya di Perseroan.

BAB II. RENCANA PENGGUNAAN DANA YANG DIPEROLEH DARI HASIL PENAWARAN UMUM

Perseroan bermaksud menggunakan dana yang diperoleh dari hasil Penawaran Umum atas Saham Baru, setelah dikurangi biaya emisi yang terkait dengan Penawaran Umum untuk:

- 80% akan digunakan untuk pengembangan armada baru. Penambahan armada baru yang direncanakan adalah pesawat B737-800 NG sebanyak 10 unit, B777 sebanyak 10 unit, A330-200 sebanyak 6 unit, serta pesawat tipe *narrow-body* untuk Citilink sebanyak 5 unit, serta pesawat tipe Sub-100 sebanyak 5 unit. Untuk jangka waktu penambahan armada baru ini, akan disesuaikan dengan jadwal penyerahan pesawat udara, yaitu sampai dengan tahun 2016 berdasarkan perjanjian dengan produsen pesawat udara yang telah diuraikan dalam bagian lain Prospektus.

Dana diperlukan baik untuk pembayaran *Pre-Delivery Payment* (PDP) pesawat yang dibeli, *security deposit* pesawat yang disewa, *final payment* pembelian pesawat baru, maupun belanja modal lain yang diperlukan dalam rangka pengembangan armada, seperti *spare parts* dan komponen pesawat, serta persediaan *engine/mesin* pesawat. *Final payment* pembelian pesawat akan dilakukan dengan pembiayaan (*financing*), termasuk dengan cara *sale and (operating) lease back*.

Pengembangan armada baru harus dilakukan untuk mencegah kenaikan arus penumpang, kenaikan frekuensi penerbangan, peningkatan efisiensi bahan bakar dan menurunkan beban perawatan pesawat udara dikarenakan umur pesawat Perseroan. Selain itu, penggunaan dana diperlukan untuk memenuhi kewajiban Perseroan sesuai perjanjian antara Perseroan dengan produsen pesawat udara termasuk Boeing dan Airbus, terutama pembayaran uang muka (*predelivery payment*) sebagaimana diuraikan dalam bagian lain Prospektus. Tidak ada hubungan afiliasi antara Perseroan dengan Boeing dan Airbus.

- 20% akan digunakan untuk membiayai belanja modal Perseroan, baik di Perseroan maupun Anak Perusahaan yang diperlukan untuk pengembangan usaha. Jenis belanja modal yang akan dilakukan adalah untuk pengembangan teknologi informasi, baik untuk peningkatan pelayanan maupun operasi penerbangan, untuk peningkatan kualitas dan kapabilitas perawatan pesawat, untuk pembelian suku cadang dan komponen, dan belanja-belanja modal lainnya yang diperlukan baik untuk pengembangan, peningkatan pelayanan, maupun untuk kelancaran operasional. Pendanaan yang diberikan kepada Anak Perusahaan adalah dalam bentuk pinjaman.

Dana untuk investasi akan digunakan untuk Anak Perusahaan, yaitu GMF AeroAsia, Aerowisata, ASYST, Abacus, berupa investasi untuk *flight equipment* dan *maintenance-modification program*, untuk peningkatan kapabilitas GMF AeroAsia dalam merawat pesawat B737-800, dan investasi untuk IT (baik peningkatan pelayanan maupun operasi).

Manajemen Perseroan menyatakan bahwa setiap penggunaan dana yang diperoleh dari hasil Penawaran Umum akan mengikuti ketentuan peraturan dan perundangan yang berlaku.

Perseroan akan mempertanggungjawabkan realisasi penggunaan dana hasil Penawaran Umum ini secara periodik kepada Pemegang Saham dalam RUPS dan melaporkan kepada BAPEPAM dan LK sesuai dengan Peraturan No.X.K.4 Lampiran Keputusan Ketua BAPEPAM No.Kep-27/PM/2003 tanggal 17 Juli 2003 tentang Laporan Realisasi Penggunaan Dana Hasil Penawaran Umum.

Apabila di kemudian hari Perseroan bermaksud mengubah rencana penggunaan dananya, maka Perseroan terlebih dahulu akan meminta persetujuan RUPS dan akan melaporkannya ke BAPEPAM dan LK sesuai dengan Peraturan No.X.K.4 Lampiran Keputusan Ketua BAPEPAM No.Kep-27/PM/2003 tanggal 17 Juli 2003 tentang Laporan Realisasi Penggunaan Dana Hasil Penawaran Umum.

Sesuai dengan Surat Edaran yang diterbitkan oleh Bapepam dan LK No. SE-05/BL/2006 tanggal 29 September 2006 tentang Keterbukaan Informasi Mengenai Biaya yang Dikeluarkan Dalam Rangka Penawaran Umum, biaya yang dikeluarkan oleh Perseroan adalah sekitar 3,428% dari nilai Penawaran Umum yang meliputi:

- Biaya jasa untuk penjamin emisi efek sebesar 2,0%, yang terdiri dari :
 - Biaya jasa penyelenggaraan (*Management fee*) sebesar 1,25%
 - Biaya jasa penjaminan (*Underwriting fee*) sebesar 0,40%
 - Biaya jasa penjualan (*Selling fee*) sebesar 0,35%
- Biaya Lembaga dan Profesi Penunjang Pasar Modal sebesar 0,378%, yang terdiri dari :
 - Akuntan Publik sebesar 0,126%
 - Konsultan Hukum sebesar 0,225%
 - Notaris sebesar 0,003%
 - Biro Administrasi Efek sebesar 0,006%
 - Penilai sebesar 0,018%
- Biaya Konsultan sebesar 0,235%
- Biaya Pemasaran (percetakan, iklan dan paparan publik) sebesar 0,814%

Dana hasil penjualan Saham Divestasi yang ditawarkan oleh Pemegang Saham Penjual dalam Penawaran Umum ini akan dibayarkan kepada Pemegang Saham Penjual. Perseroan tidak akan menerima hasil dari penjualan Saham Divestasi. Pemegang Saham Penjual dan Perseroan akan secara bersama-sama menanggung beban biaya emisi saham sehubungan dengan Penawaran Umum.

Sesuai dengan Perjanjian Penggantian Biaya tanggal 26 Januari 2011 antara Perseroan dan Pemegang Saham Penjual, biaya yang dikeluarkan dalam rangka Penawaran Umum ini akan ditanggung secara proporsional antara Pemegang Saham Penjual dan Perseroan, berdasarkan jumlah saham yang dijual oleh Pemegang Saham Penjual dan jumlah saham yang akan ditawarkan oleh Perseroan dalam Penawaran Umum ini.

BAB III. PERNYATAAN HUTANG

Pernyataan hutang berikut diambil dari laporan keuangan konsolidasi Perseroan untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 yang telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) dengan pendapat wajar tanpa pengecualian atas laporan keuangan konsolidasi tersebut.

Pada tanggal 30 September 2010, Perseroan mempunyai kewajiban yang seluruhnya berjumlah Rp11.065.799 juta, terdiri dari kewajiban lancar sebesar Rp5.856.729 juta, dan kewajiban tidak lancar sebesar Rp5.209.070 juta, dengan perincian sebagai berikut:

		(dalam jutaan Rupiah)
Keterangan		Jumlah
Kewajiban Lancar		
Hutang Bank		207.315
Hutang Usaha		35.440
- Pihak hubungan istimewa		781.185
- Pihak ketiga		281.268
Hutang Lain-lain		61.033
Hutang Pajak		1.175.982
Biaya masih harus dibayar		1.848.424
Pendapatan diterima dimuka		118.970
Uang muka diterima		255.600
Hutang jangka panjang yang jatuh tempo satu tahun		711.617
- Pinjaman jangka panjang		379.894
- Hutang sewa pembiayaan		-
- Kewajiban estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat		5.856.729
Jumlah Kewajiban Lancar		5.856.729
Kewajiban Tidak Lancar		
Hutang jangka panjang - setelah dikurangi bagian jatuh tempo dalam satu tahun		1.584.500
- Pinjaman jangka panjang		1.863.338
- Hutang sewa pembiayaan		202.622
- Kewajiban estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat		-
Obligasi konversi		106.523
Kewajiban pajak tangguhan		1.435.763
Kewajiban imbalan pasca kerja		16.323
Kewajiban tidak lancar lain		5.209.070
Jumlah Kewajiban Tidak Lancar		11.065.799

1. KEWAJIBAN LANCAR

Hutang Bank

Hutang bank Perseroan per 30 September 2010 adalah sebesar Rp207.315 juta yang terdiri dari hutang bank Perseroan dan untuk Anak Perusahaan sebagai berikut:

PT Bank Negara IndonesiaTbk

Pada tanggal 28 Juli 2009, GMF AeroAsia, Anak Perusahaan, memperoleh fasilitas pembiayaan *open account* sebesar USD10 juta dari Bank Negara Indonesia (BNI) dengan tingkat bunga 6% per tahun dan jangka waktu 90 hari. Pada tanggal 16 Oktober 2009, fasilitas pembiayaan ini telah ditingkatkan menjadi sebesar USD15 juta.

Pada bulan Desember 2009, PT Angkasa Citra Sarana Catering Service (ACS), anak perusahaan memperoleh pinjaman modal kerja maksimum sebesar Rp100 miliar. Pinjaman ini digunakan sebagai modal kerja dengan tingkat bunga sebesar 11% per tahun. Pinjaman ini dijamin dengan piutang usaha ACS sebesar Rp86.940.736.058 pada saat perjanjian ditandatangani. Pada tahun 2010, tanggal jatuh tempo pinjaman ini diperpanjang sampai dengan 13 September 2010 dan nilai agunan berubah menjadi Rp69.748.000.000. Pada tanggal laporan keuangan konsolidasi diterbitkan perpanjangan perjanjian pinjaman masih dalam proses. Perjanjian pinjaman mencakup persyaratan yang

harus dipenuhi oleh ACS, antara lain ACS wajib menjaga rasio keuangan tertentu yaitu perbandingan antara aset lancar dengan hutang lancar minimal 1 kali, perbandingan hutang dengan modal maksimal 2,5 kali dan perbandingan laba operasi bersih terhadap jumlah pinjaman (*Debt Service Coverage*) minimal 100%. ACS juga wajib memelihara saldo minimum di rekening sebesar Rp1 miliar dan menyediakan dana di rekening giro sebesar minimum 1 bulan kewajiban bunga pada bulan yang bersangkutan. Piutang yang telah dijaminkan kepada bank tidak boleh dijaminkan kepada pihak lain dan apabila performa kredit ACS menurun menjadi kurang lancar, diragukan atau macet, fasilitas kredit yang belum ditarik dapat dibatalkan secara otomatis oleh bank. Pada tanggal 30 September 2010, ACS telah memenuhi seluruh rasio keuangan yang dipersyaratkan dalam perjanjian pinjaman tersebut. Perjanjian pinjaman tersebut mencakup persyaratan jangka waktu dan kondisi tertentu untuk membatasi

ACS dapat melakukan pembagian dividen tanpa ada persetujuan secara tertulis dari pihak bank.

Pada tanggal 27 September 2010, Perseroan memperoleh surat dalam negeri atas fasilitas kredit (SKBDN) dengan jumlah maksimum senilai USD15 juta dari BNI. Penggunaan atas fasilitas ini diatur dalam subyek tertentu atas *availment provisions* yang dinyatakan dalam kontrak. Pinjaman atas fasilitas ini (SKBDN UPAS) akan jatuh tempo dalam waktu 3 bulan dengan tingkat suku bunga sebesar 4% per tahun dan akan ditinjau kembali serta disesuaikan dengan tingkat bunga yang berlaku sampai jatuh tempo. Fasilitas ini hanya digunakan untuk pembelian bahan bakar pesawat dari PT Pertamina (Persero). Sampai dengan tanggal 30 September 2010, Perseroan telah menggunakan fasilitas ini senilai USD7 juta yang mensyaratkan Perseroan untuk mengelola deposito dan akun bank yang ditempatkan pada BNI.

Hutang Usaha

Hutang usaha Perseroan per 30 September 2010 adalah sebesar Rp816.625 juta yang berasal dari pihak ketiga sebesar Rp781.185 juta dan pihak yang mempunyai hubungan istimewa sebesar Rp35.440 juta.

Rincian umur hutang usaha dihitung sejak tanggal faktur adalah sebagai berikut:

Keterangan	<i>(dalam jutaan Rupiah)</i>
Lancar - belum jatuh tempo	419.723
Jatuh tempo:	
1 - 60 hari	215.505
61 - 180 hari	127.835
181 - 360 hari	47.197
Lebih dari 360 hari	6.364
Jumlah	816.625

Rincian hutang usaha berdasarkan mata uang adalah sebagai berikut:

Keterangan	<i>(dalam jutaan Rupiah)</i>
Rupiah	524.716
Dolar Amerika Serikat	182.296
Dolar Singapura	23.268
Dolar Australia	14.273
Euro	6.972
Mata uang lainnya	65.100
Jumlah	816.625

Hutang Lain-lain

Hutang lain-lain Perseroan per 30 September 2010 adalah sebesar Rp281.268 juta yang terutama terdiri dari retribusi bandara udara asing yaitu sebesar Rp180.912 juta, asuransi tiket penumpang dan kesehatan sebesar Rp27.790 juta, dan lain-lain sebesar Rp72.566 juta.

Hutang Pajak

Hutang pajak Perseroan per 30 September 2010 adalah sebesar Rp61.033 juta yang terdiri dari:

Keterangan	<i>(dalam jutaan Rupiah)</i>	Jumlah
Perseroan		
Pajak penghasilan:		
Pasal 21	11.945	
Pasal 22	230	
Pasal 23	4.646	
Pasal 25	-	
Pasal 26	-	
Pasal 4(2)	250	
Pajak Pertambahan Nilai	-	
Pajak lain-lain	556	
Sub Jumlah	17.628	

Anak Perusahaan

Pajak penghasilan:

Pasal 21	7.329
Pasal 23	1.333
Pasal 25	2.211
Pasal 26	46
Pasal 29	1.484
Pasal 4(2)	4
Final	71
Pajak Pertambahan Nilai	5.150
Pajak Pembangunan	25.776
Pajak lain-lain	-
Sub Jumlah	43.405
Jumlah	61.033

Biaya yang Masih Harus Dibayar

Biaya yang masih harus dibayar Perseroan per 30 September 2010 adalah sebesar Rp1.175.982 juta yang terdiri dari:

Keterangan	<i>(dalam jutaan Rupiah)</i>	Jumlah
Pemeliharaan	587.560	
Administrasi dan umum	219.174	
Bandara	171.784	
Tiket penjualan dan promosi	67.381	
Operasional penerbangan	52.680	
Pelayanan penumpang	40.309	
Bunga	15.969	
Lain-lain	21.125	
Jumlah	1.175.982	

Pendapatan diterima dimuka

Pendapatan diterima dimuka Perseroan per 30 September 2010 adalah sebesar Rp1.848.425 juta yang terdiri dari:

Keterangan	<i>(dalam jutaan Rupiah)</i>	Jumlah
Jasa Penerbangan		
Penerbangan Haji	913.114	
Penerbangan Berjadwal	882.794	
Lain-lain	52.517	
Jumlah	1.848.425	

Uang Muka Diterima

Uang muka diterima Perseroan pada 30 September 2010 sebesar Rp118.970 juta.

Hutang Jangka Panjang yang Jatuh Tempo dalam Satu Tahun

Hutang tersebut terdiri dari pinjaman jangka panjang, hutang sewa pembiayaan dan kewajiban estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat yang jatuh tempo dalam waktu satu tahun yang masing-masing sebesar Rp255.600 juta, Rp711.617 juta dan Rp379.894 juta.

2. KEWAJIBAN TIDAK LANCAR

Hutang Jangka Panjang Setelah Dikurangi Bagian Jatuh Tempo Dalam Satu Tahun

Hutang jangka panjang setelah dikurangi bagian jatuh tempo dalam satu tahun Perseroan per 30 September 2010 adalah sebesar Rp3.650.460 juta yang terdiri dari :

Keterangan	<i>(dalam jutaan Rupiah)</i>
Pinjaman jangka panjang	1.584.500
Hutang sewa pembiayaan	1.863.338
Kewajiban estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	202.622
Jumlah	3.650.460

Pinjaman Jangka Panjang

Pinjaman jangka panjang termasuk pinjaman jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun, yang terdiri dari:

Keterangan	<i>(dalam jutaan Rupiah)</i>
Wesel bayar bunga mengambang	615.278
US Dollar	96.382
Rupiah	675.726
Pertamina	185.990
Angkasa Pura II	91.465
Angkasa Pura I	77.703
Bank CIMB Niaga	71.392
Indonesia EximBank	21.891
PT Bank Negara Indonesia	4.274
PT Mandiri Tunas Finance	1.840.100
Jumlah	1.840.100

Pinjaman Direstrukturisasi

Pada tahun 2001, Perseroan telah memperoleh persetujuan efektif dari para kreditur atas usulan restrukturisasi pinjaman Perseroan.

Restrukturisasi pinjaman Perseroan meliputi:

- Konversi pinjaman Perseroan kepada Pemerintah Republik Indonesia menjadi modal saham.
- Pembiayaan kembali pinjaman Perseroan kepada bank Pemerintah dan Perseroan Badan Usaha Milik Negara dan mengkonversi sebagian pinjaman tersebut menjadi obligasi wajib konversi dalam mata uang Rupiah.
- Penjadwalan ulang pembayaran hutang kepada kreditur lain yang meliputi wesel bayar tanpa jaminan, fasilitas sindikasi pinjaman berjangka tanpa jaminan, fasilitas modal kerja dan hutang atas penghentian perjanjian sewa guna usaha pesawat.
- Penjadwalan ulang pembayaran sewa 6 pesawat Airbus A330 kepada kreditur yang tergabung dalam *European Export Credit Agencies (ECA)* dan *Commercial Lenders*.

Perseroan diwajibkan untuk memenuhi pembatasan-pembatasan tertentu yang disyaratkan dalam perjanjian dengan para kreditur. Perseroan juga menyetujui untuk melakukan pembayaran kembali kepada para kreditur dengan dana dari kelebihan kas Perseroan sebagaimana diatur dalam *Cash Sweep Deed of Covenant*.

Wesel Bayar Bunga Mengambang

Perseroan menerbitkan Wesel Bayar Bunga Mengambang (Floating Rate Note (FRN)) dalam Dolar Amerika Serikat dan Rupiah. Dalam penerbitan FRN ini, *The Chase Manhattan Bank - London Branch* bertindak sebagai *Trustee*. FRN tersebut jatuh tempo tahun 2007 dengan tingkat bunga mengambang berdasarkan LIBOR (*London Inter Bank Offer Rate*) tiga bulanan + 0,5% per tahun untuk FRN dalam Dolar Amerika Serikat dan berdasarkan tingkat bunga rata-rata deposito tiga bulanan + 1,5% Bank Negara Indonesia (BNI), Bank Rakyat Indonesia (BRI) dan Bank Mandiri untuk FRN dalam Rupiah.

Pada tanggal 21 Januari 2010, Perseroan membeli kembali FRN dengan nilai nominal USD40 juta dan Rp37 miliar dengan total harga beli USD22 juta dan Rp23 miliar. Atas pembelian kembali FRN tersebut, Perseroan memperoleh keuntungan sebesar Rp184.068.623.128 dan dicatat sebagai pos luar biasa.

Selanjutnya, sesuai dengan akta perubahan dan perjanjian kembali tertanggal 21 Januari 2010, FRN yang belum dilunasi masing-masing sebesar USD75 juta dan Rp108 miliar direstrukturasi dan akan jatuh tempo pada tahun 2018. Pada tanggal 30 September 2010, saldo FRN berjumlah USD68.946.392 dan Rp96.382.301.394. Sesuai perjanjian 2010 maka FRN tersebut jatuh tempo tahun 2018 dengan tingkat bunga mengambang berdasarkan LIBOR (*London Inter Bank Offer Rate*) enam bulanan + 1,75% per tahun untuk FRN dalam Dolar Amerika Serikat dan berdasarkan tingkat bunga rata-rata deposito enam bulanan + 1,75% Bank Negara Indonesia (BNI), Bank Rakyat Indonesia (BRI) dan Bank Mandiri untuk FRN dalam Rupiah.

Pertamina

Berdasarkan perjanjian pada tanggal 19 Oktober 2009, PT Pertamina (Persero) setuju untuk mengkonversikan hutang usaha Perseroan atas pembelian avtur sejumlah USD74.484.911,64 menjadi pinjaman jangka panjang dengan dibayar secara cicilan. Pinjaman ini akan jatuh tempo pada tanggal 31 Desember 2015 dengan tingkat bunga LIBOR 6 bulanan + 1,75% per tahun. Pada tanggal 30 September 2010, saldo pinjaman kepada Pertamina berjumlah USD75.720.063.

Angkasa Pura II

Berdasarkan perjanjian tanggal 27 Mei 2009, PT Angkasa Pura II (Persero) setuju untuk mengkonversikan hutang usaha Perseroan sejumlah USD21.052.103,19 menjadi pinjaman jangka panjang dan dibayar secara cicilan. Pinjaman ini akan jatuh tempo pada tanggal 30 Desember 2015 dengan tingkat bunga LIBOR + 0,9% per tahun. Pada tanggal 30 September 2010, saldo pinjaman kepada PT Angkasa Pura II berjumlah USD20.841.582.

Angkasa Pura I

Berdasarkan perjanjian tanggal 27 Mei 2009, PT Angkasa Pura I (Persero) setuju untuk mengkonversikan hutang usaha Perseroan sejumlah USD8.872.465,91 menjadi sejumlah Rp92.339 juta, menjadi pinjaman jangka panjang dan dibayar secara cicilan. Pinjaman ini jatuh tempo pada tanggal 30 Desember 2015 dengan tingkat bunga per tahun yang berlaku pada Sertifikat Bank Indonesia (SBI) 3 bulanan + 0,9%. Pada tanggal 30 September 2010, saldo pinjaman kepada PT Angkasa Pura I berjumlah Rp91.465 juta.

Bank CIMB Niaga

Pada 6 Oktober 2009, AeroWisata, Anak Perusahaan memperoleh fasilitas pinjaman khusus investasi dari Bank CIMB Niaga dengan jumlah kredit maksimum sebesar Rp20 miliar. Tingkat suku bunga adalah 13,25% per tahun dan dipengaruhi oleh tingkat bunga pasar. Fasilitas ini digunakan untuk biaya renovasi Hotel Irian Biak. Jangka waktu pinjaman adalah 8 tahun, termasuk didalamnya *grace period* 18 bulan, dan akan berakhir pada 6 Oktober 2017. Pinjaman ini dijaminkan dengan tiga sertifikat kepemilikan tanah dimana Hotel tersebut berdiri.

PT Mandira EraJasa Wahana (“MEW”), anak perusahaan Aerowisata, memperoleh fasilitas pinjaman dari Bank CIMB Niaga yang digunakan sebagai pembiayaan dalam pengadaan kendaraan baru untuk kegiatan operasional dengan jangka waktu 3-4 tahun dan dikenakan bunga berkisar antara 2,5% - 5% per tahun diatas tingkat suku bunga deposito yang dijamin Pemerintah.

Perjanjian pinjaman tersebut mencakup persyaratan jangka waktu dan kondisi tertentu kepada MEW dalam melakukan pembagian dividen dan merubah struktur organisasi dengan menyampaikan pemberitahuan tertulis kepada pihak bank.

Pada tanggal 24 Juni 2010, MEW juga melakukan restrukturisasi hutang bank untuk membantu likuiditas keuangan pada aktivitas investasi yang diklasifikasikan dalam pinjaman jangka panjang. Hutang ini direstrukturisasi dijamin dan diikat secara fidusia dengan kendaraan bermotor yang dibeli dengan total nilai minimum sebesar Rp175.124.150.000, piutang yang timbul dari kontrak sewa kendaraan dengan total minimum sebesar Rp10.504.404.158 dan penyerahan/pengelolaan *escrow account* serta *Comfort Letter* dari Aerowisata

Indonesia Eximbank

Pada tanggal 12 Februari 2010, Perseroan memperoleh fasilitas pembiayaan USD42 juta dengan jangka waktu 24 bulan dengan tingkat bunga sebesar LIBOR (6 bulan) + 3,5% per tahun yang akan ditinjau ulang setiap 6 bulan dan akan jatuh tempo dalam jangka waktu 2 tahun. Selama periode berjalan, Perseroan telah menggunakan fasilitas tersebut sebesar USD30 juta dan saldo pinjaman pada tanggal 30 September 2010 sebesar USD8 juta. Pinjaman ini digunakan untuk pembayaran *Pre-Delivery Payment* (PDP) pesawat Boeing 737-800 yang telah memperoleh komitmen pembiayaan melalui *Sale and Leaseback Agreement* dengan *lessor*. Pinjaman ini dijamin dengan saham GMF AeroAsia.

PT Bank Negara Indonesia

Pada tanggal 31 Maret 2010, GMF AeroAsia memperoleh fasilitas kredit investasi sebesar Rp100 miliar, akan jatuh tempo tanggal 30 Desember 2015 dan suku bunga mengambang dari Bank Negara Indonesia. Fasilitas kredit berjangka waktu 5 tahun 9 bulan ini ditujukan untuk pembiayaan pengembangan usaha berupa sarana dan prasarana baru serta pengadaan mesin dan peralatan sebesar 52,32% dari nilai pembiayaan asset. Fasilitas pinjaman ini dijamin dengan aset yang dibiayai melalui fasilitas ini.

Pada tanggal 30 September 2010, GMF AeroAsia telah memenuhi seluruh rasio keuangan yang dipersyaratkan dalam perjanjian pinjaman tersebut antara lain: (a) rasio lancar minimal 1 kali; (b) rasio hutang dengan modal maksimal 2,5 kali; (c) rasio kemampuan membayar hutang minimal 100%.

PT Mandiri Tunas Finance

Merupakan pinjaman dari PT Mandiri Tunas Finance kepada PT Mandira Erajasa Wahana (MEW), anak perusahaan, atas pembelian 27 unit kendaraan. Tingkat bunga pinjaman tersebut sebesar 18,78% untuk tiga tahun, dengan jangka waktu pinjaman selama 36 bulan. Pinjaman ini dijamin secara fidusia dengan kendaraan bermotor yang dibiayai.

Hutang Sewa Pembiayaan

Perseroan melakukan transaksi sewa pesawat Airbus tipe A330-300 yang dijamin oleh Llyods (ECA) dengan masa sewa sejak tahun 1996 – 2016.

Pembayaran minimum sewa berdasarkan perjanjian sewa adalah sebagai berikut:

Keterangan	Mata Uang Asing (USD)*	Setara dengan (Rupiah)* (dalam jutaan Rupiah)
Dalam satu tahun	86.104.994	768.401
Lebih dari satu tahun tapi tidak lebih dari lima tahun	183.894.673	1.641.076
Lebih dari lima tahun	39.466.422	352.198
Jumlah pembayaran sewa masa depan	309.466.089	2.761.675
Dikurangi beban keuangan di masa depan	20.923.380	186.720
Nilai kini pembayaran minimum sewa	288.542.709	2.574.955
Disajikan di neraca konsolidasi sebagai:		
Kewajiban lancar	79.741.927	711.617
Kewajiban tidak lancar	208.800.782	1.863.338
Jumlah	288.542.709	2.574.955

Catatan:

*) Per 30 September 2010

Perseroan memiliki saldo yang belum dibayar senilai USD95.100.000 atas pinjaman pokok (pinjaman komersial) dari beberapa kreditur komersial terkait dengan perolehan 6 unit pesawat Airbus A330-300. Pada saat ini Perseroan sedang dalam proses restrukturisasi atas kewajiban keuangan yang belum dibayar. Terkait dengan restrukturisasi tersebut, Perseroan mengeluarkan pernyataan untuk membeli kembali pinjaman Perseroan melalui proses *reverse dutch auction*. Sehubungan dengan penawaran tersebut, berdasarkan perjanjian *Escrow* antara Perseroan dan Lloyds TSB Bank Plc, tanggal 4 Februari 2010, Perseroan mencadangkan uang sebesar USD11 juta atau setara dengan Rp98.163.999.998 untuk membeli kembali pinjaman komersial dan ditempatkan dalam *escrow account*.

Kewajiban Estimasi Biaya Pengembalian dan Pemeliharaan Pesawat

Keterangan	<i>(dalam jutaan Rupiah)</i>
Saldo awal tahun	650.698
Penambahan tahun berjalan	136.926
Jumlah digunakan	(169.451)
Amortisasi diskonto	19.472
Selisih kurs	(55.128)
Saldo akhir tahun	582.517
Disajikan di neraca konsolidasi sebagai:	
Kewajiban lancar	379.894
Kewajiban tidak lancar	202.622
Jumlah	582.517

Kewajiban Pajak Tangguhan

Kewajiban pajak tangguhan Perseroan per 30 September 2010 adalah sebesar Rp106.523 juta.

Kewajiban Imbalan Pasca Kerja

Perseroan memiliki program imbalan pasca kerja dan imbalan kerja jangka panjang lain. Perhitungan imbalan pasca kerja program imbalan pasti dan imbalan kerja jangka panjang lain dihitung oleh PT Padma Radya Aktuaria, aktuaris independen.

a. Imbalan Pasca kerja

- Program Pensiun

Perseroan dan GMF AeroAsia menyelenggarakan program pensiun iuran pasti untuk semua karyawan tetapnya. Program pensiun tersebut dikelola oleh Dana Pensiun Garuda Indonesia (DPGA). Iuran dana pensiun berjumlah 7,5% dari gaji dasar karyawan dimana sebesar 2% ditanggung karyawan dan sisanya ditanggung Perseroan dan GMF AeroAsia.

Abacus menyelenggarakan program penutupan asuransi atas jaminan hari tua untuk semua karyawan yang memenuhi persyaratan. Program jaminan hari tua memberikan manfaat jaminan hari tua yang ditentukan berdasarkan penghasilan terakhir peserta. Program ini dikelola oleh PT Asuransi Jiwasraya (Persero). Pendanaan jaminan hari tua berasal dari kontribusi Abacus dan karyawannya masing-masing sebesar 7,5% dan 2,5% dari gaji dasar.

Aerowisata menyelenggarakan program pensiun manfaat pasti untuk seluruh karyawan tetapnya yang dikelola oleh Dana Pensiun Pegawai PT Aero Wisata. Iuran dana pensiun berasal dari kontribusi Aerowisata dan karyawan masing-masing sebesar 11,4% dan 5% dari gaji dasar. Pada masa pensiun, karyawan akan memperoleh manfaat sebesar 2,5% x masa kerja x penghasilan dasar pensiun.

- Program Imbalan Pasti

GMF AeroAsia, Abacus, ASYST dan Aerowisata juga memberikan imbalan kepada karyawan yang memenuhi persyaratan sesuai kebijakan perusahaan berdasarkan UU Ketenagakerjaan No. 13 tahun 2003. Jumlah karyawan per 30 September 2010 yang berhak atas imbalan tersebut adalah 11.058 orang. Tidak terdapat pendanaan yang disisihkan oleh Perseroan dan Anak Perusahaan sehubungan dengan imbalan kerja pasti ini.

b. Imbalan Kerja Jangka Panjang Lain

GMF AeroAsia, Abacus, ASYST dan Aerowisata memberikan penghargaan masa bakti kepada karyawan yang telah bekerja selama 20 tahun sesuai dengan kebijakan perusahaan. Jumlah karyawan per 30 September 2010 yang berhak atas imbalan tersebut adalah 11.058 orang. Tidak terdapat pendanaan yang disisihkan oleh Perseroan dan Anak Perusahaan sehubungan dengan imbalan kerja ini.

Kewajiban imbalan pasca kerja per 30 September 2010 adalah Rp1.435.763 juta.

Kewajiban Tidak Lancar Lainnya

Kewajiban tidak lancar lainnya per 30 September 2010 adalah sebesar Rp16.323 juta yang terdiri dari uang muka agen sebesar Rp12.404 juta dan lain-lain sebesar Rp3.919 juta.

3. KOMITMEN DAN KONTINJENSI

Per 30 September 2010 Perseroan memiliki komitmen dan kontinjenzi sebagai berikut:

- a. Sesuai dengan *Purchase Agreement* No. 1938 tanggal 4 Juni 1996 yang terakhir diamandemen melalui *Supplemental Agreement* No. 4 tanggal 29 Desember 2005, Perseroan mengadakan kontrak pembelian pesawat Boeing 777-200ER sebanyak 6 pesawat dengan harga dasar (*aircraft basic price*) USD198.192.610. Harga pesawat akan ditetapkan pada saat penyerahan dengan penyesuaian harga sesuai perjanjian. Penyerahan direncanakan pada bulan Juni 2010 sampai dengan Agustus 2011.

Berdasarkan konfirmasi dari The Boeing Company No. 6-1176-DJH-1049R-1 tanggal 30 Maret 2007, pembelian 6 pesawat tipe Boeing 777-200ER diubah menjadi pembelian 10 pesawat tipe Boeing 787 dengan jadwal pengiriman April 2014 sampai dengan Juli 2015. Konfirmasi tersebut kemudian dilanjutkan dengan adanya penawaran pembaharuan *Purchase Agreement* No. 1938 oleh Boeing menjadi 10 pesawat jenis B 777-200ER/300ER/200LR.

Menanggapi penawaran tersebut, Perseroan merencanakan menambah pembelian pesawat B 777 dari 6 pesawat B 777-200 menjadi 10 pesawat B 777-300ER, melalui *Supplemental Agreement* No. 5 atas *Purchase Agreement* No. 1938. Melalui *Supplemental Agreement* No. 9 atas *Purchase Agreement* No. 1938 jadwal pengiriman pesawat telah diubah dari mulai Agustus 2012 menjadi mulai Mei 2013 sampai dengan Januari 2016. Harga dasar pesawat (*aircraft basic price*) untuk 10 pesawat B777-300 ER adalah USD251.397.000.

Perseroan juga menandatangani *Purchase Agreement* No. 2158 tanggal 19 Juni 1998 untuk pembelian 18 pesawat Boeing 737-700, yang terakhir diamandemen melalui *Supplemental Agreement* No. 8 tanggal 18 Januari 2010, di mana Perseroan menambah jumlah pesawat menjadi 25 pesawat tipe B 737-800 dengan harga dasar (*aircraft basic price*) USD67.518.600. Harga pesawat ditetapkan pada saat penyerahan dengan penyesuaian harga sesuai perjanjian. Jadwal pengiriman pesawat adalah dari Juni 2009 sampai dengan Februari 2016. Selanjutnya pada tahun 2009 dan 2010, Perseroan mengadakan perjanjian *sale and leaseback* dengan Dubai Aerospace Enterprise (DAE) atas 8 pesawat dan MCAP atas 3 pesawat dan Pembroke Lease France SAS atas 4 Pesawat. Harga jual ditentukan pada saat kedatangan pesawat.

Pada bulan Januari sampai dengan September 2010, sebanyak sembilan pesawat Boeing 737-800 yang telah diikat dengan perjanjian *sale and leaseback*, telah dikirim. Harga jual yang disepakati sebesar USD401.771.682 dan akan disewa dengan jangka waktu 10 sampai 12 tahun, dan diklasifikasikan sebagai sewa operasi.

- b. Pada tanggal 4 Nopember 1989, Perseroan melakukan *Purchase Agreement* dengan Airbus untuk pembelian dan pengiriman 9 pesawat Airbus A-330-300. Perseroan telah menerima pengiriman 6 pesawat, akan tetapi berupaya melakukan perpanjangan waktu atas pengiriman 3 pesawat sisanya, yang berdasarkan *Side Letter* tanggal 21 Desember 1995 dinyatakan bahwa penyerahan 3 pesawat terakhir dijadwalkan bulan Juli 1998, Agustus 1998, dan Januari 1999. Pengiriman pesawat tersebut belum dapat dilakukan karena Perseroan belum mencapai kesepakatan formal dengan Airbus sehubungan dengan kewajiban dalam *Purchase Agreement* untuk pengiriman 3 pesawat Airbus A-330-300 sisanya. Berdasarkan *side letter* tanggal 9 Nopember 2009, pengiriman sisa 3 pesawat Airbus A-330-300 digantikan dengan pemesanan 6 pesawat Airbus A-330-200 dengan jadwal pengiriman mulai Oktober 2012 sampai dengan Oktober 2014. Harga dasar pesawat (*aircraft basic price*) untuk 6 pesawat A-330-200 sebesar USD173.949.317. Total komitmen per 30 September 2010 untuk pesawat Boeing dan Airbus adalah USD2.740.953.694.

c. Perjanjian Pooling Komponen dengan SR Technics Switzerland ("SR Technics")

Perseroan mengadakan perjanjian *component pooling* pesawat Airbus A-330 dengan SR Technics. Perseroan berpartisipasi sebagai anggota pool A-330 untuk menggunakan persediaan komponen pesawat Airbus A-330 yang berada di penyimpanan persediaan induk Zurich. Perseroan juga berhak meminta SR Technics untuk memberikan *temporary services*, tim asistensi lapangan atau pelayanan khusus lainnya serta memberikan pelatihan teknik dan administrasi kepada personil Perseroan pada tempat perawatan pesawat Perseroan di Jakarta atau pada *line station*-nya.

Perjanjian ini telah diperpanjang beberapa kali dengan amendemen terakhir No. DS/PERJ/AMEND-IV/DE-3076/99/2009. Kemudian salah satu pihak dapat mengakhiri perjanjian dengan syarat pemberitahuan 6 bulan sebelumnya kepada pihak lainnya. Biaya pooling ditentukan dengan menggunakan tarif sesuai dengan komponen yang digunakan.

d. Pada tanggal 6 Agustus 2004, Perseroan dan PT World Simulator Technology (WST) menandatangani Perjanjian Sewa Ruang Simulator beserta Fasilitas Pendukung No. VZ/PERJ/3012/2004 dimana Perseroan setuju untuk menyewakan ruang simulator beserta fasilitas pendukungnya di lokasi SBU Garuda Indonesia *Training Centre* untuk digunakan sebagai tempat pemasangan *Full Flight Simulator* B 737-200 Level D Six Axis milik WST.

Karena Perseroan dianggap tidak melaksanakan perjanjian, pada tanggal 19 Desember 2006, WST mengajukan gugatan perdata di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat atas dasar wanprestasi terhadap perjanjian tersebut dan perbuatan melawan hukum.

Pada tanggal 4 Juni 2007, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah mengeluarkan putusan No. 397/PDT.G/2006/PN.JKT.PST yang mengabulkan gugatan WST dan memerintahkan Perseroan membayar ganti rugi kepada WST sebesar USD1.360.800 dan Rp1.590.000.000. Pada tanggal 21 Agustus 2008, Pengadilan Tinggi DKI Jakarta memutuskan menguatkan putusan Pengadilan Jakarta Pusat tersebut dan menghukum Perseroan membayar ganti rugi sebesar USD1.984.500 dan Rp1.590.000.000. Perseroan telah membukukan biaya tersebut sebesar Rp19.299.678.000 dan dicatat sebagai biaya yang masih harus dibayar.

Perseroan mengajukan permohonan kasasi No. 100/SRT.PDT.KAS/2008/PN.JKT.PST tanggal 7 Nopember 2008. Pada tanggal 4 Maret 2010, Mahkamah Agung mengeluarkan putusan yang menolak permohonan kasasi yang diajukan oleh Perseroan. Isi putusan tersebut telah diberikan kepada Perseroan dengan telah diterimanya relas pemberitahuan kepada Perseroan pada tanggal 3 Nopember 2010.

Atas putusan Mahkamah Agung tersebut, Perseroan telah mengajukan peninjauan kembali sebagaimana telah didaftarkan di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada tanggal 19 Nopember 2010.

e. Pada tanggal 22 Desember 2000, Perseroan dan PT Magnus Indonesia (Magnus) menandatangani Perjanjian Konsultan No. DS/PRJ/DZ-3345/2000 sebagaimana diubah dengan Perjanjian Tambahan I atas Perjanjian Konsultan No. DS/PRRJ/AMAND.I/DZ-3345/2000/2004 tanggal 15 April 2004.

Dalam pelaksanaannya, Magnus telah melakukan wanprestasi sehingga Perseroan mengajukan gugatan tanggal 3 Maret 2006, dengan nilai gugatan sebesar USD6.160.700. Pada tanggal 12 Juni 2006, Magnus mengajukan gugatan balik atas dasar perbuatan melawan hukum karena pembatalan perjanjian secara sepahak dan tidak adanya pengembalian jaminan pelaksanaan pekerjaan. Jumlah ganti rugi yang dituntut Magnus adalah ganti rugi materiil oleh Perseroan sebesar USD2.813.111 dan immateriil oleh Perseroan dan PT Asuransi Jasa Indonesia sebesar USD100.000.000.

Pada tanggal 23 Nopember 2006, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah mengeluarkan putusan No. 41/SRT.PDT.KAS/2008/PN.JKT.PST yang mengabulkan gugatan Magnus dan memerintahkan Perseroan membayar ganti rugi sebesar USD2.813.111. Pada tanggal 12 Desember 2007, Pengadilan Tinggi DKI Jakarta memutuskan untuk menguatkan putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tersebut.

Perseroan mengajukan kasasi No. 02/PDT.G/2006/PNJKT.PST tanggal 19 Mei 2008. Pada tanggal 12 Maret 2010, Perseroan menerima putusan Mahkamah Agung No. 1995 K/Pdt/2008 yang mengabulkan permohonan kasasi Perseroan dan menyatakan gugatan Perseroan tidak dapat diterima.

f. Pada tanggal 17 Desember 2007, Perseroan telah menerima *Notice to Furnish Information and Produce Document* dari *Australian Competition and Commerce Commission* ("ACCC") terkait dugaan kartel penetapan harga *Fuel Surcharge* Kargo. Saat ini, perkara masih dalam proses pemeriksaan oleh Pengadilan Federal Australia.

- g. Pada tanggal 5 Oktober 2009, Perseroan telah menerima *Notice of Proceeding (Commercial List)* dari Pengadilan Tinggi New Zealand terkait dugaan kartel penetapan harga *Fuel Surcharge* Kargo yang diajukan oleh New Zealand Commerce Commission (NZCC), New Zealand. Saat ini, perkara masih dalam proses pemeriksaan oleh Pengadilan Tinggi New Zealand.
- h. Pada tanggal 16 Nopember 2009, Perseroan telah menerima Pemberitahuan Pemeriksaan Lanjutan Perkara No. 25/KPPU-I/2009 dari Komisi Pengawas Persaingan Usaha ("KPPU") terkait dugaan kartel penetapan harga *Fuel Surcharge* tiket domestik.

Pada tanggal 4 Mei 2010, KPPU telah memutus perkara ini dan menyatakan Perseroan bersalah serta menghukum untuk membayar denda sebesar Rp25 miliar dan ganti rugi sebesar Rp162 miliar. Perseroan mengajukan permohonan banding pada tanggal 17 Juni 2010 ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat. Sampai dengan laporan keuangan diterbitkan, perkara masih dalam pemeriksaan oleh Pengadilan Negeri Jakarta Pusat.

- i. Pada tanggal 8 April 2010, Perseroan telah menerima Pemberitahuan Pemeriksaan Pendahuluan Perkara No. 460/KPPU-TP-PP/2010 dari Komisi Pengawas Persaingan Usaha ("KPPU") terkait dugaan pelanggaran diskriminasi pelaku usaha pada persetujuan perpanjangan *give away* haji tahun 2009/2010 dan tahun 2010/2011. Pada tanggal 27 Oktober 2010 KPPU menjatuhkan denda dan perintah pengembalian biaya transportasi sejumlah Rp8,075 miliar atas praktik dugaan persaingan usaha tidak sehat terkait tender *give away* haji yang melanggar UU No. 5 tahun 1999. Perseroan menerima salinan keputusan KPPU pada tanggal 30 Oktober 2010. Perseroan telah mengajukan upaya keberatan ke pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada tanggal 20 Desember 2010, hingga tanggal laporan keuangan ini persidangan atas keberatan belum dimulai.
- j. Pada tanggal 1 Nopember 2006, AJP, Anak Perusahaan, telah mengadakan perjanjian kerjasama dengan Kenya Airways Limited ("KA") dalam bentuk *Passenger General Sales Agency Agreement*. Perjanjian ini mulai sejak tanggal 1 Nopember 2006 dan akan berakhir dengan kesepakatan kedua belah pihak. AJP ditunjuk sebagai perwakilan agen penjualan tiket penerbangan KA di wilayah Indonesia. Dalam kerjasama ini AJP akan menerima komisi penjualan sebesar 9% dan *Overriding Commision* sebesar 3% atas penjualan tiket KA. Atas kerjasama ini, AJP wajib menyerahkan jaminan ke KA dalam bentuk *bank guarantee* sebesar USD50.000, yang oleh AJP diterbitkan pada tanggal 18 Januari 2007 melalui Bank Mandiri.
- k. Pada tanggal 22 Pebruari 2008 AJP melakukan perjanjian kerjasama dengan KA dalam bentuk *Cargo General Sales Agency Agreement*. Perjanjian ini dimulai sejak tanggal 22 Pebruari 2008 dan akan berakhir dengan kesepakatan kedua belah pihak. AJP ditunjuk sebagai agen jasa pengangkutan kargo KA di wilayah Indonesia. Dalam kerjasama ini AJP akan memperoleh pendapatan yang dihitung dari kenaikan tarif sesuai dengan jumlah berat yang dikirimkan, dengan minimal pendapatan sebesar USD0,5/kg. AJP juga wajib menyerahkan jaminan ke KA dalam bentuk *bank guarantee* sebesar USD30.000, yang oleh AJP diterbitkan melalui Bank Mandiri.
- l. Pada tanggal 30 September 1993, ACS, Anak Perusahaan, mengadakan perjanjian dengan PT Angkasa Pura II untuk penggunaan lahan seluas 24.154 per m² di area Soekarno – Hatta, dan perjanjian konsesi bisnis. Perjanjian tersebut dapat diperpanjang, yang paling terbaru pada tanggal 8 Januari 2010, yang mengubah tempo penggunaan sampai dengan 31 Maret 2010. ACS juga menyerahkan jaminan yang diterbitkan melalui Bank Mandiri dan dicatat pada aset tidak lancar lainnya.

Kompensasi atas penggunaan lahan sebesar USD2.750 per m² per bulan atau total sebesar Rp66.423.500 dan akan ditinjau setiap 2 tahun. Pembayaran ganti rugi tanah dilakukan setiap 3 bulan di muka. ACS harus memberikan jaminan bank untuk pembayaran kompensasi, yang diterbitkan oleh bank umum (tidak termasuk Bank Perkreditan Rakyat) dengan nilai 3 kali biaya sewa bulanan atau sebesar Rp199.270.500, yang berlaku selama 4 tahun atau sampai berakhirnya perjanjian.

- m. Pada tanggal 6 Agustus 2007, ACS mengadakan perjanjian untuk pengadaan fasilitas dapur, penataan dan instalasi peralatan dapur, penyediaan perkakas dapur serta penunjang lainnya dengan PT Sarana Meditama International (*Omni International Hospital*) dengan nilai investasi sebesar Rp994.800.000. Perjanjian ini berlaku selama lima tahun.
- n. Pada tanggal 1 April 2009, ACS mengadakan perjanjian untuk pengadaan fasilitas dapur, penataan dan instalasi peralatan dapur, penyediaan perkakas dapur serta penunjang lainnya dengan PT Binara Guna Mediktama (Rumah Sakit Pondok Indah) dengan nilai investasi Rp600.000.000. Perjanjian ini berlangsung selama 3 tahun dimulai sejak Nopember 2009 hingga Oktober 2012.

- o. Pada tanggal 9 Desember 2009, ASYST, Anak Perusahaan, dan Hewlett – Packard (Schwiez) GmbH menandatangani perjanjian proyek implementasi pengembangan sistem TPF - TCP/IP. Nilai perjanjian sebesar EUR100.500 atau setara dengan Rp1.284.165.780 dan dicatat Perseroan dalam aset lainnya.
- p. Abacus, Anak Perusahaan, mengadakan perjanjian *sub-distribution* dengan *Abacus International Pte Ltd* (dahulu *Abacus Distribution Systems Pte Ltd*), Singapura, (AIPL) yang efektif sejak tanggal 11 April 1995. Dalam perjanjian ini, AIPL memberikan hak sub-lisensi eksklusif kepada ADSI untuk memasarkan dan mendistribusikan sendiri sistem reservasi komputer (Sistem Abacus) di wilayah Indonesia. Sistem ini memadukan suatu paket perangkat lunak yang melakukan berbagai fungsi termasuk reservasi seketika tempat duduk pesawat, jadual pemesanan pelayanan udara, mobil dan hotel, pembelian tiket otomatis serta tampilan ongkos. Perjanjian ini akan berlanjut kecuali diakhiri lebih awal sebagaimana ditentukan dalam perjanjian.

Sebagai imbalan atas pemesanan bersih yang dilakukan pelanggan melalui sistem Abacus atas jasa penyedia produk perjalanan yang ditawarkan berdasarkan sistem Abacus. AIPL diwajibkan membayar imbalan jasa tertentu kepada ADSI sebagaimana ditentukan dalam perjanjian.

Efektif tanggal 1 Februari 2009, imbalan tersebut diubah menjadi sebesar 25% dari tarif dasar tahun 2009 yang dikenakan pada pesawat udara per segmen pemesanan bersih yang dilakukan pelanggan setelah dikurangi biaya-biaya tertentu sebagaimana ditentukan dalam perjanjian.

- q. Pada tanggal 6 Mei 2003, Abacus, anak perusahaan, mengadakan perjanjian kerjasama dengan PT Aplikanusa Lintasarta (AL) dalam perjanjian mengenai AL menyediakan jaringan komunikasi data bagi jaringan akses pelanggan Abacus. Abacus bertanggung jawab terhadap penagihan, *customer service* dan pemasaran ke *travel agent*. Sebagai imbalan, AL diwajibkan membayar imbalan kepada Abacus sebesar persentase tertentu dari tagihan yang dikenakan. Perjanjian ini berlaku selama 3 tahun dan setiap tahunnya ditinjau kembali setiap tahun.
- r. Pada tanggal 8 Agustus 2008, GMF AeroAsia, Perseroan dan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara menghadapi gugatan ganti rugi dari PT Metro Batavia (MB) untuk (1) siklus tidak terpakai sebesar USD73.215.579 (atau setara Rp673.583.333.330) (2) kerugian material sebesar Rp500.000.000 setiap hari dan USD50.000 (atau setara Rp460 juta) setiap bulan sejak tanggal 23 Oktober 2007 sampai pesawat dapat beroperasi (3) kerugian imaterial sebesar USD10 juta (atau setara Rp92 miliar) dan (4) memperbaiki mesin yang rusak. Tuntutan ganti rugi timbul karena GMF AeroAsia dinyatakan melanggar kontrak terkait dengan garansi yang diberikan GMF AeroAsia atas penggantian dan pemasangan 5 mesin ESN 857854 yang dimiliki MB.

Sehubungan dengan kasus ini, GMF AeroAsia mengajukan gugatan balik kepada MB karena MB tidak memenuhi kewajiban pembayaran hutang kepada GMF AeroAsia atas jasa penggantian dan perbaikan mesin tersebut sebesar USD256.266 ditambah bunga sebesar 6% per tahun sejak tanggal 15 Juli 2008 sampai dengan keputusan ditetapkan.

Pada tanggal 11 Maret 2009, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah memutuskan untuk menolak tuntutan MB kepada GMF AeroAsia dan menerima gugatan balik GMF AeroAsia sebesar USD256.266 dan bunga 6% per tahun terhitung sejak tanggal 17 Nopember 2007.

Pada tanggal 18 Mei 2009, MB mengajukan memori banding ke Pengadilan Tinggi Jakarta Pusat. Sebagai respon, pada tanggal 16 Juli 2009 GMF AeroAsia juga mengajukan kontra memori banding dengan perkara No. 503/PDT/2009/PT.DKI. Pada tanggal 15 Januari 2010 Pengadilan Tinggi telah menolak banding yang diajukan oleh MB. MB kemudian mengajukan upaya kasasi ke Mahkamah Agung Republik Indonesia pada tanggal 25 Maret 2010. GMF AeroAsia mengajukan kontra kasasi pada tanggal 17 Mei 2010. Sampai tanggal laporan keuangan belum ada keputusan kasasi dari Mahkamah Agung atas kasus tersebut.

Manajemen berpendapat bahwa tuntutan ganti tersebut tidak berpengaruh material terhadap laporan keuangan dan kegiatan usaha GMF AeroAsia.

- s. Pada tanggal 25 September 2008, GMF AeroAsia menuntut ganti rugi kepada MB atas (1) pembayaran hutang MB kepada GMF AeroAsia sebesar USD1.191.615, (2) bunga hutang MB sebesar 6% per tahun dari hutang sejak tanggal 15 Juli 2008 sampai dengan keputusan ditetapkan dan (3) membayar kerugian sebesar USD200 juta.

Pada tanggal 22 April 2009, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat memutuskan menerima gugatan GMF AeroAsia terhadap MB sebesar USD1.191.615 dan bunga 6% per tahun terhitung sejak tanggal 15 Juli 2008 serta kerugian GMF AeroAsia sebesar USD500.000. Disamping itu, Pengadilan juga menyatakan sita jaminan terhadap 4 pesawat MB.

Pada tanggal 28 April 2009, MB mengajukan permohonan banding ke Pengadilan Tinggi Jakarta Pusat. Selanjutnya, pada tanggal 19 Agustus 2009 GMF AeroAsia mengajukan kontra banding dengan perkara No. 504/PDT/2009/PT.DKI. Sampai saat ini banding tersebut masih dalam proses.

- t. GMF AeroAsia telah mengajukan klaim tagihannya kepada kurator PT Adam Skyconnection Airline (Adam) yang dinyatakan bangkrut berdasarkan Putusan No. 26/Pailit/PN.Niaga.Jkt.Pst tanggal 9 Juni 2008. Sampai dengan tanggal penerbitan laporan keuangan konsolidasi, kebangkrutan Adam masih dalam proses dan pemulihan klaim GMF AeroAsia belum dapat ditentukan.
- u. GMF AeroAsia melakukan perjanjian jangka panjang untuk pemeliharaan dan perbaikan pesawat dengan PT Sriwijaya Air, Hellenic Imperial Airways, Yemen Airways, International Air Parts Pty Ltd, Gatewick Aviation Service, dan Southern Air. GMF AeroAsia memperoleh pendapatan atas jasa ini sesuai tarif yang disepakati dalam perjanjian.
- v. GMF AeroAsia memiliki *bank guarantee* sebesar Rp436.408.294 pada tanggal 30 September 2010, Rp1.279.780.965 pada tanggal 30 September 2009, Rp1.430.393.751 pada tanggal 31 Desember 2009, dan Rp1.165.354.635 dan USD15.775, pada tanggal 31 Desember 2008 yang digunakan sebagai jaminan pelaksanaan pekerjaan. *Bank guarantee* tersebut diterbitkan oleh Bank Negara Indonesia dengan jangka waktu kurang dari 1 tahun yang ditempatkan pada bank yang sama. *Bank guarantee* dijamin dengan kas dalam jumlah yang sama.
- w. Pada tanggal 3 Desember 2008, AJP telah melakukan perjanjian kerjasama dengan Jet Airways (India) Limited ("JA") dalam bentuk *Passenger General Sales Agency Agreement*. Perjanjian ini dimulai sejak tanggal 1 Februari 2009 dan akan berakhir dengan kesepakatan kedua belah pihak. AJP ditunjuk sebagai perwakilan agen penjualan tiket penerbangan JA di wilayah Indonesia. Dalam kerjasama ini AJP akan menerima komisi penjualan atas penjualan tiket JA sebesar 5% untuk penjualan domestik, 7% untuk penjualan internasional, dan *Overriding Commision* sebesar 3% atas penjualan tiket JA. Atas kerjasama ini, AJP wajib menyerahkan jaminan ke JA dalam bentuk *bank guarantee* sebesar USD40.000, yang oleh AJP diterbitkan pada tanggal 6 Februari 2009 melalui Bank Mandiri.
- x. Pada tanggal 9 Januari 2009, AJP telah melakukan perjanjian kerjasama dengan JA dalam bentuk *Cargo General Sales and Service Agency Agreement*. Perjanjian ini dimulai sejak tanggal 1 Februari 2009 dan akan berakhir dengan kesepakatan kedua belah pihak. AJP ditunjuk sebagai agen jasa pengangkutan kargo JA di wilayah Indonesia. Dalam kerjasama ini AJP akan menerima pendapatan berupa komisi sebesar 5% atas penjualan bersih kargo JA. Atas kerjasama ini, AJP wajib menyerahkan jaminan ke JA dalam bentuk *bank guarantee* sebesar USD10.000, yang oleh AJP diterbitkan pada tanggal 23 Februari 2009 melalui Bank Mandiri.
- y. Pada tanggal 9 Agustus 2010, Perseroan mencatatkan perselisihan kepentingan kepada Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi Propinsi DKI Jakarta sehubungan dengan tidak tercapainya kesepakatan dengan Serikat Pekerja Perseroan mengenai rancangan Perjanjian Kerja Bersama (PKB) periode 2010-2012. Pada tanggal 23 Nopember 2010, Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi DKI Jakarta telah mengeluarkan anjuran yang merupakan hasil mediasi para pihak. Pada tanggal 6 Desember 2010 Perseroan telah menyetujui anjuran tersebut.



Garuda Indonesia

KECUALI SEBAGAIMANA DINYATAKAN DALAM KEJADIAN PENTING SETELAH TANGGAL LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN, SEJAK TANGGAL 30 SEPTEMBER 2010 SAMPAI DENGAN TANGGAL LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN DAN SETELAH TANGGAL LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN SAMPAI DENGAN TANGGAL EFEKTIFNYA PERNYATAAN PENDAFTARAN, PERSEROAN TIDAK MEMILIKI KEWAJIBAN-KEWAJIBAN DAN IKATAN-IKATAN LAIN YANG JUMLAHNYA MATERIAL SELAIN YANG TELAH DINYATAKAN DI ATAS DAN YANG TELAH DIUNGKAPKAN DALAM LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN DAN LAPORAN KEUANGAN PERSEROAN.

PERSEROAN TIDAK MEMILIKI KEWAJIBAN-KEWAJIBAN LAIN KECUALI KEWAJIBAN-KEWAJIBAN YANG TIMBUL DARI KEGIATAN USAHA NORMAL PERSEROAN SERTA KEWAJIBAN YANG TELAH DINYATAKAN DI DALAM PROSPEKTUS DAN YANG TELAH DIUNGKAPKAN DALAM LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI YANG DISAJIKAN DALAM BAB XVII PROSPEKTUS.

DENGAN ADANYA PENGELOLAAN YANG SISTEMATIS ATAS ASET DAN KEWAJIBANNYA SERTA HARAPAN PENINGKATAN HASIL OPERASI DI MASA MENDATANG, PERSEROAN MENYATAKAN KESANGGUPAN UNTUK DAPAT MENYELESAIKAN SELURUH KEWAJIBANNYA SESUAI DENGAN PERSYARATAN SEBAGAIMANA MESTINYA.

SAMPAI DENGAN PROSPEKTUSINI DITERBITKAN TIDAK TERDAPAT PEMBATASAN-PEMBATASAN (NEGATIVE COVENANTS) YANG AKAN MERUGIKAN HAK-HAK PEMEGANG SAHAM PUBLIK.

BAB IV. ANALISIS DAN PEMBAHASAN OLEH MANAJEMEN

Analisis dan Pembahasan Manajemen ini harus dibaca bersama-sama dengan Ikhtisar Data Keuangan Penting, laporan keuangan konsolidasi Perseroan beserta catatan-catatan di dalamnya, dan informasi keuangan lainnya, yang seluruhnya tercantum dalam Prospektus ini. Informasi yang disajikan berikut bersumber dari laporan keuangan konsolidasi yang telah diaudit dengan pendapat wajar tanpa pengecualian untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2007, 2008, 2009 dan untuk periode sembilan bulan yang berakhir 30 September 2010, serta laporan keuangan konsolidasi yang tidak diaudit untuk periode sembilan bulan yang berakhir 30 September 2009.

Laporan keuangan konsolidasi Perseroan untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada 30 September 2010 serta tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 yang telah diaudit, serta laporan keuangan konsolidasi yang berakhir pada tanggal 30 September 2009 telah direview oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) dan tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 dan 2007 yang telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Aryanto, Amir Jusuf, Mawar & Saptoto (RSM), dan tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2006 dan 2005 yang telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Aryanto, Amir Jusuf & Mawar (RSM). Kecuali dinyatakan lain, semua informasi keuangan yang berhubungan dengan Perseroan adalah terkonsolidasi sesuai dengan prinsip akuntansi yang berlaku umum di Indonesia.

Penjelasan pada Sub Bab Perkembangan Terbaru Perseroan adalah berdasarkan kinerja keuangan Perseroan yang tidak di audit (*stand alone*) untuk periode 2 bulan sampai dengan 30 Nopember 2010.

1. Umum

Perseroan didirikan pada tahun 1975 dengan nama PT Garuda Indonesian Airways yang berkedudukan di Jakarta dengan kegiatan utamanya yaitu jasa angkutan udara niaga.

Perseroan memiliki 1 kantor pusat dan 6 Area Manajemen yang mengelola 49 kantor cabang, yaitu:

1. Area *Western Indonesia*, yang mengelola 14 kantor cabang di Jakarta, Bandung, Banda Aceh, Medan, Batam, Padang, Pekanbaru, Palembang, Yogyakarta, Solo, Semarang, Pangkal Pinang, Tanjung Karang, Jambi;
2. Area *Eastern Indonesia* yang mengelola 18 kantor cabang di Surabaya, Denpasar, Makassar, Manado, Balikpapan, Banjarmasin, Palangkaraya, Pontianak, Mataram, Jayapura, Biak, Timika, Malang, Kupang, Ternate, Kendari, Palu, Ambon;
3. Area *Asia* yang mengelola 3 kantor cabang di Singapura, Kuala Lumpur, Bangkok;
4. Area *Jepang, Korea, dan Cina*, yang mengelola 8 kantor cabang di Tokyo, Osaka, Nagoya, Seoul, Canton, Hongkong, Beijing, Shanghai;
5. Area *South West Pacific* yang mengelola 3 kantor cabang di Sydney, Perth, Melbourne;
6. Area *Europe dan Middle East* yang mengelola 3 kantor cabang di Jeddah, Riyadh, Amsterdam.

Perseroan memiliki 3 *Strategic Business Unit* ("SBU"), yaitu SBU Garuda Cargo yang mengelola bisnis kargo, SBU Garuda Sentra Medika (GSM) yang mengelola bisnis kesehatan, dan SBU Citilink yang mengelola bisnis di bidang angkutan udara niaga berjadwal dengan tarif murah (LCC).

Pada tanggal 30 September 2010, Perseroan mengoperasikan 84 armada pesawat penumpang, yang terdiri dari 71 armada pesawat *narrow-body* dan 13 armada pesawat *wide-body* yang digunakan untuk penerbangan domestik dan juga internasional.

2. Perkembangan Terkini Perseroan

Kondisi keuangan dan hasil operasi Perseroan untuk periode 3 bulan yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 dipengaruhi oleh dua kejadian luar biasa di bulan Nopember 2010.

Selama bulan Nopember dan Desember 2010, letusan berulang-ulang dari gunung Merapi dan Bromo, kedua gunung yang paling aktif, telah mengakibatkan adanya pembatasan penerbangan pada industri penerbangan di Indonesia. Sebagai akibatnya, Perseroan membatalkan sekitar 190 penerbangan pulang pergi ke dan dari beberapa tujuan tertentu, termasuk Yogjakarta, Jakarta dan lokasi lainnya di Jawa Tengah. Perseroan juga mengalihkan rute penerbangan (dan meningkatkan tujuan penerbangan) ke beberapa tujuan di Indonesia dan luar negeri untuk mencegah abu dari letusan gunung merapi tersebut. Pembatalan penerbangan tersebut dan pengurangan frekuensi penerbangan telah meningkatkan biaya bahan bakar dan biaya operasional penerbangan lainnya untuk periode 3 bulan yang berakhir pada 31 Desember 2010.

Pada tanggal 21 Nopember 2010, Perseroan mengalami gangguan selama periode 3 jam selama melakukan pemindahan dari sistem manajemen operasional yang lama ke *Integrated Operational and Control System ("IOCS")* yang baru dan menyebabkan *outage* di sistem IOCS. Walaupun Perseroan telah menyimpan IOCS untuk mulai beroperasi pada 21 Nopember 2010, selama periode *outage* di sistem IOCS tersebut, *backup* data dari sistem manajemen operasional tidak akurat dan, dengan demikian Perseroan mengalami kesulitan dalam mengalokasikan *crew* pada jadwal penerbangan yang telah ditentukan antara tanggal 21-23 Nopember 2010 dengan jadwal *crew* penerbangan yang terus-menerus dicetak dan didistribusikan ke beberapa *crew* penerbangan unit dengan menggunakan data yang tidak akurat dari sistem manajemen operasional yang lama. Sebagai akibatnya, beberapa *crew* tidak datang pada jadwal kedatangan yang telah ditentukan, 184 penerbangan dibatalkan dan Perseroan menutup sistem reservasi untuk mencegah pemesanan penumpang baru selama periode 21-23 Nopember 2010. Pembatalan penerbangan tersebut dan penutupan sistem pemesanan selama periode tersebut telah mempengaruhi secara negatif pendapatan per penumpang dan jumlah penumpang untuk periode 3 bulan yang berakhir 31 Desember 2010. Dalam menjawab situasi tersebut, Perseroan bersama dengan Lembaga Afiliasi Penelitian dan Industri (LAPI) Institut Teknologi Bandung, telah melakukan investigasi untuk mengetahui penyebab dari *outage* dari IOCS. Dari hasil investigasi tersebut menunjukkan bahwa saat ini Perseroan tidak memiliki jaringan sistem manajemen yang cukup yang dapat memantau trafik jaringan atau memberikan *early fault detection* di IOCS. Perseroan berencana untuk melakukan pemuktahiran pada sistem manajemen yang dimiliki oleh Perseroan untuk meningkatkan kemampuan Perseroan untuk memantau trafik jaringan dan memberikan *early fault detection*.

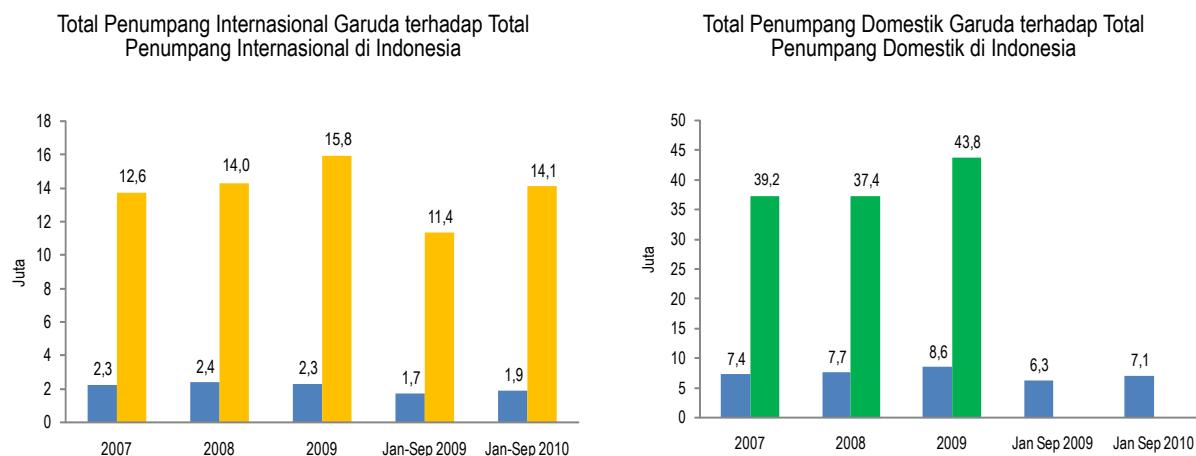
Pembatalan penerbangan dan *shutdown* sistem reservasi oleh Perseroan selama periode ini mengakibatkan penurunan pendapatan usaha dan volume penumpang pada kinerja 2 bulan sampai dengan 30 Nopember 2010.

3. Faktor yang Mempengaruhi Hasil Keuangan dan Operasi Perseroan

Beberapa faktor penting yang mempengaruhi hasil keuangan dan operasi dari Perseroan adalah sebagai berikut:

- **Kondisi Umum Perekonomian**

Grafik di bawah ini memberikan gambaran mengenai total Penumpang Internasional dan Penumpang Domestik yang menggunakan jasa dibandingkan terhadap data BPS untuk Penumpang Internasional dan Departemen Perhubungan untuk Penumpang Domestik:



Sumber: Perseroan, BPS, Departemen Perhubungan, diolah

Jumlah penumpang Perseroan dipengaruhi oleh sejumlah faktor, antara lain, keadaan industri pariwisata Indonesia, dan kondisi perekonomian secara umum di Indonesia dan global. Pada tahun 2007-2009, jumlah penumpang Perseroan meningkat menjadi 10,9 juta orang di tahun 2009 dari 10,2 juta orang di tahun 2008, dan 9,6 juta orang di tahun 2007, dengan CAGR sebesar 6,6%. Selama periode yang sama, produk domestik bruto ("PDB") Indonesia tumbuh dengan CAGR sebesar 3,5%. Menurut Biro Pusat Statistik ("BPS"), untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010, lalu lintas penumpang internasional berjumlah sekitar 14,1 juta orang, yang merupakan kenaikan 23,9% dibandingkan dengan lalu lintas penumpang internasional pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, dan lalu lintas penumpang domestik untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 berjumlah sekitar 31,2 juta penumpang, yang menunjukkan peningkatan sebesar 21,5% dibandingkan dengan lalu lintas penumpang domestik untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009. Menurut statistik yang dikeluarkan oleh Departemen Perhubungan, dimana total penumpang domestik meningkat menjadi 43,8 juta orang di tahun 2009, dari 37,4 juta orang di tahun 2008 dan 39,2 juta orang di

tahun 2007 dengan CAGR 5,8%. Kinerja keuangan Perseroan akan tetap dan diperkirakan akan terus dipengaruhi dengan cukup berarti oleh perkembangan ekonomi di Indonesia, tingkat pengeluaran pendapatan, kondisi industri pariwisata di Indonesia, dan kondisi perekonomian global.

- **Manajemen Pendapatan**

Kegiatan bisnis Perseroan dipengaruhi oleh jumlah penumpang dan tarif yang dikenakan pada rute domestik dan internasional yang dioperasikan oleh Perseroan. Manajemen pendapatan adalah serangkaian proses bisnis yang terintegrasi yang digunakan untuk menghitung penetapan harga yang optimal dan kebijakan ketersediaan kursi untuk memaksimalkan pendapatan yang dapat dihasilkan dari penjualan tiket berdasarkan estimasi perilaku permintaan untuk setiap pasar. Perseroan menggunakan proses dan sistem manajemen pendapatan untuk memaksimalkan tingkat penggunaan kursi dan pendapatan tiap penerbangan dan kemampuan Perseroan melakukan ini dengan sukses akan mempengaruhi hasil usaha Perseroan. Saat ini Perseroan sedang dalam proses pemutakhiran perangkat lunak dari sistem manajemen pendapatan ini.

Industri penerbangan umumnya memiliki profit margin yang rendah dan biaya tetap yang tinggi, khususnya untuk beban sewa pesawat, beban pemeliharaan dan perbaikan, beban bahan bakar pesawat, beban pendaratan, dan beban bunga. Biaya mengoperasikan sebuah pesawat tidak berbeda signifikan terhadap jumlah penumpang maupun berat ton kargo yang dibawa oleh pesawat. Sebagai dampak dari tingginya kewajiban biaya tetap Perseroan, perubahan yang hanya relatif kecil pada jumlah penumpang dan harga, dapat berdampak signifikan terhadap kondisi keuangan dan hasil operasi Perseroan.

Pendapatan penumpang dari penerbangan berjadwal masing-masing sebesar 72,5%, 72,7%, 71,4%, dan 83,0% dari total pendapatan usaha Perseroan untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2007, 2008, dan 2009, dan untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010.

Pendapatan penumpang dari penerbangan adalah sebesar Rp10.180,8 miliar di tahun 2007 menjadi Rp14.067,0 miliar di tahun 2008, Rp12.759,2 miliar di tahun 2009 menjadi Rp10.533,2 miliar dalam sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010. Sejumlah faktor yang mempengaruhi kinerja pendapatan dari penerbangan berjadwal antara lain ASK, jumlah penumpang, RPK, *passenger load factor* dan *passenger yield*:

- ASK sebesar 18.566,1 juta di tahun 2007, 20.366,8 juta di tahun 2008, 21.713,9 juta di tahun 2009, dan 18.827,0 juta dalam sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010, yang mencerminkan pengembangan armada dari 48 pesawat per 1 Januari 2007 menjadi 84 pesawat per 30 September 2010.
- Jumlah penumpang meningkat dari 9,6 juta orang di tahun 2007 menjadi 10,2 juta orang di tahun 2008 menjadi 10,9 juta orang di tahun 2009, dan 9,0 juta orang dalam sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010, sementara RPK meningkat dari 14.369,1 juta di tahun 2007 menjadi 15.532,3 juta di tahun 2008 menjadi 15.882,5 juta di tahun 2009, dan 13.373,5 juta dalam sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010, yang dapat dilihat dari pemanfaatan pengembangan kapasitas tempat duduk pada frekuensi dan rute penerbangan domestik dan internasional.
- *Passenger load factor* mengalami penurunan dari 77,4% di tahun 2007 menjadi 76,4% di tahun 2008, menjadi 73,1% di tahun 2009, dan 71,0% dalam sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010, yang disebabkan oleh turunnya jumlah penumpang pada tujuan penerbangan baru yang diperkenalkan pada jaringan rute Perseroan dan kompetisi LCC pada periode tersebut.
- *Passenger yield* yaitu sebesar USD7,4 sen per kilometer di tahun 2007, USD9,5 sen per kilometer di tahun 2008, USD7,5 sen per kilometer di tahun 2009, dan USD8,4 sen per kilometer pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010.

Pendapatan dari penerbangan berjadwal internasional adalah sebesar 50,0%, 52,2%, 46,8%, dan 45,5% dari total pendapatan penerbangan penumpang pada tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2007, 2008, 2009, dan periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010. *Passenger yield* dan faktor muat penumpang untuk penerbangan penumpang internasional telah terkena dampak yang kurang baik dengan adanya kompetisi dari LCC pada rute jarak pendek internasional dan relatif rendahnya tingkat penetrasi pasar pada rute jarak jauh internasional di Timur Tengah dan Eropa, yang sebagian terkompensasi dengan tingginya tingkat penetrasi pasar untuk rute internasional di Asia dan Australia.

Pendapatan dari penerbangan berjadwal domestik adalah sebesar 50,0%, 47,8%, 53,2%, dan 54,5% dari total pendapatan penerbangan penumpang pada tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2007, 2008, 2009, dan periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010. Pendapatan dari penumpang domestik dan internasional dan juga *passenger yield* secara historis berkaitan dengan kemampuan Perseroan untuk menerapkan beban tambahan bahan bakar pesawat (*fuel surcharge*) yang dicatat sebagai bagian dari pendapatan usaha Perseroan

yang tercermin dari fluktuasi harga bahan bakar pesawat. Dari tahun 2007 sampai tahun 2009, rata-rata beban bahan bakar berfluktuasi dari USD56,68 sen per liter di tahun 2007 menjadi USD85,95 sen per liter di tahun 2008, dan menjadi USD51,33 sen per liter di tahun 2009. Namun demikian, sejak bulan April 2010, Perseroan dilarang membebankan biaya tambahan bahan bakar pesawat (*fuel surcharge*) di atas batas atas tarif kelas ekonomi domestik, dimana dapat disesuaikan apabila harga bahan bakar atau kenaikan biaya operasi pesawat berfluktuasi karena adanya fluktuasi nilai tukar Rupiah terhadap USD melebihi ambang batas (*threshold*) yang ditetapkan oleh DJPU untuk periode yang tersebut. Sebagai dampak dari penerapan aturan di domesik ini, Perseroan telah mengubah target manajemen pendapatannya, khususnya untuk penerbangan domestik dengan mengalokasikan cadangan kursi pada beberapa segmen tarif.

Perseroan berkeyakinan bahwa sistem manajemen pendapatan saat ini memiliki kapasitas yang terbatas untuk mengalokasikan cadangan kursi apabila dibandingkan dengan beberapa pesaing lain. Perseroan saat ini dalam proses pemutakhiran sistem manajemen pendapatan termasuk PSS seiring dengan adanya pembangunan pusat data baru. Perseroan berkeyakinan bahwa proses pemutakhiran pelayanan penumpang akan meningkatkan jalur penjualan langsung Perseroan kepada pelanggan dan pemutakhiran sistem manajemen pendapatan akan meningkatkan kemampuan Perseroan dalam mengatur kapasitas tempat duduk sesuai dengan asal dan tujuan, mengalokasikan persediaan tempat duduk diantara tarif kelas yang berbeda dan proyeksi arus kas yang lebih akurat.

- **Harga Bahan Bakar Pesawat Terbang**

Biaya bahan bakar pesawat terbang adalah komponen penting dalam struktur biaya Perseroan penerbangan, dimana perubahan pada harga bahan bakar pesawat terbang akan secara signifikan berpengaruh pada hasil operasi Perseroan. Biaya bahan bakar pesawat terbang mewakili 34,3%, 41,2%, 29,4%, dan 31,8% dari total beban operasional di tahun 2007, 2008, dan 2009 dan untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010. Harga bahan bakar pesawat terbang di masa yang lalu, dan juga di masa yang akan datang, akan bergantung pada fluktuasi harga, dan juga perubahan permintaan dan penawaran.

Perseroan mendapatkan pengadaan sekitar 70% bahan bakar bakar sesuai dengan perjanjian yang dibuat dengan Pertamina, termasuk semua bahan bakar yang diperlukan untuk penerbangan di rute domestik. Perseroan mengadakan perjanjian pasokan bahan bakar selama lima tahun dengan Pertamina dan perjanjian pasokan bahan bakar dalam jangka waktu satu sampai dua tahun dengan beberapa pemasok internasional. Perjanjian pasokan bahan bakar baik untuk internasional dan domestik diperpanjang secara periodik dan pembayarannya menggunakan dolar Amerika Serikat. Perjanjian pasokan bahan bakar domestik ditinjau secara periodik dan pembayaran dilakukan dalam Rupiah untuk harga yang ditetapkan dalam Rupiah. Harga bahan bakar internasional umumnya ditetapkan dengan mengacu pada harga dasar rata-rata minyak yang dipublikasikan oleh Platts melalui Singapura berdasarkan *Mean of Platts Singapore* (MOPS), *Mean of Platts Arab Gulf* (MOPAG), Teluk Arab, Saudi Arabia dan Belanda, yang diterbitkan oleh ARAMCO atau Rotterdam. Harga bahan bakar domestik ditetapkan dengan mengacu pada (dan umumnya termasuk diskon dari) harga *posting* produksi dalam negeri Pertamina, yang ditentukan oleh Pertamina berdasarkan kebijakannya sendiri. Selain itu, perjanjian baru akan pasokan bahan bakar Perseroan dengan Pertamina menggabungkan diskon tetap untuk harga *posting* produksi dalam negeri Pertamina, sedangkan Pertamina secara historis memberikan Perseroan diskon persentase terhadap harga *posting* produksi dalam negeri. Dengan demikian, bila dibandingkan dengan kesepakatan bahan bakar sebelumnya dengan Pertamina, perjanjian baru tersebut akan menghasilkan diskon yang lebih rendah (dan harga bahan bakar yang lebih tinggi) sejalan dengan kenaikan harga *posting* produksi dalam negeri.

Perjanjian pasokan bahan bakar internasional mewajibkan adanya pembayaran di muka atau adanya *letter of credit* terhadap pengiriman bahan bakar, sedangkan perjanjian pasokan domestik dengan Pertamina saat ini mengijinkan Perseroan untuk melakukan pembayaran dalam dua minggu setelah pengiriman bahan bakar. Di masa lalu Perseroan pernah mengalami ketidakmampuan dalam pelunasan sejumlah biaya bakar kepada Pertamina, dimana kemudian dikonversikan menjadi hutang subordinasi jangka panjang pada restrukturisasi hutang yang terkini.

Perseroan tidak melakukan transaksi lindung nilai (*hedging*) terhadap harga bahan bakar pesawat, kecuali untuk transaksi derivatif tertentu yang terkait dengan bahan bakar pesawat untuk keperluan layanan haji. Selama ini Perseroan membebankan sebagian dari biaya bakar kepada pelanggan dalam bentuk biaya tambahan bahan bakar (*fuel surcharge*), walaupun sejak bulan April 2010 jumlah *fuel surcharge* yang dapat diterapkan diatur oleh Pemerintah dan sejak Juni 2010 kemampuan Perseroan untuk meneruskan biaya tambahan tersebut kepada pelanggan telah jauh berkurang. Di samping itu, baru-baru ini Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) menyatakan bahwa praktik tersebut bersifat anti-persaingan.

- ***Ekspansi, Modernisasi, dan Simplifikasi Armada***

Sebagian besar dari kebutuhan belanja modal Perseroan, komitmen pembayaran PDP dan beban sewa pesawat Perseroan akan terkait dengan rencana ekspansi, modernisasi, dan simplifikasi armada Perseroan. Per tanggal 30 September 2010, Perseroan memiliki 84 pesawat dan akan menjadi sekitar 150 pesawat di tahun 2015. Ukuran, umur, dan komposisi dari armada pesawat terbang Perseroan telah berdampak signifikan terhadap kondisi keuangan dan hasil operasi Perseroan. Peningkatan armada tersebut diharapkan dapat meningkatkan arus penumpang melalui pembukaan rute baru dan peningkatan frekuensi penerbangan dari yang ada saat ini. Tujuan program simplifikasi dan modernisasi armada Perseroan adalah untuk meningkatkan standarisasi pelatihan, perawatan, persedian, seiring dengan peningkatan pelayanan penerbangan dan efisiensi bahan bakar, khususnya melalui pengoperasian satu jenis pesawat baru *narrow-body*.

Perseroan saat ini mengoperasikan empat pesawat tipe berbadan sempit (*narrow-body aircraft*), yaitu Boeing model 737-300, 737-400, 737-500 dan 737-800. Sehubungan dengan rencana Perseroan untuk melakukan program simplifikasi dan modernisasi pesawat, Perseroan akan melakukan penggantian pesawat-pesawat Boeing 737-300, 747-400, dan 747-500, dengan mengoperasikan hanya satu tipe pesawat berbadan sempit yaitu Boeing 737-800 yang lebih efisien terhadap bahan bakar. Untuk periode yang berakhir pada tanggal 30 September 2010, Perseroan memutuskan untuk mempercepat program modernisasi dan simplifikasi armada dengan mempercepat pengiriman atas 18 pesawat Boeing 737-800 setelah sebelumnya menambah 15 dan 2 pesawat baru Boeing 737-800 di tahun 2009 dan 2 pesawat baru Boeing 737-800 di tahun 2008. Peningkatan jumlah pesawat baru ini sebagai armada Perseroan melalui sewa operasi telah meningkatkan beban sewa pesawat. Disamping itu, pengiriman awal atas 18 pesawat Boeing 737-800 pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010, sejalan dengan rencana Perseroan untuk menghentikan beberapa generasi tipe Boeing 737 untuk proses perawatan yang diperlukan sebelum dikembalikan dan sebelum berakhirnya periode sewa operasi di tahun 2010 dan 2011.

Perseroan juga mengoperasikan dua pesawat tipe berbadan besar (*wide-body aircraft*), yaitu Boeing 747 dan Airbus A330. Perseroan juga berencana untuk mengganti tipe Boeing 747 dengan tipe pesawat yang lebih besar yang lebih efisien dengan tipe Boeing 777-300 ER di tahun 2012.

Per tanggal 30 September 2010, Perseroan memiliki komitmen pembelian pesawat sebesar Rp24.460 miliar termasuk estimasi eskalasi harga kontrak untuk membeli 27 pesawat tambahan (dimana salah satunya dikirim pada Oktober 2010) sampai dengan 2016, yang terdiri dari 11 pesawat Boeing 737-800, 10 pesawat Boeing 777, dan 6 Airbus A330-200. Per tanggal 30 September 2010, Perseroan juga telah memiliki *letter of intent* atas sewa operasi 12 pesawat Boeing 737-800 (dimana 4 pesawat telah dikirimkan antara bulan Oktober dan Desember 2010) dan 3 pesawat Airbus A330-200 dimana salah satunya telah dikirimkan pada Desember 2010 yang akan mulai beroperasi pada tahun 2011, dan memiliki hak opsi untuk membeli tambahan 4 pesawat Airbus A330-200. PDP yang digunakan untuk membeli pesawat tersebut umumnya dibayai dengan arus kas operasi dan hutang, yang kemudian akan dikonversikan menjadi sewa operasi melalui transaksi *sale and leaseback* dengan *lessor*, yang akan mengantikan biaya PDP dan mengurangi komitmen pengeluaran modal Perseroan. Perseroan berkeyakinan bahwa arus kas operasi Perseroan mencukupi untuk mendanai seluruh uang muka pembelian pesawat untuk pengiriman pesawat Boeing 737-800 dan pesawat Airbus A330-200, Perseroan juga akan mengatur rencana pendanaan melalui hutang untuk pembiayaan 10 pesawat Boeing 777. Pinjaman ECA dan Pinjaman Komersial memberikan batasan kepada Perseroan untuk memperoleh tambahan pinjaman baru, sehingga Perseroan tidak dapat memastikan diperolehnya tambahan pendanaan atas pengiriman 26 pesawat (termasuk uang muka pembelian pesawat). Disamping itu, meskipun pada akhirnya Perseroan akan memperoleh pinjaman dana, namun Perseroan juga tidak dapat memastikan bahwa ketentuan atas pinjaman untuk pengiriman pesawat tersebut (termasuk untuk pendanaan PDP) akan dapat diterima oleh Perseroan. Pinjaman ECA dan Pinjaman Komersial Perseroan telah membatasi Perseroan untuk menambah beban sewa pesawat karenanya Perseroan tidak yakin akan dapat memperoleh tambahan sewa operasi untuk meningkatkan jumlah armada Perseroan.

Perseroan berkeyakinan bahwa ekspansi armada Perseroan merupakan hal yang harus dilakukan untuk mengantisipasi kenaikan arus penumpang, kenaikan frekuensi penerbangan, peningkatan efisiensi bahan bakar dan menurunkan biaya perawatan. Per tanggal 30 September 2010, rata-rata umur pesawat Perseroan adalah 8,8 tahun dan dengan pengurangan umur pesawat di masa yang akan datang dengan cara ekspansi armada, diharapkan dapat mengurangi biaya pemeliharaan dan perbaikan pesawat Perseroan dibandingkan dengan kompetitor lain.

- ***Utilisasi Pesawat Terbang***

Salah satu kunci elemen penting bagi strategi pertumbuhan Perseroan adalah peningkatan utilisasi armada pesawat terbang. Tingginya penggunaan harian dari pesawat terbang dapat meningkatkan kapasitas Perseroan dalam menghasilkan pendapatan dari armada. Tingginya tingkat utilisasi armada dapat dicapai sebagian melalui pengurangan waktu perubahan haluan di bandara, sehingga lebih banyak jam yang digunakan untuk terbang setiap harinya. Utilisasi

pesawat terbang dapat dipengaruhi oleh sejumlah faktor, dimana sebagian berada di luar kontrol Perseroan, termasuk lalu lintas udara, antrian di bandara (khususnya untuk bandara internasional Soekarno-Hatta, dekat Jakarta, dan Ngurah-Rai, Bali), kondisi cuaca yang buruk, persyaratan keamanan, masalah mekanis sehubungan dengan pesawat terbang, penundaan oleh pihak ketiga dalam pelayanan penanganan di darat (*ground handling*) dan pengisian bahan bakar. Rata-rata utilisasi jam terbang pesawat (*block hour*) per hari Perseroan adalah 9:37, 9:51, 9:00 dan 9:27, masing-masing untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2007, 2008, dan 2009 serta untuk periode 9 bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010. Dengan menambah armada pesawatnya, Perseroan berencana untuk meningkatkan belanja modal untuk perekutan dan pelatihan pilot dan awak kabin dengan tujuan untuk menunjang tingkat utilisasi armada pesawat terbang Perseroan. Sejak Agustus 2010, Perseroan telah disetujui oleh DJPU untuk mempekerjakan pilot asing dengan jangka waktu kontrak 1 tahun dan dapat diperpanjang. Perseroan berkeyakinan bahwa hal ini akan mendukung kemampuan Perseroan untuk meningkatkan utilisasi pesawat terbang yang dimiliki.

- ***Fluktuasi Tingkat Bunga***

Sebagian besar dari kewajiban hutang berjalan saat ini adalah dalam denominasi Dolar Amerika Serikat dengan tingkat bunga mengambang (*floating rate*). Selain itu, sebagian hutang obligasi atas sewa pesawat jangka panjang juga menggunakan bunga mengambang. Sebagai dampaknya, profitabilitas Perseroan dipengaruhi oleh perubahan nilai tukar Dolar Amerika Serikat LIBOR, yang disebabkan oleh adanya perubahan terhadap pendapatan bunga dan beban bunga dari simpanan jangka pendek maupun dari aset dan kewajiban keuangan yang mengandung bunga (*interest bearing*). Perubahan tingkat bunga Dolar Amerika Serikat dapat berdampak pada beban keuangan Perseroan.

Beban sewa operasi Perseroan saat ini berdenominasi Dolar Amerika Serikat adalah dengan bunga tetap. Namun demikian, di masa yang akan datang Perseroan mungkin akan memiliki sewa operasi dengan suku bunga mengambang.

Hutang Perseroan terdiri dari hutang bank dan pinjaman lainnya, termasuk juga kewajiban berdasarkan sewa pembiayaan. Per tanggal 30 September 2010, Perseroan memiliki hutang jangka panjang dikurangi yang jatuh tempo dalam satu tahun sebesar Rp3.447,8 miliar, termasuk kewajiban sewa pembiayaan sebesar Rp1.863,3 miliar.

- ***Fluktuasi Nilai Tukar***

Mata uang pelaporan dan fungsional Perseroan adalah dalam mata uang Rupiah, dan oleh karenanya, Perseroan terkena dampak risiko perubahan nilai tukar terkait dengan fluktuasi nilai tukar Dolar Amerika Serikat terhadap Rupiah, yang terutama dikaitkan dengan kewajiban hutang Perseroan dalam mata uang Dolar Amerika Serikat, kewajiban sewa yang ditentukan oleh perjanjian sewa pesawat, hutang dagang dalam mata uang Dolar Amerika Serikat terkait dengan biaya bahan bakar Perseroan.

Pada saat nilai mata uang Rupiah mengalami pelemahan terhadap mata uang Dolar Amerika Serikat, maka kewajiban dan beban Perseroan dalam mata uang Dolar Amerika Serikat akan meningkat dalam mata uang Rupiah, dimana pada akhirnya akan memberikan dampak buruk bagi keuntungan usaha Perseroan.

Sekitar 44,6% dari pendapatan Perseroan adalah dalam mata uang Rupiah dan sisanya dalam mata uang lain. Sementara sekitar 46,2% dari biaya Perseroan adalah dalam Dolar Amerika Serikat. Karena biaya dalam Dolar Amerika Serikat lebih besar dari pendapatan yang dihasilkan, maka transaksi dalam mata uang asing lain diperlukan untuk mengkompensasi kewajiban dan hutang dagang dalam Dolar Amerika Serikat.

Perseroan sebelumnya telah melakukan lindung nilai secara natural terhadap sebagian risiko mata uang asing, yang dikarenakan pendapatan usaha tahunan Perseroan dalam mata uang Dolar Amerika Serikat lebih rendah dari jumlah beban modal Perseroan dalam mata uang Dolar Amerika Serikat dan pembayaran tahunan atas pokok dan bunga dalam mata uang Dolar Amerika Serikat. Sejak tahun 2008, kebijakan Perseroan adalah untuk menangani eksposur terhadap mata uang Dolar Amerika Serikat dengan melakukan konversi bulanan atas pendapatan dalam mata uang non-Dolar Amerika Serikat ke dalam mata uang Dolar Amerika Serikat dengan menggunakan *spot rate* yang tersedia pada saat tanggal konversi. Perseroan juga melakukan perhitungan komitmen bulanan dalam mata uang Dolar Amerika Serikat dan menyesuaikan komitmen tersebut dengan pendapatan Dolar Amerika Serikat Perseroan dan juga pendapatan konversi non-Dolar Amerika Serikat Perseroan. Apabila pendapatan Dolar Amerika Serikat dan pendapatan konversi non-USD Perseroan tidak mencukupi untuk membayar kewajiban Perseroan dalam mata uang Dolar Amerika Serikat pada periode tertentu, maka Perseroan akan mengkonversikan sebagian pendapatan Rupiah ke dalam mata uang Dolar Amerika Serikat untuk menutupi kekurangan tersebut.

- **Musiman**

Pendapatan penumpang dan profitabilitas Perseroan dipengaruhi oleh musiman di dalam industri penerbangan Indonesia. Faktor musiman dapat mempengaruhi pendapatan penumpang Perseroan dan profitabilitas dari kuartal ke kuartal. Pada umumnya, hampir seluruh dari pendapatan penumpang dihasilkan selama pertengahan tahun yang disebabkan oleh musim liburan sekolah dan musim akhir tahun. Namun, pendapatan dari pelayanan penumpang domestik juga dipengaruhi oleh permintaan yang rendah selama bulan Ramadhan yang terjadi pada setiap akhir musim panas dari tahun 2007 sampai dengan 2010. Pendapatan Perseroan dari bisnis haji yang mewakili 94,0%, 92,9%, dan 93,9% terhadap total pendapatan operasi Perseroan dari pelayanan penerbangan tidak berjadwal di tahun 2007, 2008, dan 2009, juga bervariasi setiap tahunnya mengikuti kalender Hijriah. Operasi penerbangan haji Perseroan untuk periode dari tahun 2007 sampai dengan tahun 2009 pada umumnya dapat menutup periode di dua belas minggu setiap tahunnya dari periode Nopember sampai dengan Oktober. Karena operasi penerbangan haji Perseroan untuk tahun 2009 telah berakhir sebelum tanggal 31 Desember 2009, dan penerbangan haji Perseroan dimulai pada bulan Oktober 2010, maka Perseroan tidak memiliki pendapatan dari operasi penerbangan haji untuk periode sembilan bulan yang berakhir tanggal 30 September 2010.

- **Peraturan Pemerintah terkait Industri Penerbangan**

Sejak tahun 2000, Pemerintah telah melakukan deregulasi banyak aspek di industri penerbangan domestik, yang membuka kompetisi yang besar dan akses ke industri penerbangan Indonesia. Sebagai dampaknya, banyak LCC baru yang masuk ke industri penerbangan domestik. Perubahan peraturan dapat berdampak pada kenaikan maupun penurunan kompetisi dari operator penerbangan lainnya, dan dapat berdampak pada bisnis, prospek, dan hasil operasi Perseroan di masa yang akan datang. Perseroan bersaing juga dengan FSC dan LCC lain yang memberikan layanan penerbangan koneksi ke Indonesia. Faktor persaingan utama adalah pada harga, jadwal, jaringan rute, kualitas pelayanan, tipe dan umur pesawat. Kinerja Perseroan juga bergantung pada aturan operasional dan lingkungan yang diaplikasikan pada industri penerbangan secara umum, di tiap negara dan tempat dimana pesawat Perseroan terbang.

- **Kejadian Luar Biasa**

Kejadian luar biasa yang ada di luar kendali Perseroan, seperti serangan teroris, penyebaran penyakit menular, dapat mempengaruhi kinerja keuangan Perseroan. Serangan teroris seperti pada tanggal 11 September 2001, dan peristiwa bom Bali di tahun 2002 dan 2005, dapat memberikan dampak negatif yang berkelanjutan bagi industri penerbangan yang mengakibatkan penurunan permintaan pelayanan penumpang, penurunan harga tiket, peningkatan biaya premi asuransi, dan meningkatkan biaya keamanan. Pada tanggal 17 Juli 2009, bom yang meledak di Hotel JW Marriott dan Hotel Ritz-Carlton di Jakarta, telah menewaskan delapan orang dan melukai sekitar 150 orang. Penyebaran penyakit menular, seperti SARS dan virus H1N1 dapat berdampak buruk bagi kegiatan operasi Perseroan. Kegiatan operasi Perseroan sangat terpengaruh selama puncak terjadinya penyebaran SARS dari bulan April sampai Juni 2003, dimana lalu lintas penumpang Perseroan mengalami penurunan yang signifikan. Di bulan Nopember dan Desember 2010, terjadi letusan Gunung Merapi dan pada bulan Desember 2010 terjadi letusan Gunung Bromo, sebagai dua gunung yang paling aktif di Indonesia, telah berdampak pada adanya larangan terbang ke Indonesia. Letusan Gunung Merapi telah mengganggu penerbangan Perseroan ke Yogjakarta, Jakarta dan tujuan lainnya di pulau Jawa. Kejadian luar biasa dapat saja terjadi di masa yang akan datang dan dapat memberikan dampak jangka pendek dan jangka panjang bagi industri penerbangan dan juga pada bisnis, kondisi keuangan, dan hasil operasi Perseroan.

- **Kebijakan Pemerintah**

Kebijakan pemerintah yang dapat berdampak bagi Perseroan adalah liberalisasi penerbangan sepenuhnya yang memungkinkan maskapai-maskapai asing beroperasi di seluruh bandara internasional Indonesia sehingga Perseroan harus bersaing pada semua aspek (jumlah frekuensi, *image*, kualitas layanan, dan harga) dan kenaikan tarif pajak badan usaha.

Kebijakan pemerintah yang mempengaruhi kondisi keuangan adalah kebijakan tarif batas atas yang dapat membatasi optimalisasi pendapatan dan kebijakan yang mendorong pertumbuhan industri pariwisata sehingga diharapkan dapat meningkatkan lalu lintas penumpang.

- **Komponen penting lainnya**

Komponen-komponen penting dari Pendapatan atau beban lain-lain yang berjumlah 10% atau lebih dari Pendapatan tidak ada. Pada periode 9 bulan yang berakhir per 30 September 2010, pos-pos terbesar dari Penghasilan (Beban) Lain-lain adalah Keuntungan atas *sale and lease back* Rp159,1 miliar, Keuntungan atas mata uang asing-bersih Rp130,8 miliar dan Beban bunga dan keuangan Rp119,5 miliar.

- **Keuntungan Luar Biasa atas Restrukturisasi Hutang**

Sebagai hasil restrukturisasi pinjaman tahun 2001, Perseroan menerbitkan *Mandatory Convertible Bonds* (“MCB”) dengan pokok pinjaman sebesar Rp1.018,8 miliar kepada Bank Mandiri dengan bunga 4% per tahun, yang dapat dikonversikan yang ekuivalen dengan nilai saham pada Perseroan pada saat setiap waktu sebelum jatuh tempo dalam 5 (lima) tahun sejak diterbitkan. MCB adalah merupakan instrumen yang tidak dapat dipindahkan dan subordinasi terhadap hutang berjalan lainnya. Di tahun 2006, Perseroan menyetujui dua tahun perpanjangan jatuh tempo dari MCB dengan Bank Mandiri. Di bulan Desember 2009, Perseroan dan Bank Mandiri menyetujui melakukan restrukturisasi dan menyelesaikan seluruh MCB dengan pembayaran kas sebesar Rp50,9 miliar dan mengkonversi menjadi saham Perseroan dengan nilai prinsipal sebesar Rp967,9 miliar. Sebagai hasil perbedaan antara total nilai penyelesaian ini dan nilai yang terbawa dari MCB, Perseroan mengakui keuntungan luar biasa sebesar Rp123,5 miliar pada tanggal 31 Desember 2009.

Pada tanggal 21 Januari 2010, Perseroan menyelesaikan tender parsial dengan sistem *dutch auction* dari FRN yang gagal bayar dengan nilai nominal USD40,65 juta dan Rp37,6 miliar dengan total harga beli USD22,5 juta dan Rp23 miliar. Atas pembelian kembali FRN tersebut dan permohonan persetujuan, Perseroan memperpanjang jatuh tempo dari sisa FRN tersebut sampai dengan 21 Januari 2018 dan diakui sebagai keuntungan pada pos luar biasa Rp184,1 miliar untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010.

- **Penyajian kembali (*restatement*) laporan keuangan konsolidasi untuk tahun-tahun yang berakhir pada 31 Desember 2007, dan 2008**

Perseroan melakukan penyajian kembali (*restatement*) laporan keuangan konsolidasi untuk tahun-tahun yang berakhir pada 31 Desember 2007, dan 2008 dan mengikuti prinsip akuntansi yang berlaku umum di Indonesia dan praktik akuntansi industri penerbangan yang mengacu pada revisi AICPA *Airline Industry Guide*. Penyajian kembali tersebut akibat dari:

- Perubahan kebijakan akuntansi untuk beban inspeksi rangka pesawat, *overhaul* mesin untuk pesawat milik Perseroan dan pesawat yang disewa, dari metode akrual menjadi metode ditangguhkan dan menyajikan kembali laporan keuangan konsolidasi berdasarkan PSAK No. 16 (Revisi 2007) dan FASB Staff Position (FSP) AUG AIR1 “Akuntansi untuk Aktivitas Perawatan Utama” yang dikeluarkan pada tanggal 8 September 2006.
- Pengakuan kewajiban kontraktual dan tambahan sewa ketika komponen rangka pesawat tidak lagi memenuhi standar minimum kinerja seperti yang disetujui, sejumlah beban minimum yang diestimasikan untuk kondisi pengembalian berdasarkan PSAK No. 57 “Kewajiban diestimasi, Kewajiban kontinjenji, dan Aset kontinjenji”. Selain itu, pembayaran untuk beban perawatan besar dilakukan melalui mekanisme penagihan kembali. Dengan cara ini, sewa tambahan akan diakui sebagai Aset (pembayaran deposit atau pembayaran di muka) sesuai dengan PSAK No. 30 (Revisi 2007) “Sewa”.
- Pengakuan keuntungan jangka panjang terkait dengan program Persiapan Pensiun yang dilakukan oleh Yayasan Kesehatan Garuda (Yakesga) dimana keuntungan akan ditentukan berdasarkan level jasa yang diberikan oleh karyawan yang pensiun berdasarkan PSAK No. 24 (Revisi 2004) “Imbalan Kerja”.
- Pengakuan program kesetiaan pelanggan sesuai dengan PSAK No. 57 “Kewajiban diestimasi, Kewajiban kontinjenji, dan Aset kontinjenji”.
- Perubahan klasifikasi bangunan dan perbaikan, mesin dan instalasi di PT Bina Inti Dinamika, anak perusahaan PT Aero Wisata, menjadi *Build Operate Transfer* (“BOT”) dan perubahan kebijakan akuntansi untuk BOT aset dari model revaluasi menjadi metode biaya.
- Perubahan pelaporan entitas PT Aero Wisata, Anak Perusahaan, dimana Anak Perusahaan telah memperoleh data baru dari laporan keuangan GOH Korea Co. Ltd., anak perusahaan PT Aero Wisata per tanggal 31 Desember 2008, dengan demikian akuntansi untuk investasi Anak Perusahaan telah berubah dari metode beban menjadi metode konsolidasi.

- **Perubahan perilaku konsumen terhadap perubahan teknologi baru, kondisi demografi pasar dan faktor lainnya.**

Perseroan memiliki komitmen untuk terus memanfaatkan teknologi informasi secara efektif dan efisien untuk kemudahan akses dan transaksi bagi pelanggan. Pada awal tahun 2009 Perseroan telah meluncurkan layanan pemesanan dan pembelian tiket secara *online* melalui website Perseroan untuk rute Domestik dan sejak akhir Mei 2010 Perseroan mulai melayani pemesanan dan pembelian tiket secara online tersebut untuk rute Internasional. Hal ini ditujukan untuk memberikan layanan yang handal dan cepat terutama kepada kelompok pelanggan yang sudah terbiasa mempersiapkan sendiri perjalanannya (*self-arranging*) yang porsinya cukup besar di antara pelanggan Perseroan. Pada tahun-tahun ke depan Perseroan akan fokus untuk meningkatkan kehandalan dan kemudahan sistem penjualan langsung secara elektronik sehingga dapat memenuhi preferensi konsumen yang semakin tanggap terhadap perubahan teknologi.

- **Perubahan dalam metode penjualan seperti perjanjian distribusi baru atau perkembangan tim penjualan.**

Dalam rangka memperluas distribusi dan meningkatkan penjualan, Perseroan telah mengembangkan sistem penjualan baru yang bebas *website* (*Garuda Online Sales*) yang ditujukan kepada para sub agen. Sistem baru ini diluncurkan untuk penjualan tiket Domestik sejak Agustus 2009. Dengan adanya sistem ini jaringan distribusi Perseroan dapat diperluas hingga ke kota-kota yang belum dijangkau oleh agen penjualan IATA. Pada akhir Juli 2010, Perseroan telah mengembangkan sistem ini sehingga sub agen dapat menjual tiket Internasional melalui *Garuda Online Sales*. Pada tahun-tahun ke depan, Perseroan berencana untuk mengembangkan distribusi dan penjualan sehingga penggunaan sistem ini tidak terbatas pada sub agen namun individu-individu yang potensial sebagai pemasar melalui mekanisme tertentu.

- **Perubahan dalam harga, persoalan dengan pemasok, atau peristiwa lainnya yang mempengaruhi penjualan Perseroan.**

Dalam mengantisipasi perubahan pasar yang semakin dinamis, Perseroan menerapkan *dynamic and flexible pricing concept*. Harga Perseroan yang terdiri dari harga tahunan diterbitkan sepanjang tahun tidak terlalu banyak perubahan dalam tahun berjalan. Harga tahunan ini diatur mulai dari yang harga tertinggi yang sangat *flexible* sampai lebih rendah dengan beberapa pembatasan. Berikutnya Perseroan memiliki harga yang berubah sangat dinamis dikenal dengan harga promosi yang dapat disesuaikan dengan perkembangan market. Perubahan dapat dilakukan sampai harian sesuai dengan persaingan di pasar terutama dipasar domestik dan regional. Dimasa mendatang sesuai dengan pengembangan jaringan sistim distribusi Garuda yang dapat langsung ke pelanggan (*direct channel*), Perseroan mengembangkan harga yang lebih mudah didapatkan oleh pelanggan dimana perubahan harga langsung dapat diatur sesuai segmen pasar yang dilayani.

- **Pengaruh produk baru atau penarikan produk.**

Perseroan dari waktu ke waktu terus berupaya untuk mengembangkan produk maupun layanan yang inovatif untuk tetap memberikan penawaran yang komprehensif kepada pelanggan serta menjaga daya saing perseroan di pasar. Sebagai contoh Perseroan telah merencanakan untuk mengembangkan jaringan melalui penambahan rute dan kota tujuan baik dilakukan sendiri maupun melalui kerjasama aliansi global maskapai penerbangan, hal ini akan berdampak terhadap peningkatan pendapatan dan jumlah penumpang. Penarikan jasa dilakukan melalui penutupan rute atau kota tujuan akan berdampak berkurangnya pendapatan dan jumlah penumpang. Perusahaan mengembangkan produk dan layanan baru melalui suatu analisa yang matang, dimana diharapkan produk dan layanan baru ini sesuai ekspektasi pelanggan sehingga dapat meningkatkan layanan dan tercipta peningkatan penjualan dan pangsa pasar. Penarikan suatu produk dan layanan dapat dilakukan jika memang tidak sesuai lagi dengan ekspektasi pelanggan, penarikan dilakukan dengan prinsip yang sangat hati-hati agar tidak terlalu mempengaruhi layanan secara keseluruhan.

4. Kebijakan Akuntansi Penting

1. Pengakuan Pendapatan

Penjualan tiket penumpang dan jasa kargo awalnya diakui sebagai transportasi yang ditangguhkan. Pendapatan operasional diakui pada saat penerbangan telah dilakukan. Penjualan didalamnya termasuk juga atas pemulihan surcharges selama tahun berjalan. Pendapatan jasa perbaikan dan pemeliharaan pesawat atas kontrak jangka pendek diakui pada saat jasa diserahkan kepada langganan. Pendapatan jasa perbaikan dan pemeliharaan pesawat atas kontrak jangka panjang diakui dengan menggunakan metode persentase penyelesaian.

Pendapatan atas jasa perhotelan, jasa boga, biro perjalanan dan jasa sistem reservasi serta jasa lain yang berhubungan dengan penerbangan diakui sebagai pendapatan pada saat jasa diserahkan.

Pendapatan bunga diakui berdasarkan waktu terjadinya dengan acuan jumlah pokok simpanan dan tingkat bunga yang sesuai.

2. ***Revaluasi Aset Tetap***

Sejak 31 Desember 2008, pesawat, tanah dan bangunan dinyatakan berdasarkan nilai revaluasi yang merupakan nilai wajar pada tanggal revaluasi dikurangi akumulasi penyusutan dan akumulasi rugi penurunan nilai yang terjadi setelah tanggal revaluasi. Revaluasi dilakukan dengan keteraturan yang memadai untuk memastikan bahwa jumlah tercatat tidak berbeda secara material dari jumlah yang ditentukan dengan menggunakan nilai wajar pada tanggal neraca.

Kenaikan yang berasal dari revaluasi pesawat, tanah dan bangunan langsung dikreditkan surplus revaluasi pada bagian ekuitas, kecuali sebelumnya penurunan revaluasi atas aset yang sama pernah diakui dalam laporan laba rugi, dalam hal ini kenaikan revaluasi hingga sebesar penurunan nilai aset akibat revaluasi tersebut, dikreditkan dalam laporan laba rugi. Penurunan jumlah tercatat yang berasal dari revaluasi pesawat, tanah dan bangunan dibebankan dalam laporan laba rugi apabila penurunan tersebut melebihi saldo surplus revaluasi aset yang bersangkutan, jika ada.

Surplus revaluasi pesawat, tanah dan bangunan yang telah disajikan dalam ekuitas dipindahkan langsung ke saldo laba pada saat aset tersebut dihentikan pengakuannya.

Sebelumnya, pesawat, tanah dan bangunan dinyatakan berdasarkan biaya perolehan, dikurangi akumulasi penyusutan dan akumulasi rugi penurunan nilai. Perubahan kebijakan akuntansi dari model biaya ke model revaluasi dalam pengukuran berikutnya aset tetap pesawat, tanah dan bangunan diterapkan secara prospektif.

3. ***Penyusutan***

Sejak 1 Januari 2009, Perseroan mulai menerapkan perubahan kebijakan akuntansi sehubungan dengan perkiraan nilai manfaat dari pesawat Perseroan dari 12 sampai dengan 15 tahun menjadi 18 sampai dengan 20 tahun.

Sejak 1 Januari 2009 perkiraan masa manfaat dari aset Perseroan adalah sebagai berikut:

Aset Pesawat		Tahun
<u>Pesawat (dikurangi nilai sisa sebesar 20%)</u>		
Rangka Pesawat		18-20
Mesin		18-20
<u>Simulator (dikurangi nilai sisa sebesar 20%)</u>		
Simulator		10
Rotable Parts		12
Aset Pemeliharaan		
Inspeksi Rangka Pesawat		Periode inspeksi berikutnya
Overhaul mesin		Periode <i>overhaul</i> berikutnya
Aset Non Pesawat		
<u>Bangunan</u>		
Hanggar		40
Gedung Kantor		40
Kendaraan		3-5
Furnitur dan peralatan		2-10

Aset sewaan disusutkan berdasarkan taksiran masa manfaat ekonomis yang sama dengan aset tetap yang dimiliki sendiri atau disusutkan selama jangka waktu yang lebih pendek antara periode sewa dan umur manfaatnya.

Taksiran masa manfaat, nilai residu dan metode penyusutan ditinjau minimum setiap akhir tahun buku, dan pengaruh dari setiap perubahan estimasi akuntansi diterapkan secara prospektif.

Beban pemeliharaan dan perbaikan dibebankan pada laporan laba rugi konsolidasi pada saat terjadinya. Biaya-biaya lain yang terjadi selanjutnya yang timbul untuk menambah, mengganti atau memperbaiki aset tetap dicatat sebagai biaya perolehan aset jika dan hanya jika besar kemungkinan manfaat ekonomis di masa depan berkenaan dengan aset tersebut akan mengalir ke entitas dan biaya perolehan aset dapat diukur secara andal.

Aset dalam penyelesaian dinyatakan sebesar biaya perolehan. Biaya perolehan tersebut termasuk biaya pinjaman yang terjadi selama masa pembangunan yang timbul dari hutang yang digunakan untuk pembangunan aset tersebut. Akumulasi biaya perolehan akan dipindahkan ke masing-masing aset.

Apabila aset tetap tidak digunakan lagi atau dijual, maka nilai tercatat dikeluarkan dari laporan keuangan konsolidasi dan keuntungan atau kerugian yang dihasilkan diakui dalam laporan laba (rugi) konsolidasi pada periode bersangkutan.

4. Penurunan Aset

Bila nilai tercatat aset melebihi taksiran jumlah yang dapat diperoleh kembali maka nilai tercatat tersebut diturunkan ke jumlah yang dapat diperoleh kembali tersebut, yang ditentukan sebagai nilai tertinggi antara nilai jual neto dan nilai pakai.

5. Sewa

Sewa diklasifikasikan sebagai sewa pembiayaan jika sewa tersebut mengalihkan secara substansial seluruh risiko dan manfaat yang terkait dengan kepemilikan aset. Sewa lainnya, yang tidak memenuhi kriteria tersebut, diklasifikasikan sebagai sewa operasi.

Aset berdasarkan pembiayaan sewa dimana Perseroan dan Anak Perusahaan adalah penyewa diakui sebagai aset Perseroan dan Anak Perusahaan dalam nilai pada permulaan sewa, atau, jika lebih rendah, dalam nilai pada saat ini dari pembayaran sewa minimum. Kewajiban terkait kepada pihak yang menyewakan termasuk ke dalam neraca sebagai kewajiban pembiayaan sewa. Pembayaran sewa dipisahkan antara bagian yang merupakan beban keuangan dan bagian yang merupakan pengurangan dari kewajiban sewa sehingga mencapai suatu tingkat bunga yang konstan (tetap) atas saldo kewajiban. Beban keuangan dibebankan langsung ke laba rugi kecuali beban keuangan itu secara langsung diatribusikan pada aset yang memenuhi syarat, dikapitalisasi sesuai dengan kebijakan akuntansi mengenai biaya pinjaman.

Pembayaran sewa operasi diakui sebagai beban dengan dasar garis lurus selama masa sewa, kecuali terdapat dasar sistematis lain yang dapat lebih mencerminkan pola waktu dari manfaat aset yang dinikmati pengguna. Rental kontingen diakui sebagai beban di dalam periode terjadinya.

Dalam hal insentif diperoleh dalam sewa operasi, insentif tersebut diakui sebagai kewajiban. Keseluruhan manfaat dari insentif diakui sebagai pengurangan dari biaya sewa dengan dasar garis lurus kecuali terdapat dasar sistematis lain yang lebih mencerminkan pola waktu dari manfaat yang dinikmati pengguna.

Aset yang dijual berdasarkan transaksi jual dan *leaseback* diperlakukan sebagai berikut:

- Jika transaksi jual dan *leaseback* merupakan sewa operasi dan transaksi tersebut dilakukan pada nilai wajar, maka laba atau rugi diakui segera. Jika harga jual di bawah nilai wajar, maka laba atau rugi diakui segera, kecuali rugi tersebut dikompensasikan dengan pembayaran sewa masa depan yang lebih rendah dari harga pasar, maka rugi tersebut ditangguhkan dan diamortisasi secara proporsional dengan pembayaran sewa selama periode penggunaan aset. Jika harga jual diatas nilai wajar, selisih lebih diatas nilai wajar tersebut ditangguhkan dan diamortisasi selama periode penggunaan aset.
- Jika suatu transaksi jual dan *leaseback* merupakan sewa pembiayaan, selisih lebih hasil penjualan diatas nilai tercatat, tidak segera diakui sebagai pendapatan tetapi ditangguhkan dan diamortisasi selama masa sewa.

Untuk sewa operasi, jika nilai wajar aset pada saat transaksi jual dan sewa-balik lebih rendah daripada nilai tercatatnya, maka rugi sebesar selisih antara nilai tercatat dan nilai wajar diakui segera.

Untuk sewa pembiayaan, tidak diperlukan penyesuaian kecuali jika telah terjadi penurunan nilai. Dalam hal ini, nilai tercatat diturunkan ke jumlah yang dapat dipulihkan.

6. Biaya Pemeliharaan Pesawat

Biaya inspeksi besar rangka pesawat dan perbaikan besar mesin pesawat milik sendiri dan sewa pembiayaan dikapitalisasi dan disusutkan selama periode sampai dengan inspeksi atau perbaikan besar berikutnya.

Bila terdapat komitmen untuk perawatan pesawat sesuai yang diatur dalam perjanjian sewa operasi, penyisihan diakui selama jangka waktu sewa atas kewajiban pengembalian sesuai yang dipersyaratkan dalam perjanjian tersebut. Penyisihan dibuat berdasarkan pengalaman historis, petunjuk pabrik dan, jika relevan, kewajiban kontrak untuk menentukan nilai sekarang dari perkiraan biaya masa depan dari inspeksi rangka pesawat dan perbaikan mesin berdasarkan biaya aktual yang dibebankan dalam laporan laba rugi, dihitung dengan merujuk pada periode perbaikan besar atau inspeksi berikutnya.

Biaya perbaikan dan pemeliharaan lainnya dibebankan pada saat terjadinya.

7. Imbalan Pasca Kerja dan Imbalan Kerja Jangka Panjang

Imbalan Pasca Kerja

Perhitungan imbalan pasca-kerja ditentukan dengan menggunakan metode *Projected Unit Credit*. Akumulasi keuntungan dan kerugian aktuarial bersih yang belum diakui yang melebihi 10% dari jumlah yang lebih besar diantara nilai kini kewajiban imbalan pasti atau nilai wajar asset program diakui dengan metode garis lurus selama rata-rata sisa masa kerja yang diprakirakan dari para pekerja dalam program tersebut. Biaya jasa lalu dibebankan langsung, apabila imbalan tersebut menjadi hak atau *vested*, dan sebaliknya diakui sebagai biaya dengan menggunakan metode garis lurus berdasarkan periode rata-rata sampai imbalan tersebut menjadi *vested*.

Jumlah yang diakui sebagai kewajiban imbalan pasca-kerja di neraca merupakan nilai kini kewajiban imbalan pasca-kerja disesuaikan dengan keuntungan dan kerugian aktuarial belum diakui dan biaya jasa lalu yang belum diakui, dan dikurangi dengan nilai yang wajar dari asset program.

Imbalan Kerja Jangka Panjang

Perhitungan imbalan kerja jangka panjang ditentukan dengan menggunakan *Projected Unit Credit*. Biaya jasa lalu dan keuntungan (kerugian) aktuarial diakui langsung pada tahun yang bersangkutan.

Jumlah yang diakui sebagai kewajiban imbalan kerja jangka panjang di neraca merupakan nilai kini kewajiban imbalan kerja pasti jasa lalu belum diakui, dan dikurangi dengan nilai wajar asset program.

8. Aset Keuangan

Seluruh aset keuangan yang diakui dan yang tidak diakui pada tanggal pembelian atau penjualan suatu aset keuangan diatur dalam kontrak yang dimana persyaratan periode yang diperlukan aset keuangan ditentukan oleh pasar, dan pengukuran awal dengan menggunakan nilai wajar ditambah dengan biaya-biaya transaksi, kecuali aset keuangan itu diklasifikasikan sebagai "*at fair value through profit or loss*", yang mana dari awal diukur dengan menggunakan nilai wajar.

Aset keuangan Perseroan dan Anak Perusahaan diklasifikasikan sebagai berikut:

- Nilai wajar pada laporan laba rugi

Derivatif keuangan diklasifikasikan dalam kategori ini kecuali ditujukan sebagai derivatif lindung nilai. Keuntungan atau kerugian dari derivatif non lindung nilai diakui dalam laporan laba rugi.

- Pinjaman dan Piutang

Bank, deposito berjangka, dana pemeliharaan pesawat dan uang jaminan atas sewa operasi, piutang usaha dan piutang lain-lain yang mempunyai jangka waktu pembayaran yang tetap dan yang tidak diperdagangkan dalam pasar aktif, diklasifikasikan dalam kategori ini. Pinjaman dan piutang diukur pada biaya perolehan diamortisasi dengan menggunakan metode suku bunga efektif, dikurangi penurunan nilai. Bunga diakui dengan menggunakan metode suku bunga efektif, kecuali untuk piutang jangka pendek di mana pengakuan bunga tidak material.

- Tersedia untuk dijual

Investasi jangka panjang dalam bentuk saham, kecuali investasi pada perusahaan asosiasi, diklasifikasikan dalam kategori ini. Bila tidak ada pasar aktif untuk investasi tersebut dan nilai wajar tidak dapat diukur dengan andal, investasi ini diukur sebesar biaya perolehan, dikurangi penurunan nilai.

Penurunan nilai aset keuangan

Aset keuangan, selain yang dinilai pada nilai wajar melalui laporan laba rugi, dievaluasi terhadap indikator penurunan nilai pada setiap tanggal neraca. Aset keuangan diturunkan nilainya bila terdapat bukti yang objektif, sebagai akibat dari satu atau lebih peristiwa yang terjadi setelah pengakuan awal aset keuangan, yang berdampak pada estimasi arus kas masa depan dari investasi.

Aset keuangan diukur pada amortized cost

Dalam penentuan apakah terdapat bukti objektif bahwa kerugian atas penurunan nilai telah terjadi atas aset keuangan, manajemen mempertimbangkan beberapa faktor seperti, pengalaman kolektibilitas pembayaran di masa lalu, kegagalan atau peningkatan signifikan atas jumlah pembayaran tertunda atas kredit rata-rata sebelumnya, termasuk yang diakui kesulitan keuangan debitur. Untuk aset keuangan yang diukur pada biaya perolehan diamortisasi, penurunan nilai adalah sebesar perbedaan antara nilai tercatat dengan nilai kini estimasi arus kas masa depan yang didiskonto dengan tingkat suku bunga efektif awal dari aset keuangan tersebut. Nilai tercatat aset keuangan diturunkan secara langsung melalui kerugian penurunan nilai untuk seluruh aset keuangan, kecuali untuk piutang usaha dan piutang lain-lain dimana nilai tercatat diturunkan melalui akun penyisihan. Bila piutang usaha atau piutang lain-lain tidak tertagih, piutang dihapuskan terhadap akun penyisihan. Pemulihannya dikemudian hari dari jumlah yang dihapuskan sebelumnya, dikreditkan terhadap akun penyisihan. Perubahan nilai tercatat akun penyisihan diakui dalam laporan laba rugi.

Aset keuangan diukur pada biaya, dikurangi kerugian penurunan nilai

Jika terdapat bukti objektif bahwa rugi penurunan nilai telah terjadi atas aset keuangan yang diukur pada biaya, seperti kesulitan keuangan signifikan pada penerbit atau terjadi perubahan lingkungan operasi yang merugikan penerbit, kerugian penurunan nilai diukur sebesar selisih antara nilai tercatat aset dengan nilai kini dari nilai estimasi arus kas masa depan yang didiskontokan pada tingkat pengembalian pasar atas aset keuangan sejenis. Kerugian penurunan nilai tersebut tidak dihapus pada periode berikutnya.

9. Kewajiban Keuangan dan Instrumen Ekuitas

Klasifikasi sebagai hutang atau ekuitas

Kewajiban keuangan dan instrumen ekuitas yang diterbitkan oleh Perseroan dan Anak Perusahaan diklasifikasikan sesuai substansi perjanjian kontrak dan definisi kewajiban keuangan dan instrumen ekuitas.

Penghentian pengakuan kewajiban keuangan

Kewajiban keuangan dihentikan pengakuannya jika, dan hanya jika, kewajiban Perseroan telah dibebaskan, dibatalkan atau berakhir.

10. Instrumen Keuangan Derivatif

Instrumen derivatif awalnya diakui sebesar nilai wajar pada tanggal kontrak derivatif dibuat dan kemudian dinilai kembali sebesar nilai wajarnya pada setiap tanggal neraca. Semua derivatif dicatat sebagai aset apabila nilai wajarnya positif, jika sebaliknya, derivatif dicatat sebagai kewajiban.

Perubahan nilai wajar instrumen derivatif keuangan yang ditujukan untuk lindung arus kas masa depan yang efektif diakui sebagai bagian dari ekuitas dan bagian yang tidak efektif langsung diakui dalam laporan laba rugi. Jika transaksi lindung nilai mengakibatkan pengakuan aset atau kewajiban, akumulasi keuntungan dan kerugian dalam ekuitas direklasifikasi ke laporan laba rugi dalam periode yang sama selama aset atau kewajiban yang terkait mempengaruhi laba rugi. Untuk lindung nilai yang tidak mengakibatkan pengakuan aset atau kewajiban, jumlah yang ditangguhkan dalam ekuitas diakui dalam laporan laba rugi pada periode yang sama dimana item yang dilindungi nilai mempengaruhi laba atau rugi bersih.

Untuk lindung nilai efektif terhadap eksposur perubahan nilai wajar, item yang dilindungi nilai disesuaikan dengan perubahan nilai wajar yang diatribusikan terhadap risiko yang dilindungi nilai dan perubahan tersebut langsung diakui dalam laporan laba rugi.

11. Kewajiban Diestimasi

Kewajiban diestimasi diakui bila Perseroan dan Anak Perusahaan memiliki kewajiban kini (baik bersifat hukum maupun konstruktif) sebagai akibat peristiwa masa lalu dan besar kemungkinan Perseroan dan Anak Perusahaan diharuskan menyelesaikan kewajiban serta jumlah kewajiban tersebut dapat diestimasi secara andal.

Jumlah diakui sebagai kewajiban diestimasi merupakan taksiran terbaik yang diharuskan menyelesaikan kewajiban pada tanggal neraca, dengan memperhatikan unsur risiko dan ketidakpastian yang melekat pada kewajiban. Kewajiban diestimasi diukur menggunakan estimasi arus kas untuk menyelesaikan kewajiban kini dengan jumlah tercatatnya sebesar nilai kini dari arus kas tersebut.

Bila beberapa atau keseluruhan dari manfaat ekonomis mengharuskan penyelesaian kewajiban diestimasi diharapkan dapat dipulihkan dari pihak ketiga, piutang diakui sebagai aset apabila terdapat kepastian tagihan dapat diterima dan jumlah piutang dapat diukur secara andal.

12. Penggunaan Estimasi

Penyusunan laporan keuangan konsolidasi sesuai prinsip akuntansi yang berlaku umum di Indonesia mengharuskan manajemen membuat estimasi dan asumsi yang mempengaruhi jumlah aset dan kewajiban yang dilaporkan dan pengungkapan aset dan kewajiban yang dilaporkan dan pengungkapan aset dan kewajiban kontinjenyi pada tanggal laporan keuangan konsolidasi serta jumlah pendapatan dan beban selama periode pelaporan. Realisasi dapat berbeda dengan jumlah yang diestimasi.

Data Operasional Penting

Untuk mengukur kinerja operasional Perseroan, beberapa data statistik penting adalah sebagai berikut:

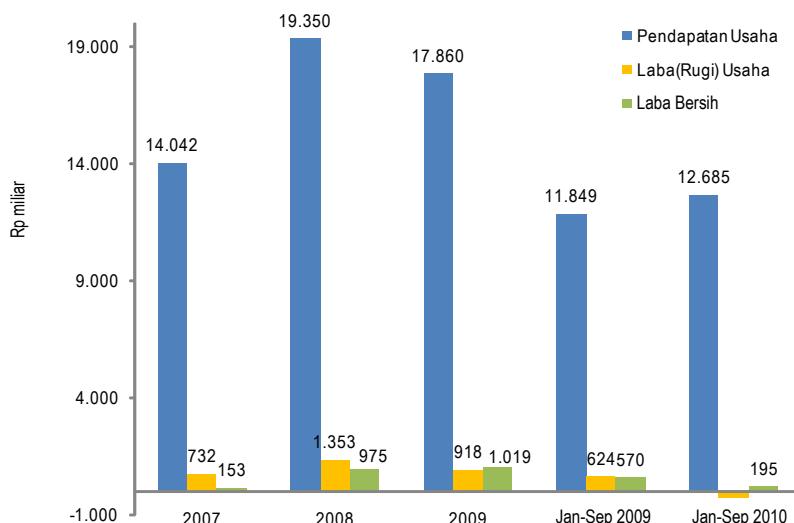
Data Operasional Penting:	Untuk sembilan bulan yang berakhir 30 September		Untuk tahun yang berakhir 31 Desember		
	2010	2009	2009	2008	2007
Informasi terkait pendapatan penumpang:					
Jumlah Penumpang (ribu)	9.045,6	7.980,3	10.901,9	10.172,3	9.633,5
Penumpang-km diangkut (RPK) (dalam juta) ⁽¹⁾	13.373,5	11.809,0	15.882,5	15.532,3	14.369,1
Tempat duduk-km tersedia (ASK) (dalam juta) ⁽²⁾	18.827,0	16.209,3	21.713,9	20.336,8	18.566,1
Tingkat isian tempat duduk (PLF) (%) ⁽³⁾⁽⁵⁾	71,0	72,9	73,1	76,4	77,4
Passenger yield (USD sen/km penumpang) ⁽⁴⁾⁽⁹⁾	8,4	7,3	7,5	9,5	7,4
Informasi terkait kegiatan usaha kargo					
Tonase kargo diangkut (juta kg)	149,7	110,6	157,1	149,3	122,4
Tonase-km kargo diangkut (juta ton-km) ⁽⁶⁾	311,4	191,9	282,1	275,4	234,0
Tonase-km kargo tersedia (juta ton-km) ⁽⁷⁾	815,5	539,7	757,9	627,0	568,9
Tingkat isian kargo (%) ⁽⁵⁾⁽⁸⁾	38,5	35,6	37,2	43,9	41,1
Cargo yield (USD sen/km) ⁽¹⁾⁽⁹⁾	30,7	30,0	29,9	37,4	30,2

Catatan:

1. Kami telah menerjemahkan mata uang Rupiah hasil kargo ke dolar Amerika Serikat dengan basis bulanan dengan menggunakan kurs tengah yang diumumkan oleh Bank Indonesia pada hari terakhir pada bulan sebelumnya Dihitung berdasarkan jumlah penumpang yang dibawa x jarak terbang (dalam km)
2. Dihitung berdasarkan jumlah kursi tersedia x jarak terbang (dalam kilometer)
3. Dihitung berdasarkan persentase RPK terhadap ASK
4. Dihitung dengan membagi pendapatan penumpang dari pelayanan berjadwal oleh RPK
5. Tingkat isian (load factor) secara teori merupakan pendapatan dari penumpang secara keseluruhan dan pendapatan kargo, yang ekuivalen dengan pengeluaran atau beban operasional (dengan asumsi pendapatan kargo adalah statis, dihitung dengan jumlah unit beban penumpang sebagai persentase dari passenger yield. Unit beban penumpang dihitung dengan membagi pengeluaran operasional dengan ketersediaan kursi (kilometer)
6. Dihitung sebagai jumlah kargo dan barang muatan yang dibawa (dalam ton) dikali dengan jarak tempuh (dalam kilometer)
7. Dihitung sebagai jumlah kapasitas kargo (dalam ton) dikali dengan jarak tempuh (dalam kilometer)
8. Dihitung sebagai jumlah kargo dan barang muatan (dalam ton-kilometer) sebagai persentase dari total kapasitas kotor (dalam ton-kilometer)
9. Perseroan telah menerjemahkan total dari passenger yield dan cargo yield ke Dolar Amerika Serikat berdasarkan kurs tengah yang diumumkan oleh Bank Indonesia pada hari terakhir bulan sebelumnya.

5. Deskripsi atas Akun-Akun Penting

Grafik di bawah ini memberikan gambaran pertumbuhan Pendapatan, Laba Usaha dan Laba Bersih:



Sumber: Perseroan

a. Pendapatan Usaha Penerbangan

Pendapatan usaha penerbangan pada prinsipnya terdiri dari pendapatan yang diperoleh dari penerbangan berjadwal dan tidak berjadwal. Tabel berikut menunjukkan detail dari komponen penting pendapatan Perseroan dan persentasenya dari total nilai pendapatan usaha Perseroan untuk periode sebagai berikut:

Uraian	Untuk sembilan bulan yang berakhir 30 September				Untuk tahun yang berakhir 31 Desember				(dalam miliar Rupiah)	
	2010	%	2009 ¹⁾	(%)	2009	(%)	2008	(%)	2007	(%)
Pendapatan Berjadwal:										
Penumpang	10.533,2	83,0%	9.423,2	79,5%	12.759,2	71,4%	14.067,0	72,7%	10.180,8	72,5%
Kargo	845,3	6,7%	593,9	5,0%	839,3	4,7%	947,6	4,9%	801,4	5,7%
Kelebihan Bagasi	42,8	0,3%	49,5	0,4%	64,3	0,4%	75,6	0,4%	44,0	0,3%
Surat dan Dokumen	27,7	0,2%	26,8	0,2%	36,6	0,2%	30,0	0,2%	23,2	0,2%
Total pendapatan penerbangan berjadwal	11.448,9	90,3%	10.093,4	85,2%	13.699,4	76,7%	15.120,3	78,1%	11.049,4	78,7%
Pendapatan Tidak Berjadwal:										
Haji	-	-	396,0	3,3%	2.339,7	13,1%	2.291,8	11,8%	1.510,4	10,8%
Charter	102,3	0,8%	79,6	0,7%	151,6	0,8%	174,8	0,9%	95,6	0,7%
Total Pendapatan penerbangan tidak berjadwal	102,3	0,8%	475,6	4,0%	2.491,2	13,9%	2.466,6	12,8%	1.605,9	11,4%
Total Pendapatan Usaha Penerbangan	11.551,2	91,1%	10.569,1	89,2%	16.190,7	90,7%	17.586,9	90,9%	12.655,4	90,1%

Catatan:

¹⁾) Tidak diaudit/(penelaahan terbatas)

b. Pendapatan Lain-lain

Pendapatan lain-lain merupakan pendapatan yang diperoleh dari jasa yang berhubungan dengan penerbangan yang diberikan Perseroan, seperti jasa pemeliharaan dan perbaikan pesawat, jasa biro perjalanan, jasa boga, hotel, jasa kesehatan, pelatihan, dan jasa lainnya.

Tabel berikut menunjukkan detail dari komponen pendapatan lain-lain dan persentasenya terhadap total pendapatan usaha untuk periode sebagai berikut:

Uraian	Untuk sembilan bulan yang berakhir 30 September					Untuk tahun yang berakhir 31 Desember					<i>(dalam miliar Rupiah)</i>
	2010	%	2009 ^{a)}	(%)	2009	(%)	2008	(%)	2007	(%)	
Biro Perjalanan	258,8	2,0%	191,5	1,6%	256,6	1,4%	333,2	1,7%	251,6	1,8%	
Jasa Boga	260,7	2,1%	253,0	2,1%	337,8	1,9%	231,4	1,2%	250,9	1,8%	
Pemeliharaan dan Perbaikan Pesawat	163,5	1,3%	370,7	3,1%	436,7	2,4%	589,9	3,0%	379,8	2,7%	
Pelayanan Penerbangan	160,9	1,3%	200,9	1,7%	274,9	1,5%	213,6	1,1%	173,4	1,2%	
Fasilitas	121,3	1,0%	94,3	0,8%	134,7	0,8%	159,3	0,8%	113,7	0,8%	
Hotel	96,5	0,8%	98,5	0,8%	139,9	0,8%	122,0	0,6%	78,6	0,6%	
Teknologi Informasi	17,8	0,1%	20,3	0,2%	28,3	0,2%	38,2	0,2%	31,2	0,2%	
Kesehatan	14,9	0,1%	15,8	0,1%	20,4	0,1%	21,7	0,1%	22,7	0,2%	
Transportasi	14,9	0,1%	18,8	0,2%	19,0	0,1%	7,5	0,0%	38,7	0,3%	
Pelatihan	6,7	0,1%	11,4	0,1%	13,7	0,1%	20,2	0,1%	28,3	0,2%	
Lain-lain	17,7	0,1%	5,1	0,0%	7,7	0,0%	25,8	0,1%	18,2	0,1%	
Lain-lain	1.133,8	8,9%	1.280,3	10,8%	1.669,7	9,3%	1.762,8	9,1%	1.387,0	9,9%	

Catatan:

^{a)} Tidak diaudit/(penelaahan terbatas)

c. Jasa Biro Perjalanan

Pendapatan jasa biro perjalanan merupakan pendapatan usaha anak perusahaan PT Aero Wisata ("Aerowisata"), yaitu PT Biro Perjalanan Wisata Satriavi, PT Aero Jasa Perkasa, Garuda Orient Holidays Pty. Ltd., Garuda Orient Holidays Japan INC, dan Garuda Orient Korea Co. Ltd, yang mengoperasikan biro perjalanan wisata berupa masing-masing paket wisata di Indonesia, Korea Selatan, Jepang, dan Australia, dan juga bertindak sebagai agen jasa biro perjalanan bagi penerbangan lainnya.

d. Jasa Boga

Pendapatan jasa boga merupakan pendapatan usaha anak perusahaan Aerowisata, PT Angkasa Citra Sarana Catering Service, ("ACS") yang memberikan jasa boga kepada perusahaan penerbangan pihak ketiga yang beroperasi di Bandara Internasional Soekarno-Hatta.

e. Pemeliharaan dan Perbaikan Pesawat

Pendapatan yang diperoleh dari jasa pemeliharaan dan perbaikan pesawat merupakan pendapatan usaha Anak Perusahaan, yaitu GMF AeroAsia, yang memberikan jasa pemeliharaan dan perbaikan pesawat kepada operator penerbangan lain.

f. Jasa Hotel

Pendapatan dari jasa hotel merupakan pendapatan usaha anak perusahaan Aerowisata yaitu PT Mirtasari Hotel Development, PT Senggigi Pratama Internasional dan PT Bina Inti Dinamika, yang mengoperasikan lima hotel di Surabaya, Biak, Bali, Lombok, dan Bandung.

g. Jasa Kesehatan

Pendapatan jasa kesehatan merupakan pendapatan yang diperoleh dari klinik dan apotik yang dioperasikan oleh SBU Perseroan.

h. Jasa Lain -Lain

Pendapatan dari jasa lain-lain adalah pendapatan yang diperoleh dari administrasi operasi penerbangan *code-sharing* yang dioperasikan oleh operator penerbangan pihak ketiga, atau penyewaan tempat kargo kepada perusahan pengiriman barang pihak ketiga, penyewaan gudang, sistem reservasi, dan penyediaan jasa teknologi informasi kepada pihak ketiga.

i. Beban Usaha

Tabel berikut menunjukkan detail beban usaha Perseroan dan persentase terhadap total beban untuk periode sebagai berikut:

Uraian	(dalam miliar Rupiah)									
	Untuk sembilan bulan yang berakhir 30 September					Untuk tahun yang berakhir 31 Desember				
	2010	%	2009 ^{a)}	(%)	2009	(%)	2008	(%)	2007	(%)
Operasional penerbangan	6.142,7	47,3%	4.942,6	44,0%	8.096,7	47,8%	9.948,0	55,3%	6.504,5	48,9%
Pemeliharaan dan perbaikan	876,9	6,8%	723,4	6,4%	1.075,8	6,4%	1.107,6	6,2%	1.089,9	8,2%
Bandara	986,4	7,6%	949,8	8,4%	1.420,7	8,5%	1.308,8	7,3%	1.107,1	8,3%
Pelayanan Penumpang	1.078,8	8,3%	911,6	8,1%	1.378,0	8,1%	1.105,3	6,1%	1.002,2	7,5%
Tiket, Penjualan dan Promosi	1.252,8	9,7%	1.202,8	10,7%	1.636,4	9,7%	1.562,7	8,7%	1.286,2	9,7%
Administrasi dan Umum	984,7	7,6%	890,1	7,9%	1.246,9	7,4%	1.250,3	6,9%	880,0	6,6%
Penyusutan dan Amortisasi	1.206,1	9,3%	1.225,7	10,9%	1.609,9	9,5%	1.295,9	7,2%	1.045,2	7,9%
Imbalan Kerja	273,4	2,1%	223,8	2,0%	260,6	1,5%	197,0	1,1%	199,2	1,5%
Operasional Transportasi	75,7	0,6%	68,4	0,6%	95,2	0,6%	110,1	0,6%	104,9	0,8%
Operasional Jaringan	58,3	0,4%	49,2	0,4%	70,3	0,4%	66,1	0,4%	58,7	0,4%
Operasional Hotel	39,3	0,3%	38,4	0,3%	51,5	0,3%	44,6	0,2%	32,1	0,2%
Beban Usaha	12.975,0	100,0%	11.225,8	100,0%	16.942,1	100,0%	17.996,5	100,0%	13.310,3	100,0%

Catatan:

^{a)} Tidak diaudit/(penelaahan terbatas)

j. Beban Operasional Penerbangan

Beban operasional penerbangan terdiri dari biaya bahan bakar, beban sewa dan *charter* pesawat, gaji pegawai dan tunjangan untuk pilot, serta biaya asuransi pesawat. Beban sewa dan *charter* pesawat terdiri dari sewa pesawat dan *charter* pesawat untuk penerbangan haji, bisnis, pemerintah, pendidikan, dan *group* pariwisata.

Uraian	(dalam miliar Rupiah)									
	Untuk sembilan bulan yang berakhir 30 September					Untuk tahun yang berakhir 31 Desember				
	2010	%	2009 ^{a)}	(%)	2009	(%)	2008	(%)	2007	(%)
Beban operasional Penerbangan										
Bahan Bakar	4.122,1	67,1%	3.212,0	65,0%	4.983,6	61,6%	7.414,6	74,5%	4.569,1	70,2%
Sewa dan charter pesawat	-	-	159,9	3,2%	938,2	11,6%	1.035,3	10,4%	734,9	11,3%
Pesawat charter	1.327,3	21,6%	919,2	18,6%	1.268,6	15,7%	749,8	7,5%	668,9	10,3%
Sewa pesawat	516,4	8,4%	482,3	9,8%	669,7	8,3%	550,8	5,5%	368,9	5,7%
Gaji dan tunjangan	173,8	2,8%	165,5	3,3%	230,4	2,8%	188,5	1,9%	158,2	2,4%
Asuransi	3,2	0,1%	3,1	0,1%	6,1	0,1%	8,9	0,1%	4,6	0,1%
Lain-lain										
Total	6.142,7	100,0%	4.942,6	100,0%	8.096,7	100,0%	9.948,0	100,0%	6.504,6	100,0%

Catatan:

^{a)} Tidak diaudit/(penelaahan terbatas)

k. Beban Pemeliharaan dan Perbaikan

Beban pemeliharaan dan perbaikan pesawat merupakan beban usaha GMF AeroAsia terdiri dari beban perawatan umum dan *overhaul*, beban suku cadang, gaji pegawai dan tunjangan, beban sewa, beban bahan bakar dan beban asuransi. Untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2007, 2008, dan 2009, dan untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010, sekitar 73,5%, 71,4%, 74,1%, dan 74,6% dari total beban dikontribusikan oleh beban pemeliharaan dan perbaikan untuk armada Perseroan, sedangkan sisanya untuk penyediaan layanan pemeliharaan dan perbaikan oleh GMF AeroAsia kepada pihak ketiga.

Beban pemeliharaan dan perbaikan tidak termasuk pengeluaran untuk inspeksi perawatan besar pada rangka pesawat dan mesin yang mensyaratkan adanya sertifikat kelayakan pesawat atau sesuai dengan yang dipersyaratkan dalam perjanjian sewa. Pengeluaran terkait dengan inspeksi perawatan besar dikapitalisasi dan disusutkan sampai dengan inspeksi berikutnya.

I. Beban Bandara

Beban bandara terdiri dari beban terminal, beban sewa untuk gedung dan kendaraan, dan gaji dan tunjangan untuk pegawai di bandara.

m. Beban Pelayanan Penumpang

Beban pelayanan penumpang terutama terdiri dari beban jasa boga, *inflight entertainment*, dan beban usaha Anak Perusahaan, ACS, *executive lounges*, gaji dan tunjangan awak kabin, pegawai jasa boga serta beban untuk barang-barang yang dikonsumsi pelayanan penumpang.

n. Beban Tiket, Penjualan, dan Promosi

Beban tiket, penjualan, dan promosi terutama terdiri dari beban komisi kepada agen perjalanan , beban reservasi , gaji dan tunjangan pegawai bagian tiket, penjualan, dan pemasaran, dan beban promosi.

o. Beban Administrasi dan Umum

Beban administrasi dan umum terutama terdiri dari beban gaji dan tunjangan pegawai administrasi, beban *utilities*, beban sewa kantor, beban pajak, penyisihan piutang tak tertagih, beban profesional dan pelatihan, beban pemeliharaan dan perbaikan, beban perawatan kesehatan, beban perlengkapan kantor, beban asuransi, beban keanggotaan profesi dan asosiasi internasional.

p. Beban Penyusutan dan Amortisasi

Beban penyusutan dan amortisasi terutama terdiri dari beban penyusutan rangka dan mesin pesawat, aset pemeliharaan pesawat (*D-checks*), juga termasuk biaya penyusutan dan amortisasi atas gedung, hanggar, kendaraan dan perabot.

Sejak 31 Desember 2008, pesawat, tanah, dan bangunan yang dimiliki oleh Perseroan dicatat sebesar nilai revaluasi, yaitu nilai pasar pada tanggal revaluasi. Penambahan atau penurunan hasil revaluasi akan berdampak pada beban penyusutan periode setelah tanggal revaluasi.

q. Beban Imbalan Kerja

Beban imbalan kerja pegawai terdiri dari kontribusi dan pendanaan Perseroan sehubungan dengan imbalan jangka panjang dan pensiun.

r. Beban Operasional Transportasi

Beban operasi transportasi merupakan beban transportasi dari PT Mandira Erajasa Wahana (anak perusahaan Aerowisata).

s. Beban Operasional Jaringan

Beban operasional jaringan merupakan beban jasa teknologi informasi dan operasi sistem jaringan dari ASYST dan Abacus.

t. Beban Operasional Hotel

Beban operasional hotel merupakan beban operasi hotel Aerowisata, PT Mirtasari Hotel Development, PT Senggigi Pratama Internasional dan PT Bina Inti Dinamika.

6. Perbandingan Kinerja Usaha

Periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dibandingkan dengan periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009.

Hasil usaha Perseroan untuk sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dengan posisi negatif yang disebabkan oleh percepatan penyewaan 18 pesawat Boeing 737-800 terkait dengan program simplifikasi armada. Perseroan sebelumnya juga telah mendatangkan 15 dan 2 pesawat baru Boeing 737-800 masing-masing ditahun 2009 dan 2008. Atas kedatangan pesawat baru tersebut ke dalam jajaran armada Perseroan menyebabkan kenaikan beban sewa pesawat dan disaat yang bersamaan Perseroan memutuskan untuk melakukan peremajaan armada dengan menghentikan operasi pesawat yang sudah tua yaitu tipe Boeing 737 untuk proses perawatan final yang diwajibkan melalui sewa operasi sebelum jatuh tempo pengembalian pesawat yaitu tahun 2010 dan 2011.

Utilisasi rata-rata penggunaan pesawat juga menjadi berkurang karena dipengaruhi oleh kekurangan pilot yang menyebabkan satu pesawat tidak beroperasi selama 1 tahun penuh. Pada bulan Juli 2010, Perseroan mendapatkan persetujuan dari DJPU untuk mempekerjakan pilot asing dengan kontrak kerja selama 1 tahun dan dapat diperpanjang dan Perseroan berkeyakinan hal ini dapat mengatasi masalah kekurangan pilot.

Beberapa faktor juga membawa dampak negatif terhadap hasil usaha untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010. Selama periode ini *load factor* dari penerbangan rute baru jarak jauh tujuan Indonesia Timur rendah sebagaimana yang dialami oleh rute Eropa tujuan Amsterdam.

Pembukaan rute baru, khususnya rute baru internasional biasanya memerlukan waktu untuk mencapai *profit margin* yang positif sehubungan dengan tingginya kewajiban dan beban tetap yang terjadi dalam pembukaan rute baru yang dipicu oleh rendahnya *passenger load factor* dan dampak buruk dari harga promosi atas *passenger yield* sebagaimana diperlukan dalam membangun *brand awareness* dan pangsa pasar pada rute tersebut.

Atas hal diatas *passenger load factor* menurun menjadi 71,0% untuk periode yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari 72,9% untuk periode yang berakhir pada tanggal 30 September 2009.

Pendapatan Usaha

Pendapatan usaha naik sebesar 7,1% menjadi Rp12.685,1 miliar untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp11.849,3 miliar untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, yang disebabkan terutama oleh meningkatnya pendapatan penerbangan berjadwal.

a. Pendapatan Penerbangan Berjadwal

Pendapatan penerbangan berjadwal meningkat sebesar 13,4% menjadi Rp11.448,9 miliar untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp10.093,4 miliar untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, disebabkan adanya peningkatan pendapatan jasa penumpang dan kargo. *Fuel surcharge* dinaikkan untuk menutupi kenaikan harga bahan bakar pesawat yaitu USD64,5 sen rata-rata per liter dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari sebelumnya USD49,0 sen rata-rata per liter dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009. *Fuel surcharge* yang dikenakan untuk penerbangan domestik sudah tidak berlaku mulai Juni 2010 disaat Pemerintah memperkenalkan tarif batas atas penerbangan yang telah memuat fluktuasi harga bahan bakar.

Pendapatan penumpang. Pendapatan penumpang meningkat 11,8% menjadi Rp10.553,2 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp9.423,2 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, disebabkan adanya jumlah penumpang yang meningkat menjadi 9,0 juta orang dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari 8,0 juta orang dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, dengan indikator RPK meningkat menjadi 13,4 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari 11,8 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009 dan *passenger yield* meningkat menjadi USD8,4 sen per kilometer dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari USD7,3 sen per kilometer dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, yang sebagian terkompensasi oleh menurunnya *passenger load factor* menjadi 71,0% dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari 72,9% dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, disebabkan oleh rendahnya *load factor* untuk rute domestik jarak jauh tujuan Indonesia Timur, dan juga pembukaan rute baru penerbangan langsung dengan tujuan dari Jakarta ke Cina, Australia, Jepang dan Amsterdam.

Pendapatan kargo. Pendapatan kargo meningkat 42,3% menjadi Rp845,3 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp593,9 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, sebagaimana RFTK meningkat menjadi 311,3 juta dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari 191,9 juta dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, *cargo load factor* meningkat menjadi 38,5% dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari 35,6% dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009 dan *yield* kargo meningkat menjadi USD30,7 sen per kilometer dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari USD30,0 sen per kilometer dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009.

b. Pendapatan Penerbangan Tidak Berjadwal

Pendapatan penerbangan tidak berjadwal menurun sebesar 78,5% menjadi Rp102,3 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp475,6 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, yang disebabkan oleh belum adanya pendapatan penerbangan haji pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 (karena penerbangan haji akan dilakukan pada kuartal empat tahun 2010), dimana sebagian dikompensasi dengan kenaikan pendapatan penerbangan *charter* menjadi Rp102,3 miliar untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp79,6 miliar untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009.

c. Pendapatan Lain-lain

Pendapatan lain-lain menurun sebesar 11,4% menjadi Rp1.133,8 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp1.280,3 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, yang disebabkan menurunnya pendapatan pemeliharaan dan perbaikan menjadi Rp163,5 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp370,7 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009 akibat menurunnya jasa pemeliharaan dan perbaikan yang diberikan kepada pihak ketiga oleh GMF AeroAsia, menurunnya pendapatan jasa yang berhubungan dengan penerbangan menjadi Rp160,9 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp200,9 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009 yang sebagian terkompensasi dengan kenaikan pendapatan jasa biro perjalanan menjadi Rp258,8 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp191,5 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009 sehubungan kenaikan penjualan tiket oleh Aerowisata dan kenaikan pendapatan jasa boga menjadi Rp260,7 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp253,0 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009 sehubungan jasa boga yang diberikan kepada pihak ketiga oleh Aerowisata serta meningkatnya pendapatan jasa fasilitas menjadi Rp121,3 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp94,3 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009.

Beban Usaha

Beban usaha mengalami kenaikan sebesar 15,6% menjadi Rp12.975,0 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp11.225,8 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, yang disebabkan terutama oleh kenaikan beban operasional penerbangan dan beban administrasi dan umum.

a. Beban Operasional Penerbangan

Beban operasional penerbangan meningkat sebesar 24,3% menjadi Rp6.142,7 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp4.942,6 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, yang disebabkan terutama oleh kenaikan beban bahan bakar, kenaikan beban sewa dan *charter* pesawat dan beban gaji dan tunjangan.

Beban Bahan Bakar

Beban bahan bakar meningkat sebesar 28,3% menjadi Rp4.122,1 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010, dari Rp3.212,0 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, terutama disebabkan oleh peningkatan rata-rata harga bahan bakar menjadi USD64,5 sen per liter pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari USD49 sen per liter pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, yang didorong oleh kenaikan harga bahan bakar 31,7% dan kenaikan penggunaan bahan bakar yang sejalan dengan kenaikan *block hour* 11%, dan juga peningkatan ASK menjadi 18,8 miliar untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari 16,2 miliar untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009.

Beban Sewa dan Charter Pesawat

Beban sewa dan *charter* pesawat meningkat 23,0% menjadi Rp1.327,3 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp1.079,1 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010. Kenaikan bersih disebabkan oleh adanya penambahan beban sewa pesawat menjadi Rp1.327,3 miliar pada periode 30 September 2010 dari Rp919,2 miliar per 30 September 2009, terkait dengan sewa operasi atas 18 pesawat Boeing 737-800, dan pengembalian kepada *lessor* atas 2 pesawat Boeing 737-300 dan 2 pesawat Boeing 737-400. Peningkatan beban sewa dan *charter* pesawat ini sebagian telah dikompensasi dengan tidak adanya beban *charter* pesawat untuk operasional penerbangan haji untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp159,9 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009 karena penerbangan haji baru akan dilakukan pada kuartal empat tahun 2010.

Beban Gaji dan Tunjangan

Beban gaji dan tunjangan untuk pilot sebagai salah satu komponen beban operasional penerbangan meningkat sebesar 6,9% menjadi Rp516,4 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp482,9 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, disebabkan oleh kenaikan jumlah pilot dan peningkatan beban gaji dan tunjangan yang termasuk dalam kenaikan komponen gaji dasar pilot dan tunjangan yang terkait dengan jam terbang, sehubungan dengan peningkatan *block hour* menjadi 161.300 jam pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari 141.600 jam pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009.

b. Beban Pemeliharaan dan Perbaikan

Beban pemeliharaan dan perbaikan meningkat sebesar 21,2% menjadi Rp876,9 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp723,4 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, yang disebabkan oleh kenaikan beban pemeliharaan dan perbaikan pesawat sebesar Rp383,7 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp328,5 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009. Kenaikan tersebut disebabkan kenaikan jumlah jam terbang dan pemakaian suku cadang sebesar Rp231,4 miliar dari Rp176,5 miliar terkait dengan peningkatan inventarisasi suku cadang untuk Boeing B737-800 baru sebagaimana pemeliharaan terhadap pesawat yang lebih tua yang harus dilaksanakan sebelum masa sewa operasi. Di samping itu peningkatan tersebut berasal dari kenaikan beban gaji dan tunjangan menjadi Rp204,2 miliar dari Rp166,6 miliar yang disebabkan oleh kenaikan jumlah karyawan dari GMF AeroAsia dan beban lainnya menjadi Rp35,5 miliar dari Rp32,4 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dan 2009.

c. Beban Bandara

Beban bandara meningkat sebesar 3,9% menjadi Rp986,4 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp949,8 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009. Kenaikan tersebut disebabkan oleh peningkatan jasa pelayanan pesawat dan lalu lintas penerbangan menjadi sebesar Rp864,4 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp825,3 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009. Hal ini sehubungan dengan adanya peningkatan frekuensi dan jumlah penumpang, peningkatan gaji dan tunjangan menjadi Rp87,3 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp84,4 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, yang sebagian dikompensasi dengan penurunan beban sewa sebesar Rp29,5 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010, dari Rp35,1 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009.

d. Beban Pelayanan Penumpang

Beban pelayanan penumpang mengalami peningkatan sebesar 18,3% menjadi Rp1.078,8 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp911,6 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, sehubungan dengan adanya kenaikan beban pelayanan penumpang termasuk didalamnya *inflight catering*, *inflight entertainment* dan *executive lounge* sebesar Rp702,1 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp517 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, sebagai hasil dari peningkatan jumlah penumpang dan RPK, yang dikaitkan dengan peningkatan kualitas dan layanan. Beban gaji dan tunjangan untuk awak kabin meningkat menjadi Rp340,7 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp285,0 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009.

e. *Beban Tiket, Penjualan dan Promosi*

Beban tiket, penjualan, dan promosi mengalami kenaikan sebesar 4,2% menjadi Rp1.252,8 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp1.202,8 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009. Kenaikan tersebut disebabkan kenaikan beban promosi menjadi Rp138,6 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp126,1 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, kenaikan beban reservasi menjadi Rp355,1 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp289,5 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, kenaikan pada beban sewa kantor menjadi Rp58,9 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp51,8 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, dan kenaikan beban komisi menjadi Rp552,1 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp550,4 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009 disebabkan adanya peningkatan pada jumlah penumpang. Kenaikan tersebut dikompensasi dengan penurunan gaji dan tunjangan menjadi Rp125,0 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp161,6 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009 sehubungan dengan penurunan jumlah karyawan serta penurunan beban lain-lain menjadi Rp23,1 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp23,4 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009.

f. *Beban Administrasi dan Umum*

Beban administrasi dan umum mengalami kenaikan sebesar 10,6% menjadi Rp984,7 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp890,1 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009. Kenaikan tersebut disebabkan oleh peningkatan beban gaji dan tunjangan, beban sewa dan perlengkapan kantor, beban jasa profesional dan pelatihan, pemeliharaan dan perbaikan, serta beban penyisihan piutang tak tertagih yang sebagian dikompensasi oleh penurunan beban pajak dan kesehatan.

g. *Beban Penyusutan dan Amortisasi*

Beban penyusutan dan amortisasi mengalami penurunan sebesar 1,6% menjadi Rp1.206,1 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp1.225,7 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, yang disebabkan peningkatan penyusutan dan amortisasi dari aset pemeliharaan yang dikompensasi dari penurunan nilai tercatat pesawat, tanah, dan bangunan.

h. *Beban Imbalan Kerja*

Beban imbalan kerja meningkat 22,1% menjadi Rp273,4 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp223,8 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, disebabkan oleh peningkatan kontribusi program manfaat pensiun karyawan dan imbalan kerja jangka panjang lainnya akibat adanya peningkatan sejumlah karyawan yang pensiun di bawah program percepatan pensiun karyawan.

i. *Beban Operasional Transportasi*

Beban operasional transportasi meningkat 10,7% menjadi Rp75,7 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp68,4 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, disebabkan oleh peningkatan beban transportasi oleh PT Mandira Erajasa Wahana (anak perusahaan Aerowisata).

j. *Beban Operasional Hotel*

Beban operasional hotel meningkat sebesar 2,3% menjadi Rp39,3 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp38,4 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, yang disebabkan oleh peningkatan tingkat hunian dan jumlah tamu pada hotel yang dimiliki dan dikelola oleh Aerowisata dan anak perusahaan Aerowisata yaitu PT Mirtasari Hotel Development, PT Senggigi Pratama Internasional dan PT Bina Inti Dinamika.

k. Beban Operasional Jaringan

Beban operasional jaringan meningkat sebesar 18,4% menjadi Rp58,3 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp49,2 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, disebabkan oleh peningkatan pendapatan jasa teknologi informasi dari ASYST.

Laba (Rugi) Usaha

Sebagai hasil dari pendapatan dan beban usaha, Perseroan mengalami rugi usaha sebesar Rp289,9 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari sebelumnya laba usaha sebesar Rp623,5 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009.

Penghasilan (Beban) Lain-lain

Penghasilan (Beban) lain-lain mengalami peningkatan menjadi Rp245,8 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari beban lain-lain sebesar Rp115,4 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009. Peningkatan ini disebabkan oleh keuntungan *sale and leaseback* menjadi Rp159,1 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari keuntungan sebesar Rp2,0 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, hal ini karena didukung oleh pesawat baru Boeing 737-800 yang ditambahkan pada armada Perseroan melalui transaksi *sale and leaseback*, keuntungan atas penyesuaian beban estimasi pesangon karyawan menjadi Rp68,5 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari beban pesangon karyawan sebesar Rp203,1 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009. Kenaikan tersebut juga disebabkan oleh tidak adanya beban penyisihan piutang tidak tertagih pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp156,9 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009 terkait dengan penyisihan piutang jasa MRO yang jatuh tempo dari PT Merpati Airlines ("Merpati"), penurunan beban bunga dan keuangan menjadi Rp119,5 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp233,8 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009 sehubungan dengan menurunnya tingkat bunga dan pokok pinjaman dan menguatnya nilai tukar rupiah terhadap dolar Amerika Serikat. Selain itu terdapat penurunan beban lain-lain bersih sebesar Rp35,5 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp38,9 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009 yang sebagian terkompensasi dengan penurunan keuntungan selisih kurs sebesar Rp130,9 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp434,9 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009 yang terutama disebabkan oleh keuntungan selisih kurs-bersih di tahun 2009 terhadap kewajiban keuangan yang didenominasi dalam dolar Amerika Serikat akibat Rupiah yang terapresiasi dibandingkan nilai tukar dolar Amerika Serikat (1 USD: Rp8.924 per 30 September 2010; 1 USD: Rp9.681 per 30 September 2009), selain itu terdapat juga penurunan penghasilan bunga menjadi Rp42,3 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp80,3 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009 yang disebabkan karena penurunan rata-rata ketersediaan kas dalam deposito berjangka untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010.

Manfaat (Beban) Pajak

Manfaat pajak turun sebesar 20,2% menjadi Rp49,2 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp61,7 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, yang disebabkan oleh kenaikan beban pajak kini dari Anak Perusahaan dan menurunnya beban pajak tangguhan dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009, yang disebabkan oleh perbedaan waktu antara perlakuan akuntansi dan pajak.

Pos Luar Biasa

Sehubungan dengan lelang penawaran sebagian (*dutch action and consent solicitation*) atas FRN dengan nominal sebesar USD40,65 juta dan Rp37,6 miliar dengan harga pembelian USD22,5 juta dan Rp23 miliar, Perseroan membukukan keuntungan luar biasa atas pembelian kembali FRN sebesar Rp184,1 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010.

Hak Minoritas

Pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010, hak minoritas atas laba bersih adalah sebesar Rp0,7 miliar dibandingkan Rp3,4 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009.

Laba Bersih

Laba bersih mengalami penurunan sebesar 65,8% menjadi Rp194,9 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dari Rp570,2 miliar dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009.

Tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 dibandingkan dengan tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008.

Pendapatan Usaha

Pendapatan usaha turun sebesar 7,7% menjadi Rp17.860,4 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 dari Rp19.349,7 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, yang disebabkan terutama oleh penurunan pendapatan penerbangan berjadwal dan pendapatan jasa lainnya, yang sebagian telah dikompensasi dengan peningkatan pendapatan dari penerbangan tidak berjadwal.

a. Pendapatan Penerbangan Berjadwal

Pendapatan penerbangan berjadwal mengalami penurunan sebesar 9,4% menjadi Rp13.699,4 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 dari Rp15.120,3 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, yang disebabkan oleh penurunan penerimaan jasa penumpang dan kargo. *Fuel surcharge* menurun karena penurunan harga rata-rata bahan bakar menjadi USD51,33 sen per liter di tahun 2009 dari USD85,95 sen per liter pada tahun 2008.

Pendapatan Penumpang

Pendapatan penerbangan menurun 9,3% menjadi Rp12.759,2 miliar untuk tahun yang berakhir tanggal 31 Desember 2009 dari Rp14.067,0 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, akibat penurunan *passenger yield* menjadi USD7,55 sen per RPK di tahun 2009 dari USD9,47 sen per RPK di tahun 2008 dan *load factor* penumpang menjadi 73,1% di tahun 2009 dari 76,4% di tahun 2008 dimana sebagian dikompensasi dengan peningkatan total penumpang menjadi 10,9 juta di tahun 2009 dari 10,2 juta di tahun 2008 dan RPK menjadi 15,9 miliar di tahun 2009 dari 15,5 miliar di tahun 2008, terutama disebabkan oleh kompetisi dari penerbangan LCC untuk penerbangan domestik dan jarak dekat.

Pendapatan Kargo

Pendapatan kargo menurun 11,4% menjadi Rp839,3 miliar di tahun 2009 dari Rp947,6 miliar di tahun 2008 seiring dengan penurunan *cargo load factor* menjadi 37,2% di tahun 2009 dari 43,9% di tahun 2008 dan penurunan *yield* kargo menjadi USD29,9 sen per kilometer di tahun 2009 dari USD37,4 sen per kilometer di tahun 2008, dimana telah dikompensasi dengan kenaikan RFTK menjadi 282,1 juta di tahun 2009 dari 275,4 juta di tahun 2008 terutama disebabkan oleh menurunnya permintaan jasa kargo akibat melemahnya perekonomian.

b. Pendapatan Penerbangan Tidak Berjadwal

Pendapatan penerbangan tidak berjadwal mengalami kenaikan 1,0% menjadi Rp2.491,2 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 dari Rp2.466,6 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, yang disebabkan oleh kenaikan pendapatan dari penerbangan haji, dimana telah dikompensasi dengan terjadinya penurunan pendapatan dari penerbangan sewa khusus (*charter*), dimana jumlah penumpang haji meningkat menjadi 263,944 di tahun 2009 dari 259.566 di tahun 2008 dan permintaan pelayanan *charter* mengalami penurunan di tahun 2009 yang disebabkan oleh pengurangan penerbangan untuk bisnis, pemerintah, pendidikan, dan kelompok pariwisata. Perseroan melakukan transaksi lindung nilai penuh terhadap beban bahan bakar pesawat terbang untuk penerbangan haji di tahun 2009 berdasarkan asumsi penerbangan haji yang telah disetujui antara Perseroan dan Pemerintah. Di tahun 2008, Perseroan tidak melakukan lindung nilai terhadap beban bahan bakar pesawat terbang untuk penerbangan haji dan rata-rata harga bahan bakar pesawat terbang meningkat di atas perkiraan biaya dalam periode setelah biaya jasa penerbangan haji disetujui antara Perseroan dengan Menteri Agama, kenaikan ini memberikan dampak negatif pada profitabilitas operasi penerbangan haji Perseroan.

c. Pendapatan Lain-lain

Pendapatan lain-lain mengalami penurunan sebesar 5,3% menjadi Rp1.669,7 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 dari Rp1.762,8 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, yang disebabkan oleh penurunan pendapatan yang diatribusi oleh pendapatan pemeliharaan dan perbaikan pesawat sebesar Rp436,7 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 dari Rp589,9 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 yang disebabkan penurunan jasa pemeliharaan dan perbaikan pesawat yang dilakukan oleh GMF AeroAsia kepada pihak ketiga akibat dampak dari melemahnya perekonomian, menurunnya jasa biro perjalanan sebesar Rp256,6 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 dari Rp333,2 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 sebagai akibat penurunan pendapatan dari penerbangan berjadwal, penurunan pendapatan atas fasilitas yang berhubungan dengan penerbangan sebesar Rp134,7 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 dari Rp159,3 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 yang terkompensasi dengan kenaikan pendapatan jasa boga menjadi Rp337,8 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 dari Rp231,4 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 akibat dari peningkatan jasa boga yang disediakan kepada pihak ketiga oleh Aerowisata, kenaikan jasa yang berhubungan dengan penerbangan sebesar Rp274,9 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 dari Rp213,6 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, selain itu juga dikompensasi dengan kenaikan pendapatan hotel sebesar Rp139,9 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 dari Rp122,0 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008.

Beban Usaha

Beban usaha menurun sebesar 5,9% menjadi Rp16.942,1 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 dari Rp17.996,5 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, yang disebabkan oleh penurunan beban operasional penerbangan.

a. Beban Operasional Penerbangan

Beban operasional penerbangan mengalami penurunan sebesar 18,6% menjadi Rp8.096,7 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 dari Rp9.948,0 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, yang disebabkan terutama oleh penurunan beban bahan bakar pesawat terbang dimana sebagian telah dikompensasi oleh kenaikan beban sewa, beban sewa dan *charter* pesawat, serta gaji dan tunjangan.

Bahan bakar. Bahan bakar sebagai komponen beban operasional penerbangan telah menurun sebesar 32,8% menjadi 4.983,6 miliar di tahun 2009 dari Rp7.414,6 miliar di tahun 2008, terutama disebabkan oleh penurunan signifikan dari harga rata-rata bahan bakar pesawat terbang menjadi USD51,33 sen per liter di tahun 2009 dari USD85,95 per liter di tahun 2008, dimana sebagian telah dikompensasi dengan kenaikan ASK menjadi 21,7 juta di tahun 2009 dari 20,3 juta di 2008.

Beban charter dan sewa pesawat. Beban *charter* dan sewa pesawat sebagai salah satu komponen dalam beban operasional penerbangan telah meningkat 23,6% menjadi Rp2.206,8 miliar di tahun 2009 dari Rp1.785,1 miliar di tahun 2008, terutama disebabkan oleh kenaikan beban sewa pesawat dari Rp1.268,6 miliar di tahun 2009 dari Rp749,8 miliar di tahun 2008, seiring dengan peningkatan sewa operasi dari satu Boeing B737-300, 15 Boeing 737-800 dan 4 Airbus A330-200 yang masuk dalam armada Perseroan, sementara 4 Boeing 737-300 dihapus dari armada Perseroan di tahun 2009. Peningkatan di beban sewa pesawat sebagian dikompensasi oleh penurunan beban *charter* menjadi Rp938,2 miliar di tahun 2009 dari Rp1.035,3 miliar di tahun 2008, yang terjadi karena penurunan biaya sewa *charter* untuk pengguna pesawat dalam pelayanan haji yang tidak berjadwal seiring dengan kenaikan jumlah kursi yang ditawarkan untuk pelayanan jasa haji menjadi 529.628 di tahun 2009 dari 524.310 di tahun 2008.

Gaji dan tunjangan. Gaji dan tunjangan pilot sebagai salah satu komponen beban operasional penerbangan, mengalami kenaikan 21,6% menjadi Rp669,7 miliar di tahun 2009 dari Rp550,8 miliar di tahun 2008, terutama disebabkan oleh kenaikan jumlah pilot akibat peningkatan jumlah armada Perseroan, dan naiknya gaji dan tunjangan, termasuk kenaikan komponen dasar gaji pilot, dan juga komponen variabel gaji pilot dihubungkan dengan jam terbang, sementara *block hour* meningkat menjadi 190.800 jam di tahun 2009 dari 182.500 jam di tahun 2008.

b. Beban Pemeliharaan dan Perbaikan

Beban pemeliharaan dan perbaikan mengalami penurunan sebesar 2,9% menjadi Rp1.075,8 miliar dalam tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 dari Rp1.107,6 miliar dalam tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, yang disebabkan terutama oleh penurunan beban pemeliharaan dan perbaikan menjadi Rp455,0 miliar di tahun 2009 dari Rp547,1 miliar di tahun 2008 sebagai hasil dari penurunan layanan pemeliharaan dan perbaikan yang dilakukan oleh pihak ketiga terhadap pesawat milik Perseroan sesuai dengan jadwal pemeriksaan dan perawatan (C-check) terkait dengan peremajaan armada, yang sebagian dikompensasi dengan peningkatan suku cadang menjadi Rp283,1 miliar di tahun 2009 dari Rp240,1 miliar di tahun 2008, terkait dengan peningkatan pelayanan jasa pemeliharaan dan perbaikan yang dilakukan oleh GMF AeroAsia untuk pesawat Perseroan, dan juga peningkatan gaji dan tunjangan menjadi Rp272,7 miliar di tahun 2009 dari Rp232,2 miliar di tahun 2008 sebagai hasil dari peningkatan gaji dan tunjangan untuk karyawan di bagian pemeliharaan dan perbaikan

c. Beban Bandara

Beban bandara mengalami peningkatan sebesar 8,6% menjadi Rp1.420,7 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 dari Rp1.308,8 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, yang disebabkan terutama oleh kenaikan dalam pelayanan penerbangan dan pesawat terbang menjadi sebesar Rp1.227,9 miliar di tahun 2009 dari Rp1.120,6 miliar di tahun 2008 akibat peningkatan frekuensi penerbangan dan jumlah penumpang, peningkatan beban sewa bangunan dan kendaraan menjadi Rp54,3 miliar di tahun 2009 dari Rp41,2 miliar di tahun 2008 sebagai hasil dari naiknya tingkat tujuan penerbangan, yang dikompensasi dengan penurunan gaji dan tunjangan menjadi Rp132,2 miliar di tahun 2009 dari Rp141,3 miliar di tahun 2008 sebagai hasil dari penurunan jumlah karyawan di bandara.

d. Beban Pelayanan Penumpang

Beban pelayanan penumpang mengalami peningkatan 24,7% menjadi Rp1.378,0 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 dari Rp1.105,3 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, yang disebabkan terutama oleh kenaikan pelayanan penumpang termasuk *in-flight catering*, hiburan dan *executive lounge* menjadi Rp753,4 miliar di tahun 2009 dari Rp600,1 miliar di tahun 2008 akibat naiknya jumlah penumpang dan ASK, disamping juga adanya perbaikan kualitas pelayanan. Gaji dan tunjangan untuk awak kabin juga mengalami peningkatan menjadi Rp468,4 miliar di tahun 2009 dari Rp377,3 miliar di tahun 2008 sebagai dampak dari pengurangan pegawai (khususnya awak kabin), dimana penurunan jumlah pegawai telah dikompensasi dengan peningkatan gaji dan tunjangan.

e. Beban Tiket, Penjualan, dan Promosi

Beban tiket, penjualan, dan promosi mengalami peningkatan sebesar 4,7% lebih menjadi Rp1.636,4 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 dari Rp1.562,7 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, yang disebabkan terutama oleh peningkatan jumlah gaji dan tunjangan menjadi Rp304,7 miliar di tahun 2009 dari Rp156,6 miliar di tahun 2008 akibat naiknya jumlah karyawan yang menangani pelayanan tiket, penjualan, dan pemasaran dan naiknya beban gaji dan tunjangan, dimana kenaikan beban-beban sehubungan dengan kegiatan promosi menjadi Rp197,6 miliar di tahun 2009 dari Rp125,2 miliar di tahun 2008, sebagai hasil dari peningkatan aktivitas *brand awareness* dan peningkatan beban sewa menjadi Rp64,8 miliar di tahun 2009 dari Rp54,9 miliar di tahun 2008, akibat peningkatan jalur pemasaran melalui penjualan langsung. Peningkatan beban ini dikompensasi dengan penurunan komisi menjadi Rp672,9 miliar di tahun 2009 dari Rp756,7 miliar di tahun 2008 sebagai akibat dari penurunan pendapatan pelayanan penerbangan berjadwal dan peningkatan penjualan langsung Perseroan, dan penurunan dalam beban yang terkait dengan pelayanan pemesanan akibat penurunan biaya diikuti sebagai akibat dari pengambilalihan (*takeover*) ASYST d/h PT Lufthansa Systems Indonesia, dan juga adanya peningkatan melalui penjualan langsung.

f. Beban Administrasi dan Umum

Beban administrasi dan umum mengalami penurunan sebesar 0,3% menjadi Rp1.246,9 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 dari Rp1.250,3 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, yang disebabkan terutama oleh penurunan beban utilitas menjadi Rp88,7 miliar untuk tahun yang berakhir 31 Desember 2009 dari Rp105,3 miliar untuk tahun yang berakhir 31 Desember 2008, penurunan beban pajak menjadi Rp72,6 miliar untuk tahun 2009 dari Rp97,7 miliar untuk tahun 2008 dan penurunan beban lainnya sebesar Rp56,0 miliar di tahun 2009 dari Rp134,5 miliar di tahun 2008 yang sebagian dikompensasi dengan kenaikan beban gaji dan tunjangan menjadi Rp652,8 miliar di tahun 2009 dari Rp535,7 miliar di tahun 2008 akibat penurunan jumlah karyawan dan dikompensasi dengan peningkatan gaji dan tunjangan untuk karyawan administrasi umum dan kenaikan biaya sewa kantor menjadi Rp131,6 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 dari Rp104,9 miliar di tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008.

g. Beban Penyusutan dan Amortisasi

Beban penyusutan dan amortisasi meningkat sebesar 24,2% menjadi Rp1.609,9 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 dari Rp1.295,9 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, yang disebabkan terutama oleh peningkatan beban penyusutan atas aset pemeliharaan mesin dan rangka pesawat dari armada Perseroan termasuk penambahan armada baru.

h. Beban Imbalan Kerja

Beban imbalan kerja mengalami kenaikan sebesar 32,3% menjadi Rp260,6 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 dari Rp197,0 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, yang disebabkan terutama oleh peningkatan kontribusi program pensiun karyawan dan imbalan kerja jangka panjang lainnya yang dikompensasi penurunan jumlah karyawan.

i. Beban Operasional Transportasi

Beban operasional transportasi mengalami peningkatan sebesar 13,6% menjadi Rp95,2 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 dari Rp110,1 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, yang disebabkan terutama oleh penurunan transportasi darat yang dioperasikan oleh anak perusahaan Aerowisata yaitu PT Mandira Erajasa Wahana.

j. Beban Operasional Hotel

Beban operasional hotel mengalami peningkatan sebesar 15,5% menjadi Rp51,5 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 dari Rp44,6 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, yang disebabkan terutama oleh peningkatan tingkat hunian dan jumlah tamu pada hotel yang saat ini dimiliki dan dikelola oleh Aerowisata dan anak perusahaan Aerowisata yaitu PT Mirtasari Hotel Development, PT Senggigi Pratama Internasional dan PT Bina Inti Dinamika.

k. Beban Operasional Jaringan

Beban operasional jaringan mengalami peningkatan sebesar 6,2% menjadi Rp70,3 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 dari Rp66,1 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, yang disebabkan terutama kenaikan pendapatan terkait pelayanan teknologi informasi pada ASYST.

Laba (Rugi) Usaha

Laba usaha mengalami penurunan 32,1% menjadi Rp918,3 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 dari Rp1.353,2 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008.

Penghasilan (Beban) Lain-Lain

Penghasilan (Beban) lain-lain mengalami penurunan sebesar 83,5% menjadi Rp55,1 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 dari Rp333,9 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, yang disebabkan terutama oleh keuntungan translasi mata uang asing yang belum direalisasi di tahun 2009 terhadap kewajiban keuangan Perseroan dalam mata uang Dolar Amerika Serikat. Pada saat Rupiah terapresiasi terhadap Dolar Amerika Serikat menjadi Rp9.400 per Dolar Amerika Serikat per 31 Desember 2009 dari Rp10.950 per Dolar Amerika Serikat pada tanggal 31 Desember 2008 dan laba *sale and lease back* sebesar Rp65,1 miliar di tahun 2009 dari nihil di tahun 2008 akibat transaksi *sale and lease back* dimana ini dikompensasi dengan pencadangan beban piutang ragu-ragu sekitar Rp156,9 miliar di tahun 2009 atas pinjaman jatuh tempo ke PT Merpati Nusantara Airlines untuk jasa perawatan pesawat, beban pesangon karyawan Rp203,1 miliar di tahun 2009 dalam kaitannya dengan program pensiun dini untuk mengurangi jumlah karyawan, dan penurunan pada beban bunga Rp262,6 miliar di tahun 2009 dari Rp378,0 miliar di tahun 2008 sebagai hasil dari rendahnya tingkat suku bunga atas pinjaman dengan bunga mengambang milik Perseroan, dan penurunan beban lain-lain bersih Rp53,2 miliar di tahun 2009 dari pendapatan lain-lain bersih Rp350,3 miliar di tahun 2008 yang berasal dari keuntungan penjualan kantor pusat di tahun 2008.

Manfaat (Beban) Pajak

Manfaat pajak penghasilan adalah sebesar Rp23,4 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009, dibandingkan dengan beban pajak Rp44,5 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, akibat penurunan beban pajak kini karena adanya penurunan pendapatan sebelum pajak di tahun 2009 dan peningkatan pajak tangguhan di tahun 2009 yang disebabkan oleh perbedaan waktu antara perlakuan akuntansi dan pajak.

Pos Luar Biasa

Tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009, Perseroan memiliki pos luar biasa sebesar Rp123,5 miliar yang merupakan hasil restrukturisasi di tahun 2009 dari hutang obligasi konversi yang diterbitkan oleh PT Bank Mandiri (Persero) Tbk.

Hak Minoritas

Tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009, beban hak minoritas sebesar Rp4,3 miliar dibandingkan dengan Rp9,1 miliar tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008.

Laba Bersih

Laba bersih untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 meningkat 4,5% menjadi Rp1.018,6 miliar dari Rp975,0 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008.

Tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 dibandingkan dengan tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2007.

Pendapatan Usaha

Pendapatan usaha meningkat 37,8% menjadi Rp19.349,7 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 dari Rp14.042,4 miliar pada tahun berakhir 31 Desember 2007 sebagai akibat dari peningkatan penerbangan berjadwal, pendapatan dari penerbangan tidak berjadwal dan pendapatan lainnya.

a. Pendapatan Penerbangan Berjadwal

Pendapatan penerbangan berjadwal meningkat sebesar 36,8% menjadi Rp15.120,3 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 dari Rp11.049,4 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2007. Kenaikan tersebut disebabkan oleh peningkatan pendapatan jasa penumpang dan kargo, termasuk kenaikan *fuel surcharge* dengan adanya peningkatan harga rata-rata bahan bakar pesawat menjadi USD85,95 sen per liter pada tahun 2008 dari USD56,68 sen per liter pada tahun 2007.

Pendapatan penumpang. Pendapatan penumpang meningkat 38,2% menjadi Rp14.067,0 miliar untuk tahun yang berakhir tanggal 31 Desember 2008 dari Rp10.180,8 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2007, akibat jumlah penumpang meningkat menjadi 10,2 juta pada tahun 2008 dari 9,6 juta pada tahun 2007, dengan indikator meningkat RPK menjadi 15,5 juta di tahun 2008 dari 14,4 juta di tahun 2007 dan *passenger yield* meningkat menjadi USD9,47 sen per RPK dari USD7,41 sen per RPK karena adanya peningkatan *fuel surcharges*, yang sebagian dikompensasi dengan menurunnya *passenger load factor* menjadi 76,4% di tahun 2008 dari 77,4% di tahun 2007 akibat peningkatan *Fuel surcharge* untuk memperbaiki segmentasi harga dalam sistem manajemen pendapatan Perseroan.

Pendapatan kargo. Pendapatan kargo meningkat 18,2% menjadi Rp947,6 miliar di tahun 2008 dari Rp801,4 miliar di tahun 2007 seiring dengan peningkatan RFTK menjadi 275,4 juta di tahun 2008 dari 234,0 juta di tahun 2007, *cargo load factor* meningkat menjadi 43,9% di tahun 2008 dari 41,1% di tahun 2007 dan *yield* kargo meningkat menjadi USD37,4 sen per kilometer di tahun 2008 dari USD30,2 sen per kilometer di tahun 2007, disebabkan oleh peningkatan permintaan domestik untuk jasa kargo.

b. Penerbangan Tidak Berjadwal

Pendapatan penerbangan tidak berjadwal meningkat sebesar 53,6% menjadi Rp2.466,6 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 dari Rp1.605,9 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2007. Pendapatan penerbangan haji meningkat menjadi Rp2.291,8 miliar dari Rp1.510,4 miliar seiring dengan kenaikan jumlah penumpang jemaah haji yang meningkat menjadi 259.566 di tahun 2008 dari 235.037 di tahun 2007; dan pendapatan penerbangan *charter* meningkat menjadi Rp174,8 miliar di tahun 2008 dari Rp95,6 miliar di tahun 2007 disebabkan oleh meningkatnya jumlah penerbangan *charter* dan harga sewa *charter* sebagai dampak dari kenaikan beban bahan bakar.

c. Pendapatan Lain-lain

Pendapatan lain-lain meningkat sebesar 27,1% menjadi Rp1.762,8 miliar di tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 dari Rp1.387,0 miliar di tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2007 disebabkan oleh peningkatan pendapatan pemeliharaan dan perbaikan pesawat menjadi Rp589,9 miliar di tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 dari Rp379,8 miliar sebagai dampak peningkatan permintaan jasa pemeliharaan dan perbaikan pesawat kepada pihak ketiga oleh GMF AeroAsia, peningkatan jasa biro perjalanan menjadi Rp333,2 miliar di tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 dari Rp251,6 miliar di tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2007 sebagai akibat peningkatan penjualan tiket untuk pelayanan penerbangan berjadwal, peningkatan pendapatan service penerbangan sebesar Rp213,6 miliar di tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 dari Rp173,4 miliar di tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2007, kenaikan pendapatan fasilitas menjadi Rp159,3 miliar di tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 dari Rp113,7 miliar di tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2007, kenaikan pendapatan usaha hotel menjadi Rp122,0 miliar di tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 menjadi Rp78,6 miliar di tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2007. Kenaikan tersebut dikompensasi sebagian dengan penurunan pendapatan jasa boga menjadi Rp231,4 miliar di tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 dari Rp250,9 miliar di tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2007 sebagai akibat penurunan jasa boga kepada pihak ketiga oleh Aerowisata dan penurunan jasa transportasi menjadi Rp7,5 miliar di tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 dari Rp38,7 miliar di tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2007.

Beban Usaha

Beban usaha meningkat 35,2% menjadi Rp17.966,5 miliar pada tahun yang berakhir 31 Desember 2008 dari Rp13.310,3 miliar pada tahun yang berakhir 31 Desember 2007, terutama disebabkan oleh peningkatan beban operasional penerbangan.

a. Beban Operasional Penerbangan

Beban operasional penerbangan meningkat 52,9% menjadi Rp9.948,0 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 dari Rp6.504,6 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2007, terutama diakibatkan oleh peningkatan beban bahan bakar pesawat terbang.

Beban Bahan Bakar. Beban bahan bakar pesawat terbang yang merupakan komponen dari beban operasional penerbangan meningkat 62,3% menjadi Rp7.414,6 miliar pada tahun 2008 dari Rp4.569,1 miliar pada tahun 2007, disebabkan oleh peningkatan yang signifikan pada beban rata-rata bahan bakar pesawat menjadi USD85,95 sen per liter pada tahun 2008 dari USD56,68 sen per liter pada tahun 2007, dan peningkatan pada ASK menjadi 20,3 juta pada tahun 2008 dari 18,6 juta pada tahun 2007.

Beban Sewa dan Charter Pesawat. Beban sewa dan charter pesawat terbang yang merupakan komponen beban operasional penerbangan meningkat 27,2% menjadi Rp1.785,1 miliar pada tahun 2008 dari 1.403,8 miliar pada tahun 2007, terutama disebabkan oleh peningkatan beban sewa pesawat menjadi Rp749,8 miliar pada tahun 2008 dari Rp668,9 miliar pada tahun 2007 seiring dengan peningkatan sewa operasi dari tiga Boeing 737-300, satu Boeing B737-400, dan dua Boeing 737-800 yang masuk dalam armada Perseroan pada tahun 2008. Peningkatan pada beban charter pesawat terbang menjadi Rp1.035,3 miliar pada tahun 2008 dari Rp734,9 miliar disebabkan oleh peningkatan harga sewa charter pesawat terbang dan jumlah tempat duduk yang ditawarkan terkait penerbangan haji menjadi 524.310 di tahun 2008 dari 475.780 di tahun 2007.

Beban Gaji dan Tunjangan. Beban gaji dan tunjangan pilot yang merupakan komponen dari beban operasional penerbangan meningkat 49,3% menjadi Rp550,8 miliar pada tahun 2008 dari Rp368,9 miliar pada tahun 2007, disebabkan oleh peningkatan jumlah pilot dan naiknya gaji dan tunjangan, termasuk kenaikan komponen dasar gaji pilot, dan juga komponen variabel komponen pilot dihubungkan dengan jam terbang, sementara *block hour* meningkat menjadi 182.500 jam pada tahun 2008 dari 167.375 jam pada tahun 2007.

b. Beban Pemeliharaan dan Perbaikan

Beban pemeliharaan dan perbaikan meningkat sebesar 1,6% menjadi Rp1.107,6 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 dari Rp1.089,9 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2007, disebabkan oleh peningkatan pemeliharaan dan perbaikan menjadi Rp547,1 miliar pada tahun 2008 dari Rp400,6 pada tahun 2007 sebagai hasil dari peningkatan jasa pelayanan pemeliharaan dan perbaikan yang disediakan oleh pihak ketiga untuk Perseroan. Peningkatan tersebut sebagian terkompensasi oleh penurunan suku cadang menjadi Rp240,1 miliar pada tahun 2008 dari Rp352,0 miliar pada tahun 2007 yang disebabkan oleh berkurangnya pemakaian suku cadang terkait dengan jasa pelayanan pemeliharaan dan perbaikan yang disediakan oleh GMF AeroAsia untuk armada pesawat Perseroan, dan penurunan pada gaji dan tunjangan Rp232,2 miliar pada tahun 2008 dari Rp352,0 miliar pada tahun 2007 sebagai akibat berkurangnya jumlah karyawan GMF AeroAsia.

c. *Beban Bandara*

Beban bandara meningkat sebesar 18,2% menjadi Rp1.308,8 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 dari Rp1.107,1 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2007, disebabkan oleh peningkatan pelayanan pesawat dan penerbangan menjadi Rp1.120,6 miliar pada tahun 2008 dari Rp957,0 miliar di tahun 2007 sebagai akibat dari peningkatan frekuensi penerbangan dan jumlah penumpang, peningkatan sewa bangunan dan kendaraan menjadi Rp41,2 miliar pada tahun 2008 dari Rp31,6 miliar pada tahun 2007 sebagai akibat dari peningkatan tujuan penerbangan, dan peningkatan gaji dan tunjangan menjadi Rp141,3 miliar pada tahun 2008 dari Rp115,9 miliar pada tahun 2007 karena adanya pengurangan jumlah karyawan dikurangi dikompensasi dengan peningkatan gaji dan tunjangan.

d. *Beban Pelayanan Penumpang*

Beban pelayanan penumpang meningkat sebesar 10,3% menjadi Rp1.105,3 miliar untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2008 dari Rp1.002,2 miliar untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2007, disebabkan oleh kenaikan pelayanan penumpang termasuk *in-flight catering*, *inflight entertainment* dan *executive lounge* menjadi Rp600,1 miliar pada tahun 2008 dari Rp528,6 miliar pada tahun 2007 sebagai hasil dari naiknya jumlah penumpang dan ASK dari tahun 2007 sampai tahun 2008. Gaji dan tunjangan untuk awak kabin juga meningkat menjadi Rp377,3 miliar pada tahun 2008 dari Rp335,3 miliar pada tahun 2007, dimana pengurangan jumlah awak kabin telah dikompensasi dengan kenaikan gaji dan tunjangan.

e. *Beban Tiket, Penjualan dan Promosi*

Beban tiket, penjualan dan promosi meningkat 21,5% menjadi Rp1.562,7 miliar pada tahun yang berakhir 31 Desember 2008 dari Rp1.286,2 miliar pada tahun yang berakhir 31 Desember 2007, yang disebabkan oleh peningkatan gaji dan tunjangan menjadi Rp156,6 miliar pada tahun 2008 dari Rp146,6 miliar sebagai akibat dari naiknya jumlah pegawai dan beban gaji dan tunjangan. Selain itu terdapat kenaikan pada beban promosi menjadi Rp125,2 miliar pada tahun 2008 dari Rp72,1 miliar pada tahun 2007 yang merupakan hasil dari peningkatan *brand awareness*, peningkatan komisi menjadi Rp756,7 miliar pada tahun 2008 dari Rp597,1 miliar pada tahun 2001 dan peningkatan reservasi penerbangan menjadi Rp428,6 miliar pada tahun 2008 dari Rp366,1 miliar pada tahun 2007 sebagai akibat dari peningkatan pendapatan dari penerbangan berjadwal.

f. *Beban Administrasi dan Umum*

Beban administrasi dan umum meningkat sebesar 42,1% menjadi Rp1.250,3 miliar pada tahun yang berakhir 31 Desember 2008 dari Rp880,0 miliar pada tahun yang berakhir 31 Desember 2007, disebabkan oleh peningkatan pada gaji dan tunjangan menjadi Rp535,7 miliar pada tahun 2008 dari Rp367,9 miliar pada tahun 2007 dimana terjadi penurunan jumlah karyawan tetapi diikuti dengan kenaikan gaji dan tunjangan, kenaikan beban sewa menjadi Rp104,9 miliar pada tahun 2008 dari Rp81,8 miliar pada tahun 2007, peningkatan beban pajak menjadi Rp97,7 miliar pada tahun 2008 dari Rp61,6 miliar pada tahun 2007, peningkatan beban kesehatan menjadi Rp66,3 miliar pada tahun 2008 dari Rp43,4 miliar pada tahun 2007 dan peningkatan beban lain-lain menjadi Rp134,5 miliar pada tahun 2008 dari Rp65,7 miliar pada tahun 2007 sebagai akibat dari membebankan hutang PPN keluaran untuk *fuel surcharges*.

g. *Beban Penyusutan dan amortisasi*

Beban penyusutan dan amortisasi meningkat sebesar 24,0% menjadi Rp1.295,9 miliar pada tahun yang berakhir 31 Desember 2008 dari Rp1.045,2 miliar pada tahun yang berakhir 31 Desember 2007, disebabkan oleh peningkatan penyusutan untuk perbaikan pada rangka dan mesin pesawat Perseroan dan dengan adanya penyusutan dan amortisasi atas nilai wajar pesawat, tanah, dan bangunan yang dimiliki oleh Perseroan dimulai sejak 31 Desember 2008.

h. *Beban Imbalan Kerja*

Beban imbalan kerja karyawan menurun 1,1% menjadi Rp197,0 miliar pada tahun yang berakhir 31 Desember 2008 dari Rp199,2 miliar pada tahun yang berakhir pada 31 Desember 2007, disebabkan oleh penurunan kontribusi program manfaat pensiun karyawan dan imbalan kerja jangka panjang lainnya.

i. *Beban Operasional Transportasi*

Beban operasional transportasi meningkat 5,0% menjadi Rp110,1 miliar pada tahun yang berakhir 31 Desember 2008 dari Rp104,9 miliar pada tahun yang berakhir 31 Desember 2007, diakibatkan oleh peningkatan beban transportasi oleh PT Mandira Erajasa Wahana, anak perusahaan Aerowisata .

d. *Beban Operasional Hotel*

Beban operasional hotel meningkat sebesar 38,8% menjadi Rp44,6 miliar pada tahun yang berakhir 31 Desember 2008 dari Rp32,1 miliar pada tahun yang berakhir 31 Desember 2007, disebabkan oleh peningkatan tingkat hunian dan jumlah tamu pada hotel yang dimiliki dan dikelola oleh Aerowisata dan anak perusahaan Aerowisata yaitu PT Mirtasari Hotel Development, PT Senggigi Pratama Internasional dan PT Bina Inti Dinamika.

e. *Beban Operasional Jaringan*

Beban operasional jaringan meningkat sebesar 12,7% menjadi Rp66,1 miliar pada tahun yang berakhir 31 Desember 2008 menjadi Rp58,7 miliar pada tahun yang berakhir 31 Desember 2007, disebabkan oleh peningkatan pendapatan jasa teknologi informasi dari ASYST.

Laba (Rugi) Usaha

Sebagai hasil dari pendapatan dan beban usaha, laba usaha mengalami peningkatan 84,8% menjadi Rp1.353,2 miliar pada tahun yang berakhir 31 Desember 2008 dari Rp732,2 miliar pada tahun yang berakhir 31 Desember 2007.

Penghasilan (Beban) Lain-lain

Penghasilan (Beban) lain-lain menurun 20,9% menjadi Rp333,9 miliar pada tahun yang berakhir 31 Desember 2008 dari Rp422,1 miliar pada tahun yang berakhir 31 Desember 2007, disebabkan oleh peningkatan kerugian selisih kurs pada tahun 2008 terkait kewajiban keuangan Perseroan yang didominasi dalam Dolar Amerika Serikat, dimana Rupiah terdepresiasi terhadap Dolar Amerika Serikat menjadi Rp10.950 untuk setiap 1 USD pada 31 Desember 2008 dari Rp9.419 untuk setiap 1 USD, dimana telah terkompensasi dengan penurunan beban bunga menjadi Rp377,9 miliar pada tahun 2008 dari Rp438,3 miliar pada tahun 2007 sebagai akibat dari rendahnya tingkat suku bunga untuk hutang dengan bunga mengambang dan penghasilan lain-lain dari keuntungan penjualan aset berupa gedung kantor pusat di Jakarta sebesar Rp385,6 miliar pada tahun 2008.

Manfaat (Beban) Pajak

Beban pajak menurun sebesar 70,1% menjadi Rp44,5 miliar pada tahun yang berakhir 31 Desember 2008 dari sebesar Rp149,0 miliar pada tahun yang berakhir 31 Desember 2007, disebabkan oleh peningkatan manfaat pajak tangguhan pada tahun 2008 yang disebabkan oleh perbedaan waktu antara perlakuan akuntansi dan pajak dimana sebagian terkompensasi oleh beban pajak kini akibat peningkatan laba sebelum pajak di tahun 2008.

Hak Minoritas

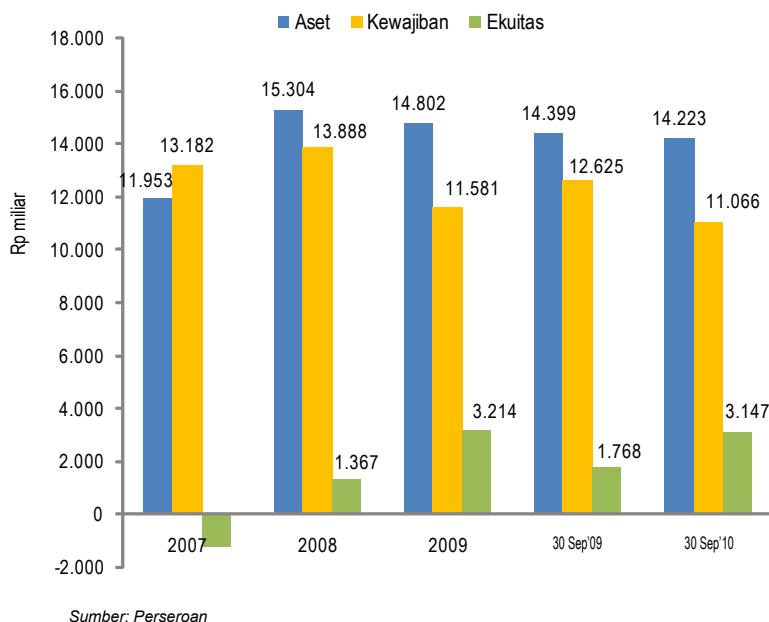
Pada tahun yang berakhir 31 Desember 2008, beban hak minoritas mencapai Rp9,1 miliar dibandingkan dengan Rp11,4 miliar pada tahun yang berakhir 31 Desember 2007.

Laba Bersih

Laba bersih meningkat 538,4% menjadi Rp975,0 miliar pada tahun yang berakhir 31 Desember 2008 dari Rp152,7 miliar pada tahun yang berakhir 31 Desember 2007.

Pertumbuhan Aset, Kewajiban dan Ekuitas

Grafik di bawah ini memberikan gambaran pertumbuhan Aset, Kewajiban dan Ekuitas:



Sumber: Perseroan

Aset

Aset Perseroan menurun sebesar 3,9% menjadi Rp14.223 miliar per 30 September 2010 dari Rp14.802 miliar per 31 Desember 2009, disebabkan oleh penurunan aset tidak lancar, tetapi dikompensasi oleh kenaikan dari aset lancar. Aset tidak lancar mengalami penurunan sebesar 10,0% menjadi Rp9.529 miliar per 30 September 2010 dari Rp10.590 miliar per 31 Desember 2009 terutama disebabkan oleh penurunan aset tetap. Aset lancar meningkat sebesar 11,4% menjadi Rp4.694 miliar per 30 September 2010 dari Rp4.213 miliar per 31 Desember 2009 terutama disebabkan oleh kenaikan kas dan setara kas dan piutang usaha pihak ketiga.

Aset Perseroan mengalami penurunan sebesar 3,3% menjadi Rp14.802 miliar per 31 Desember 2009 dari Rp15.304 miliar per 31 Desember 2008, disebabkan oleh penurunan aset lancar 8,9% yaitu menjadi Rp4.213 miliar per 31 Desember 2009 dari Rp4.626 miliar per 31 Desember 2008 sebagai akibat penurunan kas dan setara kas sebesar 33,8%.

Aset Perseroan mengalami kenaikan sebesar 28,0% menjadi Rp15.304 miliar per 31 Desember 2008 dari Rp11.953 miliar per 31 Desember 2007, disebabkan oleh kenaikan aset tidak lancar. Aset tidak lancar meningkat sebesar 63,6% menjadi Rp10.677 miliar dari Rp6.527 miliar per 31 Desember 2007 sebagai akibat dari peningkatan aset tetap dengan adanya revaluasi aset khususnya mesin pesawat. Selain itu, juga adanya kenaikan uang muka pembelian pesawat yaitu sebesar 382,9% menjadi Rp1.901,6 miliar dari Rp393,7 miliar dengan adanya pembelian armada pesawat baru tipe Airbus A330, Boeing 777-300ER dan Boeing 737-800.

Kas dan Setara Kas. Kas dan setara kas per 30 September 2010 berjumlah Rp1.805,8 miliar, meningkat sebesar Rp83,3 miliar atau 4,8% dari jumlah per 31 Desember 2009 Rp1.722,5 miliar. Kenaikan ini dipengaruhi oleh adanya peningkatan kas bersih dari Aktivitas Operasi.

Kas dan setara kas per 31 Desember 2009 berjumlah Rp1.722,5 miliar, menurun sebesar Rp879,3 miliar atau 33,8% dari jumlah per 31 Desember 2008 Rp2.601,8 miliar. Penurunan ini disebabkan oleh tingginya Aktivitas Investasi dan pembayaran pinjaman jangka panjang.

Kas dan setara kas per 31 Desember 2008 berjumlah Rp2.601,8 miliar, menurun sebesar Rp367,8 miliar atau 12,4% dari jumlah per 31 Desember 2007 Rp2.969,6 miliar. Penurunan ini disebabkan oleh bersih dari tingginya Aktivitas Investasi dan pembayaran pinjaman jangka panjang.

Piutang Usaha. Piutang Usaha per 30 September 2010 berjumlah sebesar Rp1.145,8 miliar, meningkat sebesar Rp79,2 miliar atau 7,4% dari jumlah per 31 Desember 2009 sebesar Rp1.066,6 miliar. Kenaikan ini dipengaruhi oleh adanya peningkatan aktivitas kegiatan usaha.

Piutang Usaha per 31 Desember 2009 berjumlah Rp1.066,6 miliar, meningkat sebesar Rp234,8 miliar atau 28,2% dari jumlah per 31 Desember 2008 Rp831,8 miliar. Kenaikan ini dipengaruhi oleh adanya peningkatan aktivitas kegiatan usaha.

Piutang Usaha per 31 Desember 2008 Rp831,8 miliar, menurun sebesar Rp254,5 miliar atau 23,4% dari jumlah per 31 Desember 2007 Rp1.086,3 miliar. Penurunan ini disebabkan oleh adanya peningkatan penerimaan tagihan dari pelanggan.

Uang Muka dan Biaya Dibayar Dimuka. Uang Muka dan Biaya Dibayar Dimuka per 30 September 2010 berjumlah sebesar Rp888,8 miliar, meningkat sebesar Rp245,7 miliar atau 38,2% dari jumlah per 31 Desember 2009 sebesar Rp643,0 miliar. Kenaikan ini dipengaruhi oleh adanya peningkatan uang muka untuk sewa pesawat Airbus A330 yang dibiayai oleh Lloyd.

Uang Muka dan Biaya Dibayar Dimuka 31 Desember 2009 sebesar Rp643,0 miliar, meningkat sebesar Rp94,1 miliar atau 17,1% dari jumlah per 31 Desember 2008 Rp548,9 miliar. Kenaikan ini dipengaruhi oleh adanya peningkatan uang muka perbaikan pesawat.

Uang Muka dan Biaya Dibayar Dimuka 31 Desember 2008 Rp548,9 miliar, meningkat sebesar Rp358,7 miliar atau 39,5% dari jumlah per 31 Desember 2008 Rp907,7 miliar. Penurunan ini dipengaruhi oleh adanya penurunan uang muka perbaikan pesawat.

Dana Perawatan Pesawat dan Uang Jaminan. Dana Perawatan Pesawat dan Uang Jaminan per 30 September 2010 berjumlah sebesar Rp1.773,5 miliar, meningkat sebesar Rp131,7 miliar atau 8% dari jumlah per 31 Desember 2009 sebesar Rp1.641,8 miliar. Peningkatan ini dipengaruhi oleh adanya penambahan jumlah pesawat yang dirawat.

Dana Perawatan Pesawat dan Uang Jaminan per 31 Desember 2009 sebesar Rp1.641,8 miliar, meningkat sebesar Rp450,6 miliar atau 37,8% dari jumlah per 31 Desember 2008 sebesar Rp1.191,2 miliar. Peningkatan ini dipengaruhi oleh adanya penambahan jumlah pesawat yang dirawat.

Dana Perawatan Pesawat dan Uang Jaminan per 31 Desember 2008 sebesar Rp1.191,2 miliar, meningkat sebesar Rp410,8 miliar atau 52,6% dari jumlah per 31 Desember 2007 sebesar Rp780,5 miliar. Peningkatan ini dipengaruhi oleh adanya penambahan jumlah pesawat yang dirawat.

Uang Muka Pembelian Pesawat. Uang Muka Pembelian Pesawat per 30 September 2010 berjumlah sebesar Rp1.028,6 miliar, meningkat sebesar Rp762,5 miliar atau 42,6% dari jumlah per 31 Desember 2009 sebesar Rp1.791,1 miliar. Penurunan ini disebabkan oleh pelaksanaan pembelian pesawat yang dipesan, sekaligus pengembalian uang muka pembelian pesawat.

Uang Muka Pembelian Pesawat per 31 Desember 2009 sebesar Rp1.791,1 miliar, meningkat sebesar Rp110,5 miliar atau 5,8% dari jumlah per 31 Desember 2008 sebesar Rp1.901,6 miliar. Penurunan ini disebabkan oleh pelaksanaan pembelian pesawat yang dipesan, sekaligus pengembalian uang muka pembelian pesawat.

Uang Muka Pembelian Pesawat per 31 Desember 2008 sebesar Rp1.901,6 miliar, meningkat sebesar Rp1.507,8 miliar atau 382,9% dari jumlah per 31 Desember 2007 sebesar Rp393,8 miliar. Peningkatan ini disebabkan oleh naiknya pembayaran uang muka pembelian pesawat.

Kewajiban

Kewajiban Perseroan menurun sebesar 4,5% menjadi Rp11.066 miliar per 30 September 2010 dari Rp11.581 miliar per 31 Desember 2009, disebabkan oleh penurunan kewajiban lancar. Kewajiban lancar mengalami penurunan sebesar 7,7% menjadi Rp5.857 miliar per 30 September 2010 dari Rp6.348 miliar per 31 Desember 2009 terutama disebabkan oleh penurunan hutang usaha dan bagian dari pinjaman jangka panjang tetapi dikompensasi oleh kenaikan pendapatan diterima dimuka.

Kewajiban Perseroan mengalami penurunan sebesar 16,6% menjadi Rp11.581 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 dari Rp13.888 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, disebabkan oleh penurunan kewajiban tidak lancar dan kewajiban lancar. Kewajiban tidak lancar mengalami penurunan sebesar 23,1% menjadi Rp5.234 miliar akibat penurunan hutang sewa pembiayaan sebesar Rp1.381 miliar dibandingkan di periode yang sama.

Kewajiban Perseroan mengalami kenaikan sebesar 5,4% menjadi Rp13.888 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 dari Rp13.182 miliar untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2007, disebabkan oleh kenaikan kewajiban tidak lancar. Kewajiban tidak lancar meningkat sebesar 7,5% menjadi Rp6.803 miliar dari Rp6.330 miliar sebagai akibat peningkatan kewajiban estimasi beban pengembalian dan pemeliharaan pesawat dan kewajiban pajak tangguhan.

Hutang Usaha. Hutang Usaha per 30 September 2010 berjumlah sebesar Rp816,6 miliar, menurun sebesar Rp450,3 miliar atau 35,5% dari jumlah per 31 Desember 2009 sebesar Rp1.266,9 miliar. Penurunan ini disebabkan oleh penurunan hutang bahan bakar kepada *supplier*, penurunan hutang jasa *ground handling* di luar negeri, dan penurunan *overhaul* ke pihak ketiga, penurunan penggunaan *spareparts*.

Hutang Usaha per 31 Desember 2009 sebesar Rp1.266,9 miliar, turun sebesar Rp802,6 miliar atau 38,8% dari jumlah per 31 Desember 2008 sebesar Rp2.069,5 miliar. Penurunan ini disebabkan oleh penurunan hutang bahan bakar kepada *supplier*, penurunan hutang jasa *ground handling* di luar negeri, dan penurunan *overhaul* ke pihak ketiga, penurunan penggunaan *spareparts*.

Hutang Usaha per 31 Desember 2008 sebesar Rp2.069,5, meningkat sebesar Rp243,8 miliar atau 13,4% dari jumlah per 31 Desember 2007 sebesar Rp1.825,8 miliar. Peningkatan ini disebabkan oleh kenaikan pemakaian biaya bahan bakar kepada *supplier*, peningkatan pemeliharaan dan perbaikan pesawat.

Biaya Yang Masih Harus Dibayar. Biaya Yang Masih Harus Dibayar per 30 September 2010 sebesar Rp1.176,0 miliar, menurun sebesar Rp203,2 miliar atau 14,7% dari jumlah per 31 Desember 2009 sebesar Rp1.379,3 miliar. Penurunan ini disebabkan oleh penurunan biaya administrasi dan umum, dan penurunan biaya operasional penerbangan.

Biaya Yang Masih Harus Dibayar per 31 Desember 2009 sebesar Rp1.379,3 miliar, meningkat sebesar Rp1,0 miliar atau 0,1% dari jumlah per 31 Desember 2008 sebesar Rp1.378,3 miliar.

Biaya Yang Masih Harus Dibayar per 31 Desember 2008 sebesar Rp1.378,3 miliar, menurun sebesar Rp115,4 miliar atau 7,7% dari jumlah per 31 Desember 2007 sebesar Rp1.493,8 miliar. Penurunan ini disebabkan oleh penurunan biaya pemeliharaan dan perbaikan pesawat, dan penurunan biaya operasional penerbangan.

Pendapatan Diterima Dimuka per 30 September 2010 sebesar Rp1.848,4 miliar, meningkat sebesar Rp1.284,0 miliar atau 227,5% dari jumlah per 31 Desember 2009 sebesar Rp564,4 miliar. Peningkatan ini disebabkan oleh meningkatnya jumlah penjualan tiket yang diterima yang belum diterbangkan.

Pendapatan Diterima Dimuka per 31 Desember 2009 sebesar Rp564,4 miliar, menurun sebesar Rp152,7 miliar atau 21,3% dari jumlah per 31 Desember 2008 sebesar Rp717,1 miliar. Penurunan ini disebabkan oleh penurunan jumlah penjualan tiket yang diterima yang belum diterbangkan.

Pendapatan Diterima Dimuka per 31 Desember 2008 sebesar Rp717,1 miliar, menurun sebesar Rp212,8 miliar atau 22,9% dari jumlah per 31 Desember 2007 sebesar Rp930 miliar. Penurunan ini disebabkan oleh penurunan jumlah penjualan tiket yang diterima yang belum diterbangkan.

Pinjaman Jangka Panjang Yang Jatuh Tempo Dalam Setahun. Pinjaman Jangka Panjang Yang Jatuh Tempo Dalam Setahun per 30 September 2010 sebesar Rp255,6 miliar, menurun sebesar Rp1.030,1 miliar atau 80,1% dari jumlah per 31 Desember 2009 sebesar Rp1.285,7 miliar. Penurunan ini disebabkan oleh pembelian kembali FRN.

Pinjaman Jangka Panjang Yang Jatuh Tempo Dalam Setahun Desember 2009 sebesar Rp1.285,7 miliar, menurun sebesar Rp150,6 miliar atau 10,5% dari jumlah per 31 Desember 2008 sebesar Rp1.436,3 miliar. Penurunan ini disebabkan oleh pembelian kembali FRN.

Pinjaman Jangka Panjang Yang Jatuh Tempo Dalam Setahun per 31 Desember 2008 sebesar Rp1.436,3 miliar, menurun sebesar Rp53,3 miliar atau 3,6% dari jumlah per 31 Desember 2007 sebesar Rp1.489,6 miliar. Penurunan ini disebabkan oleh pembayaran hutang kepada ECA.

Hutang Jangka Panjang. Hutang Jangka Panjang per 30 September 2010 sebesar Rp3.650,5 miliar, meningkat sebesar Rp12,5 miliar atau 0,3% dari jumlah per 31 Desember 2009 sebesar Rp3.638,0 miliar. Peningkatan ini disebabkan oleh kenaikan pinjaman jangka panjang.

Hutang Jangka Panjang 31 Desember 2009 sebesar Rp3.638,0 miliar, menurun sebesar Rp1.578,8 miliar atau 30,3% dari jumlah per 31 Desember 2008 sebesar Rp5.216,7 miliar. Penurunan ini disebabkan oleh pembayaran pinjaman jangka panjang.

Hutang Jangka Panjang 31 Desember 2008 sebesar Rp5.216,7 miliar, meningkat sebesar Rp1.039,9 miliar atau 24,9% dari jumlah per 31 Desember 2007 sebesar Rp4.176,9 miliar. Peningkatan ini disebabkan oleh kenaikan pinjaman jangka panjang.

Kewajiban Imbalan Pasca Kerja. Kewajiban Imbalan Pasca Kerja per 30 September 2010 sebesar Rp1.435,8 miliar, meningkat sebesar Rp178,2 miliar atau 14,2% dari jumlah per 31 Desember 2009 sebesar Rp1.257,6 miliar. Peningkatan ini disebabkan oleh akumulasi tahun berjalan atas Imbalan Pasca Kerja

Kewajiban Imbalan Pasca Kerja 31 Desember 2009 sebesar Rp1.257,6 miliar, meningkat sebesar Rp128,3 miliar atau 11,4% dari jumlah per 31 Desember 2008 sebesar Rp1.129,2 miliar. Peningkatan ini disebabkan oleh akumulasi tahun berjalan atas Imbalan Pasca Kerja

Kewajiban Imbalan Pasca Kerja per 31 Desember 2008 sebesar Rp1.129,2 miliar, meningkat sebesar Rp58,7 miliar atau 5,5% dari jumlah per 31 Desember 2007 sebesar Rp1.070,6 miliar. Peningkatan ini disebabkan oleh akumulasi tahun berjalan atas Imbalan Pasca Kerja

Ekuitas

Ekuitas per 30 September 2010 berjumlah sebesar Rp3.146,8 miliar, menurun sebesar Rp67,3 miliar atau 2,1% dari jumlah per 31 Desember 2009 sebesar Rp3.214,1 miliar. Penurunan ini disebabkan penurunan Surplus revaluasi menjadi Rp1.216,7 miliar per 30 September 2010 dari sebelumnya sebesar Rp1.515,5 miliar per 31 Desember 2009.

Ekuitas per 31 Desember 2009 sebesar Rp3.214,1 miliar, meningkat sebesar Rp1.847,5 miliar atau 135,2% dari jumlah per 31 Desember 2008 sebesar Rp1.366,5 miliar. Peningkatan ini disebabkan oleh adanya tambahan modal disetor sebesar Rp1.008,4 miliar yang merupakan konversi MCB Mandiri.

Ekuitas per 31 Desember 2008 sebesar Rp1.366,5 miliar, meningkat sebesar Rp2.633,3 miliar atau 207,9% dari jumlah per 31 Desember 2007 yang merupakan defisiensi modal sebesar Rp1.266,7 miliar. Peningkatan ini disebabkan oleh keuntungan usaha Perseroan dan adanya dana setoran modal dari Pemerintah sebesar Rp500 miliar.

Imbal Hasil Aset

Imbal hasil aset (ROA) digunakan untuk mengukur kemampuan aset produktif Perseroan untuk menghasilkan laba usaha, yang dihitung dari perbandingan antara laba bersih dengan total aset.

ROA untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dan untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2009, 2008, dan 2007 adalah sebesar 1,4%, sebesar 6,9%, 6,4%, dan 1,3%.

Imbal Hasil Ekuitas

Imbal hasil Ekuitas (ROE) digunakan untuk mengukur kemampuan ekuitas Perseroan di dalam meraih laba, yang dihitung dari perbandingan antara laba bersih dengan total ekuitas.

ROE untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dan untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2009, 2008, dan 2007 adalah sebesar 6,2%, 31,7%, 71,4%, dan (12,1%).

ROE Perseroan pada tahun 2009 mengalami penurunan sebesar 40,0% dibandingkan dengan tahun 2008. Penurunan ROE dari tahun 2009 dibandingkan dengan tahun 2008 disebabkan oleh peningkatan modal disetor yang berasal dari konversi obligasi konversi.

ROE Perseroan pada tahun 2008 mengalami kenaikan sebesar 83,4% dibandingkan dengan tahun 2007. Kenaikan ROE pada tahun 2008 jika dibandingkan dengan tahun 2007 disebabkan oleh peningkatan pendapatan Perseroan seiring dengan penambahan produksi dan kenaikan *passenger yield*.

Likuiditas

Tingkat likuiditas mencerminkan kemampuan Perseroan di dalam memenuhi kewajiban lancarnya. Tingkat likuiditas diukur dengan membandingkan aset lancar dengan kewajiban lancar, terutama yang diperoleh dari arus kas aktivitas operasi Perseroan pada suatu tanggal tertentu.

Berikut adalah tabel tingkat likuiditas konsolidasi Perseroan dan Anak Perusahaan per 31 Desember 2007, 2008, 2009 dan 30 September 2009 dan 2010:

Uraian	(dalam jutaan Rupiah)				
	30 September		31 Desember		
	2010	2009*)	2009	2008	2007
Aset Lancar	4.694.038	3.803.526	4.212.529	4.626.445	5.425.193
Kewajiban Lancar	5.856.729	6.588.679	6.347.678	7.085.154	6.852.565
Likuiditas	80,1%	57,7%	66,4%	65,3%	79,2%

Catatan:

*) Tidak diaudit/(penelaahan terbatas)

Solvabilitas

Rasio solvabilitas mencerminkan kemampuan Perseroan di dalam memenuhi kewajiban jangka pendek dan jangka panjangnya, yang dapat dihitung dari perbandingan antara jumlah kewajiban dengan jumlah aset.

Berikut adalah tabel tingkat solvabilitas Perseroan dan Anak Perusahaan per 31 Desember 2007, 2008, 2009 dan 30 September 2009 dan 2010:

Uraian	(dalam jutaan Rupiah)				
	30 September		31 Desember		
	2010	2009*)	2009	2008	2007
Jumlah Kewajiban	11.065.799	12.625.290	11.581.400	13.887.851	13.182.429
Jumlah Aset	14.222.683	14.399.429	14.802.423	13.937.297	13.219.633
Solvabilitas	77,8%	87,7%	78,2%	90,7%	110,3%

Catatan:

*) Tidak diaudit/(penelaahan terbatas)

7. Likuiditas dan Sumber Modal

Sumber penggunaan kas yang paling utama adalah untuk membiayai kegiatan usaha Perseroan. Sumber likuiditas utama Perseroan adalah kas yang dihasilkan dari kegiatan operasi dan fasilitas pendanaan dari pihak ketiga. Saat ini, Perseroan bergantung pada kas yang dihasilkan dari kegiatan usaha, serta perdagangan normal dengan pemasok Perseroan, dalam hal untuk membiayai kebutuhan belanja modal.

Laporan Arus Kas Konsolidasian

Uraian	(dalam miliar Rupiah)				
	Untuk sembilan bulan yang berakhir 30 September		Untuk tahun yang berakhir 31 Desember		
	2010	2009*	2009	2008	2007
ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI					
Penerimaan kas dari pelanggan	14.030,6	11.553,5	17.095,3	18.822,5	14.058,8
Pengeluaran kas kepada pemasok	(10.563,3)	(8.739,8)	(12.554,1)	(14.370,3)	(10.900,5)
Pengeluaran kas kepada karyawan	(1.902,6)	(1.937,1)	(2.837,4)	(2.402,4)	(1.735,6)
Kas dihasilkan dari operasi	1.564,8	876,6	1.703,8	2.049,8	1.415,7
Pembayaran bunga dan beban keuangan	(89,9)	(153,3)	(141,5)	(210,8)	(105,8)
Pembayaran pajak penghasilan	(64,5)	(69,4)	(192,5)	(73,0)	(94,9)
Kas Bersih Diperoleh dari Aktivitas Operasi	1.410,3	653,8	1.369,8	1.766,0	1.215,0
ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI					
Penerimaan bunga	28,6	81,6	97,7	101,8	55,0
Penerimaan dividen	14,9	16,7	18,5	7,8	9,2
Hasil penjualan aset tetap	12,2	10,3	20,7	212,8	214,3
Hasil penjualan properti investasi	-	-	5,0	-	-
Penerimaan lain-lain dari penjualan tanah dan bangunan	-	45,1	45,1	-	-
Penerimaan pengembalian uang muka pembelian pesawat	-	-	-	-	-
Penerimaan pengembalian dana pemeliharaan pesawat	1.014,9	124,1	447,7	-	-
Penerimaan uang jaminan	269,1	176,6	204,4	169,2	116,6
Pengeluaran untuk dana pemeliharaan pesawat	30,2	8,5	188,0	35,9	5,2
Uang muka pembelian pesawat	(1.030,1)	(112,3)	(630,5)	(335,4)	(213,6)
Uang muka perolehan aset tetap	(327,0)	(626,7)	(809,5)	(1.231,5)	(188,1)
Pengeluaran untuk perolehan aset pemeliharaan pesawat	(191,0)	(379,7)	(320,8)	(22,2)	(40,0)
Pengeluaran untuk perolehan aset tetap	(16,0)	(90,9)	(108,0)	(197,8)	(503,0)
Pembayaran uang jaminan	(177,8)	(258,4)	(317,2)	(117,5)	(5,9)
Pembayaran uang jaminan	(145,6)	(134,2)	(377,2)	(138,2)	(55,6)
Pengeluaran untuk perolehan investasi	-	(56,9)	(57,6)	-	-
Pembayaran lainnya dari aktivitas investasi	(0,8)	-	-	-	-
Penerimaan lainnya dari aktivitas investasi	11,0	-	-	-	0,1
Penempatan deposito berjangka	-	-	-	(3,6)	-
Pencairan deposito berjangka	-	-	3,6	-	35,3
Kas Bersih Digunakan untuk Aktivitas Investasi	(507,4)	(1.192,6)	(1.590,0)	(1.518,7)	(570,6)
ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN					
Penerimaan pinjaman jangka panjang	255,3	22,5	56,1	47,9	36,7
Penerimaan hutang jangka pendek	247,0	94,2	208,6	-	-
Penerimaan dana setoran modal	-	-	-	-	1.000,0
Pembayaran pinjaman jangka panjang	(962,2)	(596,3)	(751,3)	(733,7)	(29,2)
Pembayaran pinjaman jangka pendek	(324,7)	-	(99,5)	-	-
Pembayaran dividen ke pemegang saham minoritas	-	-	(0,1)	-	-
Kenaikan kas yang dibatasi penggunaannya	0,9	(0,6)	(0,1)	(1,3)	-
Pembayaran untuk aktivitas pendanaan lainnya	(15,3)	(7,0)	(15,3)	-	-
Kas Bersih Diperoleh Dari (Digunakan untuk) Aktivitas Pendanaan	(799,1)	(487,1)	(601,7)	(687,1)	1.007,5
KENAIKAN (PENURUNAN) BERSIH KAS DAN SETARA KAS					
	103,8	(1.025,8)	(822,0)	(439,9)	1.651,8

Catatan:

*) Tidak diaudit/(penelaahan terbatas)

Kas Bersih Diperoleh dari (Digunakan untuk) Aktivitas Operasi

Untuk sembilan bulan yang berakhir pada 30 September 2010, arus kas diperoleh dari aktivitas operasi sebesar Rp1.410 miliar, terutama berasal dari penerimaan kas dari pelanggan sebesar Rp14.031 miliar, dimana sebagian telah dikompensasi dengan pembayaran kas pada pemasok dan pegawai sebesar Rp10.563 miliar dan Rp1.903 miliar.

Pada tahun yang berakhir 31 Desember 2009, arus kas diperoleh dari aktivitas operasi sebesar Rp1.370 miliar, terutama berasal dari penerimaan kas dari pelanggan sebesar Rp17.095 miliar, dimana sebagian telah dikompensasi dengan pembayaran kas pada pemasok dan pegawai sebesar Rp12.554 miliar dan Rp2.837 miliar.

Pada tahun yang berakhir 31 Desember 2008, arus kas diperoleh dari aktivitas operasi sebesar Rp1.766 miliar, terutama berasal dari penerimaan kas dari pelanggan sebesar Rp18.822 miliar, dimana sebagian telah dikompensasi dengan pembayaran kas pada pemasok dan pegawai sebesar Rp14.370 miliar dan Rp2.402 miliar.

Pada tahun yang berakhir 31 Desember 2007, arus kas dari aktivitas operasi sebesar Rp1.215 miliar, terutama berasal dari penerimaan kas dari pelanggan sebesar Rp14.059 miliar, dimana sebagian telah dikompensasi dengan pembayaran kas pada pemasok dan pegawai sebesar Rp10.908 miliar dan Rp1.736 miliar.

Kas Bersih Diperoleh dari (Digunakan untuk) Aktivitas Investasi

Untuk sembilan bulan yang berakhir pada 30 September 2010, arus kas digunakan dari aktivitas investasi sebesar Rp507 miliar, terutama berasal dari Rp327 miliar untuk uang muka pembelian pesawat terbang, Rp1.030 miliar untuk pengeluaran untuk dana pemeliharaan pesawat terbang, Rp191 miliar untuk uang muka perolehan aset, Rp178 untuk pengeluaran perolehan aset tetap, Rp146 miliar untuk pembayaran uang jaminan, dimana sebagian telah dikompensasi dengan Rp1.015 miliar dari penerimaan pengembalian uang muka pembelian pesawat, dan Rp269 miliar dari penerimaan pengembalian dana pemeliharaan pesawat terbang.

Pada tahun yang berakhir pada 30 Desember 2009, arus kas digunakan dari aktivitas investasi sebesar Rp1.590 miliar, terutama berasal dari Rp809 miliar untuk uang muka pembelian pesawat terbang komitmen pembelian armada pesawat berdasarkan perjanjian pembelian dengan Boeing, Rp630 miliar untuk pengeluaran untuk dana pemeliharaan pesawat terbang, Rp321 miliar untuk uang muka perolehan aset, Rp317 miliar untuk pengeluaran perolehan aset tetap, Rp377 miliar untuk pembayaran uang jaminan, dimana sebagian telah dikompensasi dengan Rp448 miliar dari penerimaan pengembalian uang muka pembelian pesawat terbang, dan Rp204 miliar dari penerimaan pengembalian dana pemeliharaan pesawat terbang.

Pada tahun yang berakhir pada 31 Desember 2008, arus kas digunakan untuk aktivitas investasi sebesar Rp1.519 miliar, terutama berasal dari Rp1.232 miliar untuk uang muka pembelian pesawat terbang komitmen pembelian armada pesawat berdasarkan perjanjian pembelian dengan Boeing 737-800 dan Airbus A330-200, Rp335 miliar untuk pengeluaran dana pemeliharaan pesawat terbang sesuai dengan perjanjian sewa operasi untuk Boeing 737, Rp198 miliar untuk pengeluaran perolehan aset pemeliharaan pesawat, Rp117 miliar untuk pengeluaran perolehan aset tetap, Rp138 miliar untuk pembayaran uang jaminan, dimana sebagian telah dikompensasi dengan Rp213 miliar untuk hasil penjualan aset tetap, Rp169 miliar untuk penerimaan pengembalian dana pemeliharaan pesawat dan Rp102 miliar untuk penerimaan bunga dari deposito.

Pada tahun yang berakhir pada 31 Desember 2007, arus kas digunakan dari aktivitas investasi sebesar Rp571 miliar, terutama berasal dari Rp503 miliar untuk perolehan aset pemeliharaan pesawat, Rp188 miliar untuk uang muka pembelian pesawat, dimana sebagian telah dikompensasi dengan Rp214 miliar untuk hasil penjualan aset tetap, dan Rp117 miliar untuk penerimaan pengembalian dana pemeliharaan pesawat terbang.

Kas Bersih Diperoleh dari (Digunakan untuk) Aktivitas Pendanaan

Untuk sembilan bulan yang berakhir pada 30 September 2010, arus kas digunakan dari aktivitas pendanaan sebesar Rp799 miliar, terutama terdiri dari pembayaran pokok dari hutang jangka panjang yang telah direstrukturisasi.

Pada tahun yang berakhir pada 31 Desember 2009, arus kas digunakan dari aktivitas pendanaan sebesar Rp602 miliar, terutama terdiri dari Rp751 miliar untuk pembayaran hutang jangka panjang, Rp100 miliar untuk pembayaran hutang jangka pendek, dimana sebagian telah dikompensasi dengan Rp209 miliar dari penerimaan pinjaman jangka pendek dan Rp56 miliar dari penerimaan pinjaman jangka panjang.

Pada tahun yang berakhir pada 31 Desember 2008, arus kas digunakan dari aktivitas pendanaan sebesar Rp687 miliar, terutama terdiri dari Rp734 miliar untuk pembayaran pinjaman jangka panjang dimana sebagian telah dikompensasi dengan Rp48 miliar dari penerimaan pinjaman jangka panjang.

Pada tahun yang berakhir pada 31 Desember 2007, arus kas diperoleh dari aktivitas pendanaan sebesar Rp1.007,5 miliar, terutama berasal dari penerimaan dana setoran modal sebesar Rp1.000 miliar yang berdasarkan pada Peraturan Pemerintah No. 46 tahun 2006 dan Peraturan Pemerintah No. 69 tahun 2007 tentang persetujuan peningkatan modal Pemerintah pada Perseroan.

8. Modal Kerja

Karena sifat bisnis Perseroan, kewajiban lancar Perseroan saat ini umumnya akan melebihi aset lancar. Pada tanggal 31 Desember 2007, 2008, 2009 dan September 2010, kewajiban lancar Perseroan melebihi aset lancar sebesar Rp1.427,4 miliar, Rp2.458,7 miliar, Rp2.135,1 miliar dan Rp1.162,7 miliar. Kewajiban lancar ini terutama berasal dari beban yang belum diakui, pendapatan ditangguhkan untuk penerbangan berjadwal dan haji dan pinjaman jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun dan hutang sewa guna usaha yang dikeluarkan untuk pengembangan armada pesawat. Bagian dari pengembalian pinjaman dan hutang sewa guna usaha yang jatuh tempo dalam 12 bulan berikutnya dari tanggal neraca disajikan sebagai kewajiban lancar pada neraca Perseroan.

Pada tahun-tahun yang berakhir pada 2007, 2008 dan 2009 dan sembilan bulan yang berakhir pada 30 September 2010, Perseroan memiliki arus kas bersih dari aktivitas operasi sebesar Rp1.215,0 miliar, Rp1.767,0 miliar, Rp1.369,8 miliar, dan Rp1.410,3 miliar dan pendapatan diterima di muka dari operasi penerbangan berjadwal dan haji sebesar Rp902 miliar, Rp689 miliar, Rp524,1 miliar, dan Rp1.795,9 miliar untuk tahun yang bersangkutan.

Perseroan berkeyakinan memiliki modal kerja yang cukup untuk kebutuhan Perseroan saat ini dan bahwa kas bersih yang dihasilkan dari aktivitas operasi, bersama dengan kas dan setara kas, akan menyediakan dana yang cukup untuk memenuhi kebutuhan modal kerja dan belanja modal yang diantisipasi dan pembayaran kewajiban lainnya untuk 12 bulan ke depan. Perseroan dimungkinkan akan menambah hutang untuk membiayai seluruh atau sebagian dari belanja modal yang direncanakan, uang muka kepada Boeing terkait komitmen pembelian Boeing 777 dan/ atau pembayaran kewajiban lainnya atau tujuan lainnya. Selain itu, berdasarkan pada kebutuhan modal Perseroan, kondisi pasar dan faktor lainnya, Perseroan dapat melakukan pendanaan tambahan melalui hutang atau ekuitas atau penjualan lain atas saham atau aset Perseroan.

9. Belanja Modal

Sebagian besar dari belanja modal Perseroan secara historis terkait dengan pembelian pesawat. Perseroan berencana untuk mengalokasikan pembiayaan pengadaan pesawat pada sebagian besar belanja modal untuk membeli pesawat / armada baru. Perseroan berencana untuk mendanai belanja modal tersebut melalui arus kas operasi dan pembiayaan hutang, dimana kemudian Perseroan akan mengkonversi menjadi perjanjian sewa operasi atau sewa pembiayaan, yang seharusnya dapat mengurangi total belanja modal.

Tabel berikut menggambarkan belanja modal untuk akhir tahun 2007, 2008, 2009 dan sembilan bulan yang berakhir pada 30 September 2010:

(dalam miliar Rupiah)

Keterangan	Periode sembilan bulan yang berakhir		Tahun yang berakhir 31 Desember		
	2010	2009 ^{*)}	2009	2008	2007
Peralatan Penerbangan					
Rangka Pesawat	191,0	379,7	320,8	22,2	40,0
Mesin	-	72,1	72,1	-	-
Simulator	8,5	-	-	-	-
Ground property dan Peralatan	42,4	52,5	68,0	7,3	-
Furnitur dan Perabot Kantor	42,0	31,8	51,3	22,1	1,4
Teknologi Informasi	24,4	22,2	29,0	22,9	2,7
Tanah dan Bangunan	60,5	79,8	96,8	65,1	1,8
Sub Total	368,7	638,1	638,0	139,7	45,9
Aset pemeliharaan pesawat	16,0	90,9	108,0	197,8	503,0
Total	384,7	729,0	745,9	337,5	548,9

Catatan:

*) Tidak diaudit/(penelaahan terbatas)

Pada tanggal 30 September 2010, realisasi belanja modal yang sudah dikeluarkan oleh Perseroan sebesar Rp384,7 miliar, tidak termasuk komitmen pembelian armada pesawat berdasarkan perjanjian pembelian dengan Boeing. Ke depannya, Perseroan dapat menyesuaikan rencana belanja modal berdasarkan hasil usaha di masa yang akan datang, arus kas dan kondisi keuangan secara keseluruhan, serta pertimbangan seperti biaya pendanaan, kondisi

pasar keuangan, perekonomian Indonesia dan industri penerbangan secara umum, ketersediaan pemasok atau pembiayaan lainnya dengan syarat yang dapat diterima oleh Perseroan, teknis atau masalah lain dalam memperoleh atau memasang peralatan, perubahan rencana bisnis dan strategi dan perubahan nilai tukar antara Dolar Amerika Serikat dan Rupiah. Belanja modal Perseroan pada umumnya dibatasi dengan adanya persetujuan yang diperlukan dari Pemerintah Indonesia dan DJPU, serta kreditur Perseroan.

Tabel berikut merangkum rencana belanja modal Perseroan untuk periode berikut ini:

Uraian	(dalam miliar Rupiah)		
	31 Desember		
	2010	2011	2012
Peralatan Penerbangan	636,5	589,9	557,9
Rangka Pesawat	259,1	241,1	191,2
Pengembangan Aset Sewa	368,8	55,8	237,6
Mesin	-	128,6	16,2
<i>Rotable</i>	-	34,2	1,1
Simulator	8,6	130,2	111,8
Ground property dan Peralatan	78,1	236,5	305,9
Furnitur dan Perabot Kantor	37,0	123,0	35,2
Teknologi Informasi	60,3	395,5	65,2
Bangunan	72,6	206,0	55,6
Tanah dan lainnya	12,9	13,9	-
Sub Total	897,2	1.564,7	1.019,7
Aset pemeliharaan pesawat	270,1	433,9	559,3
Total	1.167,3	1.998,6	1.578,9

10. Kewajiban kontrak dan komitmen

Tabel berikut merangkum pembayaran kewajiban dan komitmen Perseroan pada 30 September 2010:

Kewajiban Kontraktual	Jatuh tempo berdasarkan periode									
	Kurang dari 1 tahun		1-3 tahun		4-5 tahun		Lebih dari 5 tahun		Total	
	Rp miliar	Ekuivalen USD	Rp miliar	Ekuivalen USD	Rp miliar	Ekuivalen USD	Rp miliar	Ekuivalen USD	Rp miliar	Ekuivalen USD
Hutang bank dan hutang lain jangka pendek	207,3	23,2	-	-	-	-	-	-	207,3	23,2
Hutang bank dan hutang lain jangka panjang	255,6	28,6	660,4	74,0	638,8	71,6	285,6	32,0	1.840,1	206,2
Kewajiban sewa pembiayaan	711,6	79,7	947,3	106,2	575,3	64,5	340,9	38,2	2.575,1	288,6
Komitmen sewa operasi	2.017,6	226,1	5.150,5	577,2	3.060,7	343,0	4.715,6	528,4	14.944,4	1.674,6
Komitmen Pembelian Pesawat	853,2	95,6	9.386,0	1.051,8	7.590,7	850,6	6.630,4	743,0	24.460,3	2.741,0
Total	4.045,3	453,3	16.144,2	1.809,1	11.865,5	1.329,6	11.972,5	1.341,6	44.027,1	4.933,6

Perseroan telah memasukkan komitmen modal ke dalam tabel kewajiban dan komitmen dalam prospektus sebesar kewajiban Perseroan untuk membayar kepada pemasok terkait pesanan yang sudah dikeluarkan, namun belum diselesaikan. Pengeluaran Perseroan yang sebenarnya untuk periode ini mungkin berbeda dari jumlah yang tercantum di atas. Perseroan tidak memasukkan ke dalam tabel di atas beberapa bank garansi yang dikeluarkan atas nama Perseroan. Seluruh kewajiban dan komitmen Perseroan pada 30 September 2010 telah disajikan dalam Laporan Keuangan Perseroan.

11. Perjanjian yang Tidak Dibukukan dalam Neraca (Off-Balance Sheet)

Pada tanggal 30 September 2010, Perseroan tidak memiliki perjanjian atau kewajiban yang tidak dibukukan dalam neraca.

Restrukturisasi Hutang

Pada tahun 2005, Perseroan mengumumkan penundaan pembayaran pokok terkait beberapa hutang yang masih terhutang, yang sebelumnya telah direstrukturasi pada tahun 2001. Sebagai hasilnya, Perseroan mengadakan berbagai perjanjian dengan beberapa kreditur dan debitur untuk melakukan restrukturisasi hutang yang masih terhutang dan kewajiban tetap, termasuk yang berikut:

- USD501,6 juta dalam jumlah pokok terhutang transaksi sewa pembiayaan tertentu yang berkaitan dengan akuisisi enam pesawat A330-300 yang sebagian dijamin oleh lembaga kredit eksport dari Perancis, Jerman dan Inggris (masing-masing merupakan "ECA" dan, "Kreditur ECA") dan beberapa bank umum ("Kreditur Komersial");
- USD115,7 juta dan Rp146,5 miliar dalam jumlah pokok hutang dolar Amerika Serikat *Floating Rate Notes* dan Rupiah *Floating Rate Notes* yang jatuh tempo pada tahun 2007 ("FRN");
- USD106,9 juta secara keseluruhan hutang usaha yang masih terhutang kepada Pertamina, PT Angkasa Pura I ("AP I") dan PT Angkasa Pura II ("AP II"), dimana masing-masing merupakan Perseroan yang terafiliasi dengan Pemerintah Indonesia;
- Rp60 miliar berdasarkan fasilitas pinjaman sindikasi dengan PT Bank Mandiri (Persero) Tbk. ("Bank Mandiri") dan bank lain tertentu. Kewajiban ini telah dilunasi pada bulan Oktober 2009; dan
- Rp1,018,8 miliar jumlah pokok obligasi subordinasi konversi ("Obligasi Konversi") Bank Mandiri.

Pada bulan Desember 2009 Perseroan mengadakan perjanjian dengan PT Bank Mandiri (Persero) Tbk. untuk mengubah dan menyatakan kembali Obligasi Konversi yang ada. Sehubungan dengan perjanjian tersebut, Perseroan merestrukturisasi Obligasi Konversi yang dimiliki oleh Bank Mandiri dengan membayar pokok yang setara dengan lima persen dari jumlah pokok Obligasi Konversi dengan nilai sebesar Rp50,9 miliar, dan sisa konversi sebesar 95% jumlah pokok hutang menjadi saham biasa Perseroan (yang mewakili sekitar 10,61% dari modal saham yang beredar dengan dasar dilusi pada tanggal konversi).

Pada tanggal 21 Desember 2010, setelah penyelesaian restrukturisasi hutang, saldo hutang Perseroan antara lain adalah :

Pinjaman Export Credit Agency dan Pinjaman Komersial

Pada Nopember 1989, Perseroan menyetujui untuk membeli sembilan pesawat Airbus A330. Enam pesawat tersebut telah dikirimkan antara Desember 1996 dan April 1997 dan telah dibayai dengan bantuan pinjaman dari Kreditur ECA (pinjaman tersebut disebut "Pinjaman ECA") dan Kreditur Komersial (pinjaman tersebut disebut "Pinjaman Komersial") melalui dua perusahaan khusus yang didirikan di Perancis, yaitu G.I.E Sulawesi dan G.I.E Sumatera, yang telah mengakuisisi pesawat Airbus A330 tersebut dan telah menyewakan pesawat tersebut kepada Perseroan melalui kombinasi antara *financial lease* dan struktur 'sewa leverage Jepang'. Hutang tersebut dijamin dengan hipotik atas pesawat, pengalihan hak atas pembayaran sewa dan pendapatan hasil klaim asuransi.

Pada tahun 2001, Perseroan merestrukturisasi Pinjaman ECA dan Pinjaman Komersial, untuk menyesuaikan suku bunga terhutang dan memperpanjang jatuh tempo setiap pinjaman sampai dengan 31 Desember 2010 dengan jaminan USD100 juta *irrevocable standby letter of credit* yang diterbitkan oleh Bank Mandiri. Perseroan menyetujui untuk melakukan pembayaran pokok hutang selama enam bulanan untuk Pinjaman ECA dan pembayaran pokok hutang pada saat jatuh tempo untuk Pinjaman Komersial. Pada bulan Desember 2005, Perseroan memberitahukan Kreditur ECA dan Kreditur Komersial maksud Perseroan untuk menunda pembayaran pokok yang jatuh tempo sesuai dengan kewajiban hutang Perseroan yang lain karena keadaan keuangan Perseroan. Pada bulan Mei 2009, Perseroan memformulasikan dan menyetujui pengaturan interim sehubungan dengan Pinjaman ECA didasarkan pada kondisi dimana Perseroan telah melakukan pembayaran pokok dan bunga sejak Januari 2008, dan setuju untuk terus melakukan pembayaran ini untuk periode tersebut hingga pelaksanaan dokumentasi definitif untuk merestrukturisasi kewajiban-kewajiban sesuai dengan restrukturisasi. Pada tanggal 21 Desember 2010, Perseroan menyetujui dan menandatangi dokumentasi restrukturisasi hutang Perseroan yang belum dibayarkan kepada Kreditur ECA dan Kreditur Komersial.

Berdasarkan ketentuan, bunga yang akan dikenakan atas Pinjaman ECA adalah sebesar LIBOR ditambah 0,90-0,95% dan Perseroan diharuskan untuk melakukan pembayaran pokok setiap enam bulan sekali per pesawat sampai dengan berakhirnya Pinjaman ECA pada tanggal 31 Desember 2016. Pada tanggal 30 September 2010, jumlah saldo hutang Perseroan pada Pinjaman ECA sebesar USD193,4 juta.

Berdasarkan ketentuan restrukturisasi 2010, bunga yang akan dikenakan atas Pinjaman Komersial adalah sebesar LIBOR ditambah 1,75% dan Perseroan diharuskan untuk melakukan pembayaran pokok setiap enam bulan sekali per pesawat sampai dengan berakhirnya Pinjaman Komersial pada 2016. Pada tanggal 30 September 2010, jumlah saldo hutang Perseroan pada Pinjaman Komersial sebesar USD95,1 juta. Beban restrukturisasi sebesar USD350.000 dibayarkan pada bulan Desember 2010, yaitu efektif dari restrukturisasi.

Ketentuan dalam Pinjaman ECA termasuk beberapa kewajiban termasuk ikatan perjanjian keuangan yang membatasi (i) rasio EBITDAR dibagi dengan nilai pokok berjalan ditambah bunga berjalan ditambah beban sewa pesawat tidak lebih dari 1,3 (ii) Ratio total hutang ditambah 8 (delapan) dikali dengan beban sewa berjalan dibagi dengan EBITDA tidak lebih dari 5,0, (iii) maksimum pengeluaran modal tidak lebih dari 2,5% dari total pendapatan usaha. Pinjaman ECA

meliputi ketentuan-ketentuan lainnya yang membatasi kemampuan Perseroan untuk mengambil tindakan-tindakan dan membatasi fleksibilitas Perseroan dalam melaksanakan kegiatan bisnis Perseroan, pembayaran dividen kepada pemegang saham Perseroan dan meningkatkan modal tambahan. Pembatasan-pembatasan tersebut meliputi, antara lain, pembatasan-pembatasan pada pembebanan hutang, pembayaran yang dananya berasal dari Perseroan atau Anak Perusahaan, penjualan aset, pengambilalihan aset, saham, harta kekayaan, pembayaran dividen, pengeluaran modal, transaksi afiliasi, transaksi *sale and leaseback*, pemberian gadai dan jaminan serta merger atau perubahan pengendalian.

Kreditur ECA dan Kreditur Komersial juga berhak atas pra-pembayaran atas jumlah pokok yang masih terhutang berdasarkan laporan neraca kas Perseroan (termasuk 30% dari hasil penyetoran modal yang diterima Perseroan baik langsung maupun tidak langsung, termasuk Penawaran Umum Perseroan), setelah dikurangi dengan jumlah yang dicadangkan untuk modal kerja, sebagaimana dinyatakan dalam laporan keuangan yang diaudit pada setiap akhir tahun buku.

Berdasarkan beberapa ketentuan restrukturisasi Pinjaman ECA dan Pinjaman Komersial, Perseroan diwajibkan untuk mengakumulasi beberapa cadangan pemeliharaan tertentu untuk rangka pesawat dari enam pesawat Airbus A-330. Perseroan tidak diharuskan untuk mengakumulasi beban cadangan perawatan untuk mesin karena mesin dijamin dalam perjanjian *total care package* dengan Rolls Royce.

Keterangan lebih lanjut mengenai hutang Perseroan per 30 September 2010 dapat dilihat di Bab III Pernyataan Hutang.

12. Risiko Pasar

Risiko Suku Bunga

Eksposur risiko suku bunga terutama terkait dengan pinjaman bank terhadap Dolar Amerika Serikat dan Rupiah yang menanggung bunga mengambang, seperti yang dinyatakan pada tabel berikut:

Pinjaman	Jumlah Terhutang per 30 September 2010 Rp.miliar	Suku Bunga
Hutang ECA	1.726,2	6 bulan LIBOR + 0.90%
Hutang Komersial	848,7	6 bulan LIBOR + 1.75%
FRN (Hutang dalam Rupiah)	96,4	Rata-rata deposito Rupiah dari tiga bank referensi pemerintah + 1.75%
FRN (Hutang dalam Dolar Amerika Serikat)	615,3	6 bulan LIBOR + 1.75%
Hutang Subordinasi Pertamina	675,7	6 bulan LIBOR + 1.75%
Hutang Subordinasi AP I	91,5	3 bulan tingkat SBI + 0.90%
Hutang Subordinasi AP II	186,0	LIBOR + 0.90%
Indonesia EximBank	71,4	LIBOR + 3.50%
CIMB Niaga	67,2	2,5% - 5% + suku bunga deposito berjangka yang dijamin pemerintah
BNI	21,9	Suku bunga mengambang

Perseroan telah merencanakan untuk mulai menerapkan kebijakan lindung nilai atas suku bunga mengambang terhadap hutang bunga terkait dengan pinjaman ECA.

Risiko Nilai Tukar

Eksposur risiko nilai tukar yang dihadapi Perseroan adalah terkait dengan pergerakan nilai tukar mata uang asing terhadap Rupiah, sebagai mata uang yang digunakan dalam pelaporan keuangan Perseroan. Perseroan mencatatkan transaksi dengan mata uang asing pada nilai tukar yang berlaku pada tanggal transaksi. Perseroan juga mentranslasikan aset dan kewajiban keuangannya yang berdenominasi mata uang asing yang berjalan pada tanggal neraca kedalam Rupiah dengan nilai tukar yang berlaku pada saat tanggal neraca.

Di masa lalu Perseroan melakukan transaksi *hedging* atas eksposur nilai tukar, pada dasarnya karena penerimaan pendapatan usaha Perseroan dalam mata uang Dolar Amerika Serikat lebih rendah dibandingkan dengan keseluruhan belanja modal dan pembayaran tahunan hutang pokok dan bunga dalam Dolar Amerika Serikat. Sejak tahun 2008,

kebijakan Perseroan adalah mengelola eksposur Dolar Amerika Serikat dengan menggunakan konversi bulanan dari pendapatan non-Dolar Amerika Serikat ke dalam Dolar Amerika Serikat pada *spot rate* yang ada pada saat dilakukannya konversi tersebut. Perseroan juga menghitung komitmen bulanan dalam Dolar Amerika Serikat dikaitkan dengan penerimaan pendapatan Perseroan dalam mata uang Dolar Amerika Serikat. Apabila pendapatan dalam Dolar Amerika Serikat Perseroan dan hasil konversinya tidak mencukupi kewajiban dalam mata uang Dolar Amerika Serikat, maka selanjutnya Perseroan akan mengkonversikan pendapatan dalam mata uang Rupiah kedalam mata uang Dolar Amerika Serikat untuk menutupi kekurangan tersebut.

Perseroan memiliki kerugian nilai tukar sekitar Rp233,8 miliar di tahun 2007, kerugian nilai tukar Rp413,3 miliar di tahun 2008, keuntungan nilai tukar sekitar Rp462,5 miliar di tahun 2009, dan keuntungan nilai tukar sekitar Rp130,8 miliar untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010. Keuntungan maupun kerugian ini disebabkan terutama oleh translasi mata keuntungan maupun kerugian moneter dalam mata uang asing karena adanya aset dan kewajiban moneter Perseroan dalam mata uang Dolar Amerika Serikat. Per tanggal 30 September 2010, Perseroan memiliki aset moneter dalam mata uang asing sebesar Rp2.760,6 miliar dan kewajiban moneter dalam mata uang asing sebesar Rp3.644,5 miliar terkait dengan kewajiban eksposur mata uang asing. Aset moneter Perseroan adalah termasuk kas dan setara kas, piutang usaha, uang muka, dan aset lainnya yang berdenominasi Dolar Amerika Serikat, yang dimitigasi oleh Perseroan dalam level yang terbatas. Namun demikian hal ini dikompensasi pada batas tertentu dengan hutang usaha kepada Pertamina, beban ditangguhkan lainnya atas pendapatan diterima dimuka, uang muka, dan kewajiban dalam Dolar Amerika Serikat lainnya.

Risiko Harga Komoditas

Eksposur Perseroan terhadap risiko harga komoditas adalah terkait dengan beban bahan bakar pesawat dalam denominasi mata uang Dolar Amerika Serikat. Perseroan tidak mengadakan transaksi lindung nilai terkait dengan harga bahan bakar, kecuali untuk transaksi derivatif tertentu terkait dengan bahan bakar untuk penerbangan haji.

13. Manajemen Risiko

Perseroan menyadari bahwa jalannya operasional Perseroan tidak terlepas dari berbagai risiko, baik risiko yang berada di bawah kendali maupun risiko yang berada di luar kendali Perseroan. Karena itu risiko tidak boleh diabaikan dan harus dikelola secara terintegrasi, optimal, dan berkesinambungan, sebagai bagian yang tak terpisahkan dari praktik tata kelola yang baik atas korporasi.

Perseroan telah membentuk proyek *Enterprise Risk Management* ("ERM") melalui SK No. JKTDZ/SKEP/50044/09 tanggal 24 Agustus 2009 tentang Organisasi Induk PT Garuda Indonesia (Persero) yang dipimpin oleh seorang *Vice President* ("VP") yang independen dari unit operasional. Selain ERM, Perseroan juga telah membentuk unit Internal Audit, dimana keduanya bertanggung jawab langsung kepada Direktur Utama. Aktivitas pengelolaan risiko ini akan direview oleh Komite Kebijakan Risiko yang merupakan perangkat Dewan Komisaris. ERM yang bertugas untuk membangun framework dan infrastruktur untuk penerapan manajemen risiko secara terintegrasi atau ERM yang efektif. Pada kuartal kedua 2009, proses penerapan tahap awal (initial implementation) telah dimulai sebagai langkah pendahuluan formalisasi dan sistematisasi penerapan ERM secara terintegrasi.

Sepanjang tahun 2009, langkah-langkah menuju tahap penerapan manajemen risiko secara terintegrasi di seluruh Perseroan yang telah dilakukan, mencakup:

- Awareness session, dilaksanakan baik untuk jajaran direksi, VP, hingga ke key risk officer yaitu mereka yang nantinya akan menjadi fasilitator penerapan manajemen risiko di unit-unit.
- Workshop manajemen risiko untuk para key risk officer, yang dimaksudkan sebagai pembekalan pengetahuan dan ketrampilan bagi mereka dalam memfasilitasi pelaksanaan proses manajemen risiko di unitnya masing-masing.
- Penyusunan profil risiko Perseroan yang diperoleh dari proses identifikasi, asesmen, dan respon risiko. Profil risiko tersebut kemudian ditentukan prioritas dalam pengelolaannya dan seberapa besar dukungan sumber daya yang dibutuhkan.
- Penyusunan manual ERM sebagai panduan seluruh unit dalam menerapkan manajemen risiko.
- Pembentukan unit ERM yang dikepalai oleh seorang VP dan bertanggung jawab langsung kepada Direktur Utama. Fungsi unit ERM ini adalah untuk memberikan pertimbangan dalam pengambilan keputusan atas pengelolaan risiko-risiko yang dihadapi setiap unit dan fungsi, mengkoordinasikan aktivitas manajemen risiko, dan melakukan pemantauan risiko menyeluruh untuk seluruh unit korporasi.

14. Kondisi Perekonomian dan Efek Inflasi

Pertumbuhan ekonomi Indonesia dilihat dari pertumbuhan produk domestik bruto (PDB) selama kuartal ketiga 2009 dibandingkan periode yang sama tahun lalu tumbuh sebesar 2,8%. Namun angka pertumbuhan tersebut masih lebih rendah dibandingkan pertumbuhan pada kuartal ketiga 2008 sebesar 11,1%, juga dibandingkan dengan periode yang sama di tahun 2007 sebesar 6,6%. Kontribusi terbesar atas pertumbuhan tersebut diperoleh dari pertumbuhan konsumsi rumah tangga 5,2%, konsumsi pemerintah sebesar 3,0%, pembentukan modal tetap bruto sebesar 8,9%. Dengan tingkat pertumbuhan ini, Indonesia termasuk dalam tiga besar negara dengan pertumbuhan ekonomi tertinggi di dunia, setelah Cina dengan pertumbuhan ekonomi 7,5%, India sebesar 5,4%. Hal ini terjadi karena adanya dukungan stimulus fiskal dan suku bunga yang relatif rendah yang diharapkan mampu meningkatkan pertumbuhan investasi.

Pada bulan September 2009, tingkat suku bunga BI berada pada level 6,5% menurun 9,25% dibandingkan periode yang sama tahun 2008. Penurunan ini diharapkan dapat menjadi pertanda bahwa proses pemulihan perekonomian masih terus berlanjut. Sebelumnya dengan semakin membaiknya kondisi perekonomian secara makro dan juga membaiknya kondisi pasar saham global, akan memberikan dampak positif pada pasar saham Indonesia. Tingkat IHSG pada penutupan perdagangan per 30 September 2009 berada pada level 2.467, meningkat cukup tajam yaitu 635 poin atau sekitar 34,7% dibandingkan penutupan perdagangan pada periode yang sama tahun 2008 yang berada pada level 1.832. (Sumber: Bloomberg).

Kondisi makro ekonomi yang semakin membaik yang diindikasikan antara lain oleh peningkatan PDB dan juga penurunan tingkat suku bunga pinjaman, akan menjadi suatu keuntungan bagi Perseroan, yang berdampak pada peningkatan jumlah penumpang, peningkatan jumlah kargo serta peningkatan jumlah wisatawan, yang juga pada akhirnya akan berdampak positif terhadap pendapatan dan juga likuiditas Perseroan.

15. Pengukuran Keuangan Non-US GAAP

Perseroan menghitung EBITDA dan EBITDAR yang disesuaikan dalam rangka untuk memberikan tambahan informasi terkait kinerja operasi Perseroan. EBITDA yang disesuaikan dihitung dari laba (rugi) usaha ditambah penyusutan dan amortisasi. EBITDAR yang disesuaikan dihitung dari laba (rugi) usaha ditambah penyusutan dan amortisasi dan beban sewa pesawat terkait dengan layanan penerbangan berjadwal dan charter. EBITDA dan EBITDAR yang disesuaikan bukan merupakan standar pengukuran baik menurut US GAAP atau PSAK. Sebagai salah satu pengukuran kinerja operasi Perseroan, Perseroan berkeyakinan bahwa salah satu pengukuran yang dapat dibandingkan secara langsung antara US GAAP atau PSAK terhadap EBITDA dan EBITDAR yang disesuaikan adalah laba bersih. Perseroan menggunakan EBITDA dan EBITDAR yang disesuaikan dibandingkan laba bersih karena laba bersih mencakup beberapa akun akuntansi terkait belanja modal, seperti penyusutan dan akun selain operasi, seperti pendapatan bunga dan beban bunga, beban keuangan dan keuntungan dan kerugian selisih kurs, keuntungan dari sale and lease back, biaya pesangon karyawan, penyisihan piutang lain-lain dan pos luar biasa serta hak minoritas. Akun-akun akuntansi ini mungkin berbeda di setiap perusahaan tergantung metode akuntansi yang digunakan di masing-masing perusahaan. Dana yang digambarkan dalam EBITDA dan EBITDAR yang disesuaikan mungkin tidak tersedia untuk pembayaran hutang dikarenakan adanya pembatasan perjanjian, kebutuhan belanja modal dan komitmen lain.

Tabel berikut merekonsiliasi laba (rugi) usaha sesuai PSAK ke dalam EBITDA dan EBITDAR yang disesuaikan sesuai dengan definisi Perseroan pada periode terkait:

	Sembilan bulan yang berakhir 30 September		Tahun yang berakhir pada 31 Desember		
	2010	2009	2009	2008	2007
	(Rp miliar)	(Rp miliar)	(Rp miliar)	(Rp miliar)	(Rp miliar)
Laba (Rugi) Usaha	(289,9)	623,5	918,3	1.353,2	732,2
Penyesuaian:					
Penyusutan dan Amortisasi	1.206,1	1.225,7	1.609,9	1.295,9	1.045,2
EBITDA yang disesuaikan	916,2	1.849,3	2.528,2	2.649,1	1.777,3
Sewa Pesawat	1.327,3	919,2	1.268,6	749,9	668,9
EBITDAR yang disesuaikan	2.243,4	2.768,4	3.796,8	3.399,0	2.446,2

Investor tidak harus mempertimbangkan definisi EBITDA dan EBITDAR yang disesuaikan dalam isolasi atau sebagai cara lain untuk mengartikan laba (rugi) usaha, atau sebagai indikator kinerja usaha atau standar pengukuran lain sesuai dengan US GAAP atau PSAK.

BAB V. RISIKO USAHA

Investasi pada saham Perseroan ini mengandung risiko. Para investor harus selalu secara hati-hati mempertimbangkan seluruh informasi yang tersedia pada Prospektus ini, terutama yang diuraikan di bawah ini, dalam mengevaluasi pembelian saham Perseroan. Risiko-risiko lainnya yang mungkin belum tercakup atau sampai saat ini belum dirasakan cukup material dapat memberikan dampak negatif kepada kegiatan usaha, arus kas (cash flow), kinerja operasional, kinerja keuangan, atau prospek usaha Perseroan. Harga saham Perseroan dapat turun diakibatkan oleh salah satu dari risiko ini dan para investor mungkin dapat kehilangan seluruh atau sebagian investasinya. Para investor juga harus mengetahui bahwa beberapa dari pernyataan yang diuraikan di bawah ini merupakan pernyataan yang merupakan proyeksi, prediksi, dan/atau estimasi ketika dinyatakan proyeksi dan atau estimasi. Risiko-risiko yang diuraikan di bawah ini bukan hanya risiko-risiko yang dapat mempengaruhi Perseroan atau saham Perseroan. Perihal di bawah ini yang terkait dengan pemerintahan atau data makro ekonomi Indonesia dimana informasi tersebut diambil dari publikasi pemerintah atau sumber-sumber lain dan tidak diverifikasi secara terpisah oleh Perseroan.

Risiko Terkait Kegiatan Usaha Perseroan

1. Keterbatasan Perseroan dalam merekrut, melatih, mempertahankan, dan memotivasi personil kunci dapat mempengaruhi bisnis Perseroan.

Terdapat kekurangan personil kunci termasuk pilot, awak kabin dan engineer MRO di industri penerbangan di Indonesia dan global. Perseroan melihat bahwa kekurangan tenaga kerja ini akan meningkat karena Perseroan dan pesaing lainnya, khususnya di industri penerbangan Indonesia, berusaha meningkatkan jumlah armada pesawatnya. Meskipun Perseroan berkeyakinan bahwa tunjangan gaji dan lainnya bagi pilot, awak kabin, dan engineer MRO secara umum kompetitif dengan pesaing lainnya, namun karena adanya peningkatan permintaan untuk pilot, awak kabin, dan engineer MRO di industri penerbangan Indonesia, Perseroan dan pesaing lainnya harus meningkatkan gaji dan tunjangan lain dalam rangka untuk merekrut, mempertahankan, dan memotivasi personil inti ini. Selain itu, Perseroan juga perlu meningkatkan usaha pelatihan Perseroan bagi personil inti tersebut guna memastikan kecukupan tenaga kerja baru yang tersedia untuk memenuhi kebutuhan Perseroan yang terus meningkat. Selain itu, karena saat ini Perseroan berusaha untuk meningkatkan jumlah armada pesawat, Perseroan akan merekrut, melatih dan mempertahankan beberapa pilot, dan awak kabin dalam rangka untuk mempertahankan dan meningkatkan tingkat pemanfaatan pesawat dan ketepatan waktu. Keterbatasan Perseroan dalam merekrut, melatih, mempertahankan, dan memotivasi personil kunci ini dapat berdampak negatif yang bersifat material terhadap kegiatan usaha, kondisi keuangan, dan hasil usaha Perseroan.

2. Keterbatasan infrastruktur dan fasilitas bandara internasional Soekarno-Hatta dan bandara lainnya di Indonesia dapat menghambat kemampuan Perseroan untuk meningkatkan utilisasi pesawat, memperbaiki kinerja ketepatan waktu (“On Time Performance” atau “OTP”) dan menyediakan jasa transportasi udara yang aman dan efisien.

Walaupun infrastruktur penerbangan komersial Indonesia telah mengalami kemajuan yang cukup signifikan beberapa tahun terakhir ini, sumber daya dari beberapa segmen pada industri penerbangan termasuk fasilitas bandara dan sistem kontrol lalu lintas udara, penggunaannya telah mencapai kapasitas maksimum sebagai akibat dari peningkatan yang signifikan pada volume lalu lintas udara. Kemampuan Perseroan dalam meningkatkan tingkat pemanfaatan, meningkatkan OTP, serta dalam rangka menyediakan sarana transportasi udara yang aman dan efisien di masa yang akan datang tergantung pada beberapa faktor dimana termasuk faktor yang di luar kendali Perseroan, antara lain:

- kapasitas slot pendaratan di bandara-bandara yang dilayani oleh Perseroan, khususnya Bandara Internasional Soekarno-Hatta di dekat Jakarta dan Bandara Internasional Ngurah-Rai di Denpasar, Bali;
- keterbatasan operasi di sebagian bandara Indonesia-bandara Indonesia yang beroperasi 24 jam adalah Bandara Internasional Soekarno-Hatta di dekat Jakarta, Bandara Internasional Ngurah-Rai di Denpasar, Bali dan Bandara Internasional Polonia di Medan;
- kapasitas penumpang di setiap terminal pada bandara utama yang dilayani Perseroan, khususnya di Bandara Internasional Soekarno-Hatta di dekat Jakarta;
- kepadatan lalu lintas udara di beberapa bandara utama yang dilayani Perseroan, khususnya Bandara Internasional Ngurah-Rai di Denpasar, Bali dan Bandara Internasional Soekarno-Hatta di dekat Jakarta;
- kualitas pengendali lalu lintas udara (*Air Traffic Controller*) nasional; dan
- kualitas sistem navigasi dan pengendalian lalu lintas darat pesawat di bandara-bandara Indonesia;
- keterbatasan pada panjang dan/atau kekuatan landasan, sehingga akan mempengaruhi kapasitas muatan pesawat.



Garuda Indonesia

Apabila salah satu dari faktor-faktor diatas tidak memadai, kemampuan Perseroan dalam melakukan ekspansi rute atau dalam meningkatkan frekuensi penerbangan pada rute yang telah tersedia, dalam meningkatkan ketepatan waktu serta dalam menyediakan sarana transportasi udara yang aman akan terpengaruh, dan prospek bisnis serta hasil operasional Perseroan dapat terpengaruh secara material dan negatif.

3. Sumber utama pasokan bahan bakar berasal dari Pertamina.

Beban bahan bakar pesawat terbang mewakili 34,3%, 41,2%, 29,4% dan 31,8% dari total beban operasional di tahun 2007, 2008, dan 2009 dan untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010. Perseroan mendapatkan pengadaan sekitar 70% bahan bakar berasal sesuai dengan perjanjian yang dibuat dengan Pertamina, termasuk semua bahan bakar yang diperlukan untuk penerbangan di rute domestik. Perseroan mengadakan perjanjian pasokan bahan bakar selama lima tahun dengan Pertamina dan perjanjian pasokan bahan bakar dengan jangka waktu satu sampai dengan dua tahun dengan beberapa pemasok internasional. Perjanjian pasokan bahan bakar untuk internasional diperpanjang secara periodik dan pembayarannya menggunakan Dolar Amerika Serikat. Perjanjian pasokan bahan bakar domestik diperpanjang secara periodik dan pembayaran dilakukan dalam Rupiah untuk harga yang ditetapkan dalam Rupiah pula. Harga bahan bakar internasional umumnya ditetapkan dengan mengacu pada harga dasar rata-rata minyak yang dipublikasikan oleh Platts melalui Singapura berdasarkan *Mean of Platts Singapore* (MOPS), *Mean of Platts Arab Gulf* (MOPAG), Teluk Arab, Saudi Arabia dan Belanda, yang diterbitkan oleh ARAMCO atau Rotterdam. Harga bahan bakar domestik ditetapkan dengan mengacu pada umumnya termasuk diskon dari harga *posting* produksi dalam negeri Pertamina, yang ditentukan oleh Pertamina berdasarkan kebijakannya sendiri. Walaupun perjanjian pasokan bahan bakar antara Perseroan dengan Pertamina sebelumnya memberikan diskon persentase terhadap harga *posting* produksi, perjanjian dengan Pertamina terbaru menggabungkan diskon tetap terhadap harga *posting* produksi. Dengan demikian, Perseroan berkeyakinan bahwa, bila dibandingkan dengan kesepakatan bahan bakar sebelumnya dengan Pertamina, perjanjian baru tersebut akan menghasilkan diskon yang lebih rendah (dan harga bahan bakar yang lebih tinggi) sejalan dengan kenaikan harga *posting* produksi dalam negeri. Tidak adanya kepastian bahwa Perseroan akan memiliki kemampuan untuk memperoleh harga yang bersaing dari Pertamina akan memberikan dampak negatif yang bersifat material terhadap bisnis, kondisi keuangan, hasil usaha dan prospek Perseroan.

Perjanjian pasokan bahan bakar internasional mewajibkan adanya pembayaran di muka atau adanya *letter of credit* terhadap pengiriman bahan bakar, sedangkan perjanjian pasokan domestik dengan Pertamina saat ini mengijinkan Perseroan untuk melakukan pembayaran dalam dua minggu setelah pengiriman bahan bakar. Di masa lalu Perseroan pernah mengalami ketidakmampuan dalam pelunasan sejumlah beban bahan bakar kepada Pertamina, dimana jumlah tersebut telah dikonversikan menjadi hutang subordinasi jangka panjang pada restrukturisasi hutang yang terkini. Tidak adanya kepastian bahwa Perseroan akan mampu memenuhi pembayaran bahan bakar kepada Pertamina atau bahwa Pertamina akan melakukan restrukturisasi terhadap kewajiban yang telah jatuh tempo, maka keduanya dapat memberikan dampak negatif yang bersifat material terhadap bisnis, kondisi keuangan, hasil usaha dan prospek Perseroan.

4. Tidak terimplementasinya strategi Perseroan dapat berdampak pada bisnis Perseroan.

Strategi pertumbuhan Perseroan meliputi meningkatkan jumlah armada pesawat, meningkatkan frekuensi penerbangan dari tujuan yang ada, meningkatkan jumlah tujuan yang dilayani, memperluas ruang lingkup operasional dari SBU Citilink, dan melakukan segmentasi operasi dan pangsa pasar yang dilayani antara FSC Perseroan dengan *brand* Garuda Indonesia dan LCC Perseroan dengan *brand* Citilink. Pencapaian strategi pertumbuhan Perseroan baik untuk FSC maupun LCC sangatlah penting bagi bisnis Perseroan dalam rangka pencapaian skala ekonomis dan peningkatan profitabilitas Perseroan.

Strategi Perseroan untuk secara bersamaan mengembangkan baik bisnis FSC Perseroan dengan *brand* Garuda Indonesia dan bisnis LCC Perseroan dengan *brand* Citilink mengharuskan Perseroan untuk mengembangkan dua budaya perusahaan (*corporate culture*) yang terpisah dengan kebutuhan operasi serta fokus pelanggan yang berbeda. Walaupun saat ini Citilink merupakan bagian dari kegiatan SBU Perseroan, namun di masa yang akan datang Perseroan berencana untuk melakukan pemisahan kegiatan usaha menjadi PT Citilink Indonesia ("Citilink") anak perusahaan yang terpisah, dimana hal ini mengharuskan Perseroan untuk memenuhi persyaratan pembelian minimum jumlah pesawat dan beberapa syarat-syarat operasional yang wajib dimiliki oleh Citilink dalam rangka untuk mendapatkan Sertifikat Operator Pesawat ("AOC"). Peningkatan jumlah armada pesawat baik untuk bisnis FSC Perseroan dengan *brand* Garuda Indonesia maupun bisnis LCC Perseroan dengan *brand* Citilink akan membutuhkan sejumlah belanja modal yang cukup signifikan dan pembayaran lain untuk pembelian pesawat serta beban sewa terkait sewa operasi dan akan mengharuskan Perseroan untuk merekrut, melatih, mempertahankan serta memotivasi awak pesawat terbang dalam rangka untuk mempertahankan serta meningkatkan tingkat pemanfaatan pesawat. Segmentasi operasi Perseroan dan pangsa pasar yang dilayani antara bisnis FSC Perseroan dengan *brand* Garuda Indonesia dan bisnis LCC Perseroan dengan *brand* Citilink mengharuskan Perseroan untuk melakukan penyempurnaan

sistem manajemen pendapatan dan PSS dalam rangka untuk memaksimalkan kapasitas yang terisi dan pendapatan per penerbangan. Perseroan berkeyakinan bahwa sistem manajemen pendapatan yang digunakan oleh bisnis FSC Perseroan dengan *brand* Garuda Indonesia saat ini relatif kurang memiliki fleksibilitas penetapan harga dibandingkan dengan pesaingnya, dan saat ini Perseroan sedang dalam proses pemutakhiran perangkat lunak untuk meningkatkan fleksibilitas tersebut meningkatkan kemampuan Perseroan dalam mengalokasikan persediaan tempat duduk diantara tarif kelas yang berbeda dan proyeksi permintaan pasar yang lebih baik. Perseroan tidak dapat memastikan keberhasilan dari segmentasi operasi kegiatan usaha antara FSC Perseroan dengan *brand* Garuda Indonesia dan LCC Perseroan dengan *brand* Citilink serta kegagalan Perseroan dalam pencapaiannya dapat berdampak negatif yang bersifat material terhadap bisnis, kondisi keuangan, serta kegiatan operasional Perseroan.

Peningkatan jumlah tujuan yang dilayani akan bergantung pada kemampuan Perseroan dalam mengakses bandara yang terletak pada sasaran pasar geografis yang mana hal ini haruslah sejalan dengan strategi biaya Perseroan. Perseroan membutuhkan hak lalu lintas udara dan *slot* pendaratan sebelum Perseroan dapat melayani tujuan baru tersebut. Penambahan pelayanan ke tujuan baru mengharuskan Perseroan untuk menempatkan sumber dana dan lainnya, bahkan sebelum dimulainya pelayanan baru. Kemungkinan pada awal pelayanan tersebut Perseroan akan mengalami rendahnya jumlah penumpang sehingga diperlukannya harga promosi ke rute tujuan baru tersebut dimana akan memberikan dampak negatif terhadap profitabilitas rute tujuan baru ini. Peningkatan frekuensi penerbangan ke tujuan-tujuan yang sudah tersedia mengharuskan Perseroan untuk mendapatkan *slot* pendaratan dan membuka *gates* tambahan di beberapa tujuan tersebut. Kondisi apapun yang mungkin menolak, membatasi atau menunda akses Perseroan ke bandara yang dilayani di masa yang akan datang akan menghambat kemampuan Perseroan untuk berkembang.

Strategi pertumbuhan Perseroan juga akan membutuhkan tambahan pegawai, peralatan dan fasilitas. Keterbatasan Perseroan dalam merekrut dan mempertahankan tenaga kerja terlatih atau memastikan ketersediaan peralatan yang dibutuhkan dan efisiensi dari fasilitas dan efektifitas biaya dapat mempengaruhi kemampuan Perseroan dalam mencapai strategi pertumbuhan. Strategi pertumbuhan tersebut memungkinkan adanya optimalisasi penggunaan sumber daya manajemen dan operasional, sistem keuangan dan manajemen informasi sampai dititik dimana semua hal tersebut tidak cukup untuk dapat membantu kegiatan usaha sehingga mengharuskan Perseroan untuk mengeluarkan belanja modal yang cukup signifikan untuk pengembangan di bagian ini. Perseroan berharap untuk dapat mengembangkan kendali dalam hal keuangan, operasional, dan manajemen, sistem pelaporan serta prosedur-prosedur untuk mengakomodasi pertumbuhan di masa yang akan datang. Perseroan tidak dapat memastikan untuk dapat mengembangkan kendali, sistem atau prosedur ini tepat waktu atau bahkan tidak sama sekali.

Kegagalan Perseroan dalam menerapkan strategi pertumbuhan dapat berdampak negatif terhadap kinerja operasi dan arus kas di masa yang akan datang dimana hal ini dapat berdampak negatif terhadap pembayaran uang muka untuk armada pesawat terbang baru, membatasi kemampuan Perseroan untuk memenuhi pembayaran kewajiban tambahan dan kewajiban tetap lain yang dibutuhkan untuk ekspansi dari armada pesawat terbang Perseroan dan akan berdampak negatif terhadap kemampuan Perseroan dalam memenuhi syarat dari perjanjian sewa armada pesawat terbang dan mesin. Selain itu, keterlambatan dalam pemenuhan pembayaran uang muka untuk pesawat baru dapat mengakibatkan adanya penalti dengan adanya tambahan kewajiban sesuai dengan syarat perjanjian pembelian pesawat dengan Airbus dan Boeing.

Perseroan tidak dapat memastikan untuk dapat menerapkan dengan sukses strategi pertumbuhan dan kegagalan Perseroan dalam pencapaiannya dapat berdampak negatif terhadap bisnis, kondisi keuangan, serta hasil usaha Perseroan.

5. Tingginya tingkat hutang dan pembayaran kewajiban tetap dapat mempengaruhi kemampuan Perseroan dalam penerapan strategi Perseroan.

Walaupun Perseroan baru menyelesaikan restrukturisasi hutang dan kewajiban tetap lainnya, Perseroan tetap memiliki tingkat hutang dan kewajiban tetap lainnya yang cukup tinggi. Selain itu, Perseroan juga diharuskan untuk menambah jumlah hutang dan kewajiban tetap yang cukup signifikan sehubungan dengan penerapan strategi pertumbuhan Perseroan.

Per tanggal 30 September 2010, setelah penyelesaian restrukturisasi hutang, Perseroan memiliki jumlah hutang (termasuk hutang jangka panjang, kewajiban dalam bentuk sewa pembiayaan dan hutang pinjaman jangka pendek) sebesar Rp4.622,4 miliar, yang merupakan 70,1% dari total kapitalisasi Perseroan (diperhitungkan sebagai total hutang jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun dan total ekuitas). Sebagian dari hutang jangka panjang dan seluruh hutang jangka pendek Perseroan dikenakan suku bunga mengambang. Untuk hutang jangka panjang, Perseroan memiliki sejumlah kewajiban tetap yang signifikan dalam bentuk sewa operasi dan sewa pembiayaan terkait armada pesawat terbang Perseroan, ruang terminal bandara, fasilitas bandara dan ruangan lainnya. Per tanggal 30 September 2010, pembayaran minimum untuk sewa operasi di masa yang akan datang sekitar Rp14.944,4 miliar.

Per tanggal 30 September 2010, Perseroan memiliki komitmen pembelian pesawat sebesar Rp24.460 miliar, termasuk proyeksi kenaikan harga untuk membeli 27 pesawat tambahan (dimana satu diantaranya telah dikirimkan pada bulan Oktober 2010) sampai dengan tahun 2016, yang terdiri dari 11 pesanan Boeing 737-800, 10 pesanan Boeing 777 dan 6 pesanan Airbus A330-200 dan memiliki opsi untuk membeli tambahan 4 pesawat Airbus A330-200. Pembayaran uang muka untuk pembelian pesawat biasanya dibiayai melalui arus kas operasi dan hutang. Sebelum pengiriman, pesawat-pesawat yang dibeli tersebut umumnya dikonversikan menjadi perjanjian sewa operasi dalam transaksi *sale and leaseback* melalui perusahaan penyewaan pesawat. Dengan demikian, Perseroan dapat menutupi pembayaran uang muka dan mengurangi belanja modal Perseroan namun meningkatkan biaya uang jaminan dan beban sewa pesawat. Walaupun Perseroan berkeyakinan bahwa dana internal dari kegiatan usaha Perseroan cukup untuk membiayai pembayaran uang muka untuk pengiriman pesawat Boeing 737-800 dan Airbus A330-200 yang tersisa. Perseroan akan tetap membutuhkan perencanaan pendanaan pembayaran uang muka untuk pengiriman 10 pesawat Boeing 777. Pinjaman ECA dan Pinjaman Komersial membatasi kemampuan Perseroan dalam menambah hutang sehingga Perseroan tidak dapat memastikan bahwa Perseroan mampu untuk mendapatkan hutang tambahan terkait pembiayaan pengiriman 26 pesawat (termasuk pembayaran uang muka). Selain itu, walaupun Perseroan mampu mengeluarkan tambahan hutang, Perseroan tidak dapat memastikan bahwa baik hutang atau sewa pembiayaan akan tersedia untuk pengiriman tipe pesawat tersebut (termasuk pembayaran uang muka) pada syarat-syarat yang dapat diterima oleh Perseroan atau tidak sama sekali. Pinjaman ECA dan Pinjaman Komersial Perseroan memiliki pembatasan yang mungkin, dalam kondisi tertentu, dapat membatasi kemampuan Perseroan dalam mengeluarkan hutang tambahan dan biaya sewa pesawat tambahan. Sehingga dalam hal ini Perseroan tidak dapat memastikan bahwa Perseroan mampu untuk mengadakan perjanjian sewa operasi pesawat dalam meningkatkan jumlah armada pesawat Perseroan.

Tingginya tingkat hutang dan kewajiban tetap, dapat berpengaruh pada Perseroan sebagai berikut:

- mempengaruhi kemampuan Perseroan dalam mendapatkan tambahan pendanaan dalam mendukung rencana ekspansi dan modal kerja dan keperluan lainnya atau tidak sama sekali;
- mengalihkan arus kas yang signifikan dari kegiatan usaha dan rencana ekspansi untuk memenuhi kewajiban tetap Perseroan;
- mengharuskan Perseroan untuk dapat menanggung beban bunga atau beban sewa yang lebih besar daripada saat ini, karena sebagian besar hutang Perseroan memiliki beban bunga yang mengambang dan beberapa armada pesawat disewa menggunakan tingkat bunga variable;
- menempatkan Perseroan di posisi yang kurang kompetitif dibandingkan pesaing lain yang memiliki tingkat hutang yang lebih rendah dan pesaing lain yang memiliki akses yang lebih baik ke sumber-sumber permodalan; dan
- mengharuskan Perseroan untuk mematuhi pembatasan-pembatasan keuangan dan lainnya, termasuk pembatasan kemampuan Perseroan dalam mengumumkan pembagian dividen atau memperoleh tambahan pinjaman.

Kemampuan Perseroan dalam mengatur pembayaran hutang dan kewajiban tetap lainnya akan bergantung pada kinerja operasional dan arus kas, dimana pada akhirnya akan bergantung pada kondisi ekonomi dan politik saat ini dan faktor-faktor keuangan, persaingan, peraturan, bisnis dan lainnya, dimana banyak dari faktor-faktor tersebut berada di luar kendali Perseroan. Sebagai contoh, ketidakstabilan politik, memburuknya ekonomi, likuiditas Dolar Amerika Serikat dan bank-bank dalam Rupiah dan pasar modal dengan instrumen hutang, ketidakstabilan sosial atau perubahan dalam peraturan dapat meningkatkan beban pinjaman Perseroan atau membatasi kemampuan Perseroan untuk memperoleh pinjaman. Perseroan tidak dapat memastikan bahwa Perseroan dapat menghasilkan arus kas yang cukup dari operasi bisnisnya untuk memenuhi hutang dan kewajiban tetap lainnya pada saat jatuh tempo dan kegagalan Perseroan dalam memenuhi kewajiban tersebut berdampak negatif yang bersifat material terhadap bisnis, kondisi keuangan, serta kegiatan usaha Perseroan.

Dengan adanya pembiayaan kegiatan usaha Perseroan dengan menggunakan tambahan pinjaman dapat mewajibkan Perseroan untuk patuh pada pembatasan keuangan dan lainnya yang dapat membatasi kemampuan Perseroan dalam pencapaian strategi pertumbuhan Perseroan. Apabila Perseroan tidak dapat memenuhi pembayaran hutang dan kewajiban tetap lainnya, Perseroan mungkin terpaksa untuk melakukan renegosiasi kewajiban-kewajiban tersebut atau memperoleh pendanaan tambahan baik dalam bentuk ekuitas ataupun hutang. Perseroan tidak dapat memastikan bahwa upaya renegosiasi di masa yang akan datang akan berhasil atau tepat waktu atau bahwa Perseroan dapat melakukan *refinance* kewajiban-kewajibannya sesuai dengan kondisi-kondisi yang dapat diterima, atau tidak sama sekali.

6. Setelah selesainya Penawaran Umum, Pemerintah akan tetap sebagai pemegang saham pengendali Perseroan.

Setelah Penawaran Umum berakhir, Pemerintah, melalui Kementerian Negara BUMN akan memiliki sekitar 69% saham Perseroan yang beredar. Sebagai pemegang saham pengendali, Pemerintah mengendalikan secara efektif hal-hal yang membutuhkan keputusan pemegang saham, termasuk komposisi Direksi dan Dewan Komisaris Perseroan serta menentukan waktu dan jumlah pembayaran dividen. Selain itu, sebagai pemegang saham pengendali, melalui Kementerian BUMN, pemerintah memegang saham Seri A Dwiwarna, yang memiliki hak khusus yang tidak tersedia bagi para pemegang saham Seri B. Saham Seri A Dwiwarna memberikan Pemerintah kekuasaan dalam mengangkat dan memberhentikan Direksi dan Dewan Komisaris, menyetujui perubahan pada Anggaran Dasar Perseroan, termasuk perubahan apapun terkait modal Perseroan, menyetujui *merger*, konsolidasi, akuisisi, atau pemisahan kegiatan usaha Perseroan dan persetujuan likuidasi atau permohonan kepailitan. Pemerintah di masa lalu pernah mempengaruhi, dan mungkin akan terus mempengaruhi strategi dan kegiatan usaha Perseroan.

Tidak dapat dipastikan bahwa Pemerintah akan menggunakan kendali dan pengaruhnya untuk keuntungan Perseroan dan pemegang saham lainnya. Pemerintah dapat mewajibkan Perseroan untuk melakukan tindakan yang tidak sejalan, atau mungkin bertentangan dengan, kepentingan Perseroan atau pemegang saham lainnya. Sebagai contoh, Pemerintah dapat meminta Perseroan untuk melakukan suatu transaksi yang tidak sesuai dengan kebijakan Perseroan. Karena Pemerintah menetapkan berbagai kebijakan terkait transportasi udara, Perseroan dapat diminta untuk membuka rute penerbangan ke tujuan yang tidak menguntungkan, atau tidak sesuai dengan strategi bisnis Perseroan. Berdasarkan Undang-undang No.19 tahun 2003 tentang BUMN, Pemerintah wajib memberikan kompensasi yang wajar ketika Perseroan menetapkan rute penerbangan atau melakukan kegiatan usaha yang terkait dengan kepentingan umum (*Public Service Obligation / "PSO"*) atas permintaan Pemerintah. Namun tidak dapat dipastikan bahwa kompensasi tersebut, jika disetujui, akan dibayarkan tepat waktu atau ketika dibayarkan akan sesuai dengan tingkat pengembalian investasi Perseroan. Tidak dapat pula dipastikan bahwa Perseroan dapat menjadi terlepas dari kendali Pemerintah sebagai pemegang saham atau jika ada kemungkinan bagi Perseroan untuk menjadi independen akan dapat menerapkan kebebasan tersebut secara efektif dalam mengambil keputusan terkait kegiatan dan prospek usaha Perseroan, termasuk keputusan mengenai kompensasi dari Pemerintah apabila Perseroan melakukan PSO. Perseroan mungkin harus menyetujui untuk melakukan PSO dan apabila Perseroan tidak mendapat kompensasi yang layak dari Pemerintah, hal ini akan berdampak negatif yang bersifat material terhadap kegiatan usaha, kondisi keuangan, hasil usaha dan prospek Perseroan.

7. Kemampuan Perseroan dalam menetapkan tarif penerbangan pada segmen tertentu dipengaruhi oleh batasan yang ditetapkan oleh Pemerintah.

Sebagai perusahaan penerbangan, Perseroan diatur oleh Pemerintah melalui, antara lain, Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Udara ("DJPU"). Kementerian Perhubungan merupakan otoritas yang bertanggung jawab untuk mengatur sektor penerbangan Indonesia. Antara lain, menerbitkan lisensi yang diperlukan untuk operasi penerbangan, penetapan batas atas tarif kelas ekonomi pada rute domestik untuk pelayanan penumpang yang dijual di Indonesia, membatasi tambahan beban bahan bakar bagi penumpang domestik dan jasa kargo dan menyetujui perjanjian bilateral internasional terkait transportasi udara dengan negara lain.

Pemerintah Indonesia menetapkan batas atas tarif penerbangan domestik kelas ekonomi yang dijual di Indonesia. Pendapatan pelayanan penumpang domestik menyumbang sekitar 43,3%, 41,9%, 42,0% dan 54,8% dari pendapatan penerbangan berjadwal di tahun 2007, 2008, 2009 dan sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010. DJPU menetapkan batas atas pada tarif kelas ekonomi rute domestik yang dijual di Indonesia yang membatasi kemampuan Perseroan dalam menyesuaikan tarif kelas ekonomi yang dijual di Indonesia. Perubahan atas batas atas tersebut bergantung pada kondisi-kondisi dimana beban bahan bakar pesawat atau nilai tukar Rupiah terhadap Dolar Amerika Serikat melebihi acuan tertentu untuk waktu yang telah disetujui, dimana tiap hal tersebut ditetapkan oleh DJPU. Perseroan memiliki beban bahan bakar yang dibatasi oleh fluktuasi harga dan kewajiban tetap dalam Dolar Amerika Serikat yang signifikan. Di masa lalu pendapatan usaha penerbangan Perseroan terkait penerbangan berjadwal secara signifikan dipengaruhi oleh kemampuan penerapan *fuel surcharges* selain tarif tiket yang telah ditetapkan Perseroan. Dari tahun 2007 sampai dengan 2009, beban rata-rata bahan bakar berfluktuasi dari USD56,68 sen per liter pada tahun 2007 menjadi USD85,95 sen per liter pada tahun 2008 dan menjadi USD51,33 sen per liter pada tahun 2009. Meskipun RPK domestik meningkat selama periode ini dari 6,4 miliar pada tahun 2007, menjadi 6,8 miliar pada tahun 2008, menjadi 7,4 miliar pada tahun 2009, pendapatan Perseroan dari penerbangan domestik berjadwal berfluktuasi dari sebesar USD536,4 juta di tahun 2007, menjadi sebesar USD709,7 juta pada tahun 2008, dan menjadi sebesar USD644,0 juta pada tahun 2009. Hal ini menggambarkan korelasi antara kemampuan Perseroan dalam menerapkan tambahan beban bahan bakar dan pendapatan usaha Perseroan.

Sejak bulan April 2010, DJPU meningkatkan batas atas tarif kelas ekonomi domestik namun tidak mengizinkan Perseroan untuk membebankan *fuel surcharges* ke dalam batas atas tarif kelas ekonomi domestik. Tarif kelas ekonomi domestik saat ini dapat disesuaikan hanya apabila harga bahan bakar melebihi Rp10.000 per liter atau fluktuasi nilai tukar Rupiah terhadap Dolar Amerika Serikat yang dapat meningkatkan paling tidak 10% beban operasional penerbangan dimana keduanya untuk periode tiga bulan berturut-turut, setelah itu Perseroan dapat mengajukan permohonan kepada DJPU untuk menaikkan batas atas tarif kelas ekonomi. Setiap kenaikan tersebut akan terlebih dahulu ditinjau dan disetujui oleh DJPU sesuai dengan diskresinya. Dimungkinkan adanya penundaan dalam mendapatkan persetujuan tersebut, dan selama belum adanya persetujuan Perseroan tetap harus tunduk pada batas atas tarif kelas ekonomi yang ada, meskipun harga bahan bakar atau nilai tukar lebih tinggi.

Selain itu, batas atas untuk tarif kelas ekonomi rute domestik yang ditetapkan DJPU berbeda untuk FSC dan LCC, dengan batas atas LCC saat ini ditetapkan sebesar 85% dari batas atas tarif FSC. Akibatnya, FSC Perseroan dengan *brand* Garuda Indonesia, dan LCC Perseroan dengan *brand* Citilink, dikenakan batas atas tarif kelas ekonomi yang berbeda. Perseroan berkeyakinan bahwa dengan memberikan struktur beban usaha yang lebih rendah untuk LCC, batas atas tarif kelas ekonomi LCC relatif lebih tinggi sebagai kelipatan dari beban usaha dibandingkan dengan batas atas tarif kelas ekonomi FSC, dan karena itu dapat menghasilkan profitabilitas yang lebih tinggi untuk LCC kelas ekonomi rute domestik selama periode puncak ketika tarif yang ingin dibebankan untuk FSC Perseroan dengan *brand* Garuda Indonesia untuk penumpang dibatasi oleh batas atas tarif kelas ekonomi.

Perseroan akan terus memiliki beban bahan bakar pesawat yang tinggi yang dibatasi oleh fluktuasi harga dan kewajiban tetap dalam Dolar Amerika Serikat yang signifikan. Adanya persyaratan tambahan untuk memperoleh persetujuan dari DJPU sebelum adanya persetujuan terkait peningkatan batas atas tarif ekonomi atau keterlambatan dalam mendapatkan persetujuan tersebut, atau perubahan yang bersifat negatif pada kebijakan ini, atau pada batas atas tarif ekonomi atau beban tambahan bahan bakar, sebagai tambahan untuk peraturan lainnya dan kebijakan yang mengatur operasi penerbangan, dapat berdampak negatif yang bersifat material pada usaha, kondisi keuangan dan hasil operasi Perseroan.

8. Aktivitas pekerja dapat mempengaruhi Perseroan, pelanggan dan perusahaan di Indonesia pada umumnya, dimana pada akhirnya dapat mempengaruhi bisnis, kondisi keuangan, hasil usaha dan prospek Perseroan

Hukum dan peraturan perundang-undangan yang memfasilitasi pembentukan serikat pekerja, ditambah dengan kondisi ekonomi yang lemah, telah mengakibatkan, dan dapat mengakibatkan ketidakstabilan dan gerakan pekerja di Indonesia di masa yang akan datang. Berdasarkan Undang-Undang Ketenagakerjaan tahun 2003 (“UU Ketenagakerjaan”), yang antara lain peningkatan jumlah pembayaran pesangon wajib, pensiun dan kompensasi kepada karyawan yang mengalami pemutusan hubungan kerja, dan mengharuskan pengusaha dengan 50 atau lebih karyawan untuk membuat forum bipartit yang terdiri dari pemberi kerja dan karyawan. Untuk menegosiasikan perjanjian kerja dengan Perseroan tersebut, keanggotaan serikat pekerja (atau anggota koalisi apabila Perseroan memiliki lebih dari satu serikat pekerja) harus terdiri dari lebih dari 50% dari karyawan Perseroan. Pemerintah mengusulkan untuk mengubah UU Ketenagakerjaan dengan cara, yang menurut pandangan gerakan pekerja akan menghasilkan pengurangan manfaat pensiun, peningkatan penggunaan karyawan *outsourcing* dan larangan terhadap serikat pekerja untuk melakukan pemogokan. Usulan tersebut telah ditangguhkan dan peraturan baru Pemerintah mengenai penanganan PHK pekerja belum berlaku efektif. Hukum ketenagakerjaan dan peraturan ini dapat mempersulit kegiatan usaha, termasuk bisnis Perseroan, dalam mempertahankan fleksibilitas kebijakan tenaga kerja.

Saat ini Perseroan memiliki empat serikat pekerja, yaitu satu serikat pekerja pilot, dua serikat pekerja awak kabin, dan satu serikat pekerja umum dimana Perseroan telah mengadakan perjanjian kerja bersama yang berakhir pada tahun 2008. Perseroan telah melakukan negosiasi perjanjian kerja bersama baru dengan serikat pekerja ini melalui perundingan tripartit bersama dengan otoritas ketenagakerjaan setempat (Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi / “Disnaker”). Disnaker telah menyarankan kepada Perseroan dan serikat pekerja untuk menyepakati ketentuan tertentu yang telah disetujui oleh Disnaker. Pada tanggal 6 Desember 2010, Perseroan telah menyatakan persetujuan atas anjuran dimaksud. Perseroan telah menerima informasi secara verbal walaupun Perseroan sampai saat ini belum mendapatkan pernyataan secara formal, bahwa serikat pekerja telah menolak ketentuan yang disarankan, dengan demikian pihak manapun dapat mengajukan perselisihan terkait perjanjian kerja sama ke Pengadilan Hubungan Industrial. Setiap perselisihan pekerja atau gerakan pekerja yang signifikan yang dialami oleh Perseroan dapat berdampak negatif yang bersifat material pada bisnis, kondisi keuangan, hasil dan prospek usaha Perseroan.

9. Perseroan sangat bergantung pada sistem otomatisasi dalam menjalankan bisnisnya dan setiap kegagalan pada sistem otomatisasi ini dapat mempengaruhi bisnis Perseroan.

Perseroan bergantung pada sistem otomatisasi untuk menjalankan bisnisnya, termasuk:

- *Passenger Service Solution* (“PSS”) yang menyediakan fungsi reservasi, pengadaan tiket, ketersediaan tempat duduk dan kontrol keberangkatan yang memudahkan Perseroan untuk mengatur jadwal penerbangan dan penempatan penumpang, serta menyediakan Perseroan platform pendistribusian dan pengadaan tiket;
- mesin pemesanan dan pembayaran online yang menyediakan pelayanan reservasi, e-ticketing, perantara antaramesin pemesanan dan pembayaran dan notifikasi dalam bentuk email;
- sistem manajemen pendapatan menyediakan analisis data pasar (termasuk perubahan pada tarif rekan kerja dan pesaing) untuk memudahkan Perseroan dalam mengembangkan segmentasi harga pada tarif dan alokasi ketersediaan tempat duduk dari seluruh segmen-semen harga yang mana dapat memaksimalkan pendapatan penumpang; dan
- sistem penyimpanan data yang bertujuan untuk secara efektif mengambil dan mengintegrasikan informasi dari data keuangan, pasar dan operasi Perseroan.

Perseroan berkeyakinan bahwa PSS dan manajemen pendapatan yang tersedia saat ini, jika dibandingkan dengan sistem yang umumnya digunakan oleh pesaing Perseroan, sudah tidak layak dan mengakibatkan terbatasnya kemampuan untuk melakukan penjualan langsung ke konsumen dan untuk secara efektif mengalokasikan persediaan tempat duduk dari seluruh kategori harga. Perseroan saat ini sedang melakukan proses pemutakhiran PSS dan manajemen pendapatan sejalan dengan pengembangan pusat data baru. Pemutakhiran ini akan membutuhkan migrasi data dari sistem informasi yang ada saat ini pada pusat data Perseroan yang ada saat ini ke sistem informasi baru pada pusat data baru. Pusat data yang baru memiliki data-data yang bersifat rahasia dalam jumlah yang banyak yang harus dipindahkan, ditransformasikan, dan dimasukkan ke dalam sistem informasi baru, dan kemudian akan dilakukan pengujian untuk menjamin kinerja sistem yang optimal. Perseroan mungkin diharuskan untuk mengeluarkan dana dan sumber-sumber manajemen yang cukup signifikan untuk menyelesaikan migrasi data, pada tanggal 21 Nopember 2010, Perseroan mengalami gangguan selama periode 3 jam selama melakukan pemindahan dari sistem manajemen operasional yang lama ke *Integrated Operational and Control System* (IOCS) yang baru dan menyebabkan *outage* di sistem IOCS. Walaupun Perseroan telah menyimpan IOCS untuk mulai beroperasi pada 21 Nopember 2010, selama periode *outage* di sistem IOCS tersebut, *backup* data dari sistem manajemen operasional tidak akurat dan, dengan demikian Perseroan mengalami kesulitan dalam mengalokasikan *crew* pada jadwal penerbangan yang telah ditentukan antara tanggal 21-23 Nopember 2010 dengan jadwal *crew* penerbangan yang terus-menerus dicetak dan didistribusikan ke beberapa *crew* penerbangan unit dengan menggunakan data yang tidak akurat dari sistem manajemen operasional yang lama. Sebagai akibatnya, beberapa *crew* tidak datang pada jadwal kedatangan yang telah ditentukan, 184 penerbangan dibatalkan dan Perseroan menutup sistem reservasi untuk mencegah pemesanan penumpang baru selama periode 21-23 Nopember 2010. Pembatalan penerbangan tersebut dan penutupan sistem pemesanan selama periode tersebut telah mempengaruhi secara negatif pendapatan per penumpang dan jumlah penumpang untuk periode 3 bulan yang berakhir 31 Desember 2010. Dalam menjawab situasi tersebut, Perseroan bersama dengan LAPI Institut Teknologi Bandung, telah melakukan investigasi untuk mengetahui penyebab dari *outage* dari IOCS. Dari hasil investigasi tersebut menunjukkan bahwa saat ini Perseroan tidak memiliki jaringan sistem manajemen yang cukup yang dapat memantau trafik jaringan atau memberikan *early fault detection* di IOCS. Perseroan tidak dapat memastikan bahwa Perseroan tidak akan menghadapi kesalahan migrasi data di masa yang akan datang, dimana migrasi data akan selesai tepat waktu atau atau sistem informasi baru akan mencapai kinerja yang optimal sesuai dengan jadwal yang diinginkan, atau bahkan tidak sama sekali. Kesalahan migrasi dapat mengakibatkan kehilangan data penting, meningkatkan biaya dan secara negatif mempengaruhi bisnis, kondisi keuangan dan hasil usaha.

Meskipun Perseroan mengeluarkan *paper tickets* untuk beberapa penumpang, namun untuk sebagian besar penumpang Perseroan mengeluarkan tiket elektronik. Website dan sistem reservasi Perseroan harus dapat menampung volume lalu lintas yang tinggi dan menyampaikan informasi penerbangan penting. Kegagalan pada website, sistem reservasi atau sistem telekomunikasi yang signifikan atau berulang dapat mengurangi daya tarik Perseroan dan dapat menyebabkan pelanggan Perseroan membeli tiket dari maskapai penerbangan lain. Setiap gangguan dalam sistem ini dapat mengakibatkan hilangnya beberapa data pelanggan penting, meningkatkan beban dan dapat berdampak negatif terhadap bisnis, kondisi keuangan dan hasil usaha Perseroan.

Perseroan juga bergantung pada pihak ketiga dalam memfasilitasi pemesanan dan manajemen reservasi tiket pesawat. Apabila pihak ketiga tersebut mengalami kesulitan dalam memenuhi permintaan atau standar Perseroan, hal tersebut dapat merusak reputasi Perseroan atau menyulitkan Perseroan dalam mengoperasikan seluruh aspek bisnis Perseroan. Selain itu, apabila pemberi jasa pihak ketiga tersebut sedang tidak beroperasi, baik sementara ataupun permanen, mengalami kesulitan keuangan atau gangguan bisnis lain, Perseroan dapat dihadapkan pada adanya kenaikan biaya dan penundaan dari kemampuan Perseroan untuk memberikan pelayanan yang serupa

sampai pemberi jasa serupa ditemukan atau Perseroan dapat mengembangkan teknologi atau operasi pengganti. Apabila Perseroan tidak sukses dalam memilih pihak ketiga pemberi jasa sistem registrasi yang berkualitas atau tidak dapat secara efektif membina hubungan dengan pihak ketiga tersebut, maka hal ini dapat bedampak negatif terhadap hasil usaha dan keuangan Perseroan.

Sistem automatisasi Perseroan dan sistem registrasi pihak ketiga berhubungan dengan perpindahan informasi rahasia ke jaringan publik. Tingginya kemampuan penggunaan komputer, penemuan terbaru atau pengembangan lainnya dapat membahayakan atau melanggar sistem keamanan dan data pribadi yang tersimpan pada sistem tersebut. Siapapun yang melanggar pengaman dari sistem tersebut dapat mengambil informasi rahasia atau mengganggu pelayanan atau usaha Perseroan. Internet adalah jaringan publik dan data yang dikirimkan melalui jaringan ini berasal dari beberapa sumber. Di masa lalu, virus komputer atau program perangkat lunak yang dapat mengakibatkan tidak berfungsi komputer telah didistribusikan atau disebarluaskan melalui internet, virus komputer dapat masuk ke dalam sistem Perseroan atau sistem registrasi pihak ketiga, yang dapat mengganggu kegiatan usaha Perseroan atau mengakibatkan tidak dapat diaksesnya sistem Perseroan oleh pihak ketiga. Perseroan mungkin diharuskan untuk mengeluarkan modal yang signifikan dan sumber lain untuk melindungi dari ancaman pelanggaran keamanan atau untuk mengurangi permasalahan yang diakibatkan dari pelanggaran keamanan. Sistem keamanan mungkin belum cukup untuk melindungi pelanggaran keamanan dan kegiatan usaha Perseroan dapat terpengaruh secara negatif dengan adanya pembatalan pembelian tiket apabila pelanggaran keamanan tidak ditanggulangi.

10. Perseroan bergantung pada Kementerian Agama terkait kegiatan penerbangan haji.

Perseroan mulai melakukan kegiatan penerbangan haji pada tahun 1956. Pendapatan dari penerbangan haji ini mencakup sekitar 10,8%, 11,8%, dan 13,1% dari total pendapatan usaha pada tahun 2007, 2008, 2009 dan sekitar 94,0%, 92,9%, dan 93,9% dari total pendapatan usaha yang berasal dari penerbangan tidak berjadwal pada tahun 2007, 2008, dan 2009. Penunaian ibadah haji di tahun 2010 berlangsung pada kuartal keempat pada tahun tersebut sehingga tidak tercermin pada sembilan bulan yang berakhir pada bulan September 2010. Kementerian Agama bertanggung jawab atas pelaksanaan ibadah haji termasuk di dalamnya perjalanan bagi para jemaah haji ke dan dari Arab Saudi. Tiket pesawat untuk jemaah haji dibayarkan kepada Perseroan oleh Kementerian Agama berdasarkan perjanjian yang ditandatangani oleh Perseroan dan Kementerian, dan dinegosiasikan kembali setiap tahunnya.

Tarif tiket pesawat terkait penerbangan jemaah haji disetujui oleh Pemerintah Indonesia melalui Kementerian Agama setelah melalui proses negosiasi dengan Perseroan sekitar enam bulan dari jadwal penerbangan setiap tahunnya. Perseroan menegosiasikan tarif tersebut yang didasarkan pada asumsi dan proyeksi internal dari rencana beban yang dikeluarkan terkait penerbangan ini, termasuk beban bahan bakar pesawat dan beban charter pesawat. Jika realisasi tidak sesuai dengan proyeksi internal Perseroan, maka tarif yang dibayarkan oleh Kementerian Agama mungkin tidak dapat menutupi beban Perseroan dalam hal pelayanan haji dan profitabilitas, kondisi keuangan, dan hasil usaha Perseroan dapat terpengaruh secara negatif.

Saat ini Perseroan merupakan satu-satunya maskapai penerbangan Indonesia terkait angkutan haji. Namun, Kementerian Agama mungkin dapat mengundang beberapa maskapai penerbangan domestik atau internasional untuk ikut serta dalam proses tender terkait bisnis ini dan tidak dapat dipastikan bahwa Kementerian Agama akan menindaklanjuti perjanjian ini dengan Perseroan di masa yang akan datang. Tidak adanya kepastian bahwa Perseroan dapat mempertahankan perjanjian dengan Kementerian Agama dan kegagalan untuk mempertahankan pelayanan haji tersebut dapat berdampak negatif yang bersifat material terhadap bisnis, kondisi keuangan, hasil usaha dan prospek Perseroan.

11. Perseroan bergantung kepada Pemerintah dan institusi lain yang dimiliki dan dikendalikan oleh Pemerintah terkait dukungan keuangan dan pelayanan penting lainnya.

Di masa lalu, Pemerintah memberikan bantuan dalam memperoleh beberapa armada pesawat, seperti melalui pinjaman dari kreditur luar negeri untuk membiayai pembelian pesawat, dan kemudian menyewakan pesawat tersebut kepada Perseroan untuk digunakan dalam kegiatan usaha Perseroan. Pemerintah juga telah memberikan kontribusi modal dan melakukan konversi hutang Perseroan menjadi modal dalam bentuk saham, sehingga membantu Perseroan dalam meningkatkan posisi keuangannya.

Sebagian besar penerbangan Perseroan beroperasi dari Bandara Internasional Soekarno-Hatta dan Ngurah-Rai, yang dioperasikan oleh BUMN yaitu, PT Angkasa Pura II (Persero) ("AP II") dan PT Angkasa Pura I (Persero) ("AP I"). Perseroan menerima tagihan setiap bulan terkait penggunaan fasilitas bandara dan pelayanan pada setiap bandara di Indonesia dimana Perseroan beroperasi termasuk sewa tempat penjualan tiket dan ruangan kantor, jasa pengendalian lalu lintas udara, jasa pengendalian di darat dan jasa penerbangan lainnya. Di tahun 2007, beberapa hutang usaha Perseroan terhadap AP I dan AP II telah dikonversikan menjadi ekuitas Perseroan dan baru-baru ini, beberapa hutang usaha Perseroan terhadap Pertamina, AP I dan AP II telah dikonversikan menjadi hutang subordinasi jangka panjang dimana telah membantu Perseroan dalam meningkatkan posisi keuangan Perseroan.

Perseroan tidak bisa memastikan bahwa Perseroan akan terus mendapatkan bantuan keuangan dan pelayanan penting dari Pemerintah dan institusi lainnya yang dikendalikan oleh Pemerintah. Apabila bantuan keuangan dan beberapa pelayanan penting tersebut tidak diberikan kepada Perseroan atau tidak diberikan dalam kondisi yang menguntungkan Perseroan dan bisnis, prospek, kondisi keuangan, likuiditas dan hasil usaha Perseroan mungkin dapat terpengaruh secara material dan negatif, dimana hal ini akan membatasi kemampuan Perseroan untuk bersaing secara efektif dan melakukan ekspansi bisnis.

12. Perseroan pernah memiliki dan mungkin akan tetap memiliki defisit modal kerja di masa yang akan datang.

Perseroan memiliki defisit modal kerja yang berarti bahwa kewajiban lancar Perseroan melebihi aset lancar. Kewajiban lancar termasuk kewajiban-kewajiban yang pembayarannya jatuh tempo dalam satu tahun dari tanggal neraca dan mencakup sebagian dari hutang dan kewajiban tetap Perseroan. Aset lancar adalah aset yang diharapkan akan dikonversi menjadi kas atau digunakan dalam satu tahun dari tanggal neraca dan, karenanya, dapat digunakan untuk membayar kewajiban lancar saat jatuh tempo selama periode itu.

Pada tanggal 31 Desember 2007, 2008, 2009 dan 30 September 2010, kewajiban lancar Perseroan melebihi aset lancar sebesar Rp1.427,4 miliar, Rp2.458,7 miliar, Rp2.135,1 miliar dan Rp1.162,7 miliar. Kewajiban lancar terutama berasal dari biaya yang masih harus dibayar, pendapatan ditangguhkan untuk penerbangan berjadwal dan haji dan porsi pinjaman jangka panjang saat ini dan hutang sewa guna usaha yang dikeluarkan untuk pengembangan armada pesawat. Bagian dari pengembalian pinjaman dan hutang sewa guna usaha yang jatuh tempo dalam 12 bulan berikutnya dari tanggal neraca disajikan sebagai kewajiban lancar pada Neraca Perseroan.

Perseroan mungkin menambah hutang dan kewajiban tetap tambahan untuk membiayai seluruh atau sebagian dari ekspansi armada pesawat yang direncanakan atau untuk tujuan lain. Selain itu, tergantung pada kebutuhan modal, kondisi pasar dan faktor lainnya, Perseroan mungkin dapat melakukan pengadaan dana tambahan melalui penawaran hutang atau ekuitas atau penjualan atau penempatan lain dari saham atau aset. Perseroan tidak dapat memastikan bahwa Perseroan akan mampu untuk menjaga ketersediaan modal untuk menjalankan bisnis Perseroan dan kegagalan Perseroan untuk menjalankan hal tersebut dapat berdampak negatif yang bersifat material terhadap bisnis, kondisi keuangan dan hasil usaha Perseroan.

13. Tambahan beban bahan bakar yang diterapkan oleh Perseroan sedang diperkarakan di Indonesia, Australia dan Selandia Baru.

Pada tanggal 4 Mei 2010, Komisi Pengawas Persaingan Usaha ("KPPU") telah menjatuhkan sanksi denda terhadap Perseroan sebesar Rp187,0 miliar untuk dugaan praktik persaingan tidak sehat terkait tambahan beban bahan bakar kepada penumpang yang melanggar Pasal 5 dan 21 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (UU No 5 Tahun 1999) ("UU Persaingan Usaha"). Pada tanggal 17 Juni 2010, Perseroan telah mengajukan keberatan atas putusan KPPU tersebut ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat. Belum ada putusan terkait upaya hukum keberatan tersebut hingga tanggal Prospektus ini. Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah mengadakan sidang pemeriksaan keberatan tersebut pada 8 Desember 2010 dan 15 Desember 2010. KPPU telah dijadwalkan untuk menyampaikan laporan berupa *expert testimony* kepada panel hakim. Dalam persidangan tanggal 15 Desember 2010 tersebut, PN Jakarta Pusat mengeluarkan putusan sela yang pada intinya memerintahkan KPPU untuk melakukan pemeriksaan tambahan terhadap ahli tambahan Perseroan Sidang pemeriksaan keberatan akan dilanjutkan pada 26 Januari 2011 dengan agenda penyerahan berkas pemeriksaan tambahan oleh KPPU ke majelis hakim. Pada bulan September 2009, *Australian Competition and Consumer Commission* ("ACCC") mengajukan tuntutan hukum terhadap Perseroan bersama-sama dengan maskapai penerbangan internasional lain sehubungan dengan dugaan atas keterlibatan dalam kartel *fuel surcharges* global jasa kargo. Antara bulan Oktober 2009 dan bulan Juni 2010, pra-sidang diselenggarakan berkenaan dengan tuduhan terhadap Perseroan, dan pada 2 Juni 2010, Pengadilan Negeri New South Wales menolak permohonan untuk dikeluarkan dari perkara berdasarkan *Foreign States Immunities Act 1985*. Pada 17 Oktober 2010, Perseroan mengajukan banding atas putusan tersebut yang mana masih dalam proses penelaahan oleh pengadilan. Hingga prospektus ini diterbitkan belum ada putusan pengadilan sehubungan dengan perkara ini. Pada tahun 2008, *New Zealand Commerce Commission* (NZCC) menerbitkan pernyataan tuntutan terhadap Perseroan, bersama-sama dengan maskapai penerbangan internasional lain, karena diduga terlibat dalam kartel beban tambahan bahan bakar global jasa kargo. Persidangan sehubungan dengan penggabungan pembelaan berkenaan dengan tuntutan terhadap Perseroan di New Zealand rencananya akan diselenggarakan tahun 2011. Belum ada temuan atau keputusan sehubungan dengan sidang di Australia dan Selandia Baru pada tanggal Prospektus ini.

Jika Perseroan dinyatakan telah bertindak melanggar undang-undang anti monopoli atau persaingan usaha di Indonesia, Australia, Selandia Baru, atau wilayah hukum lain, maka Perseroan mungkin dikenakan, antara lain, pengenaan denda yang besar, sanksi administratif, dan hukuman perdata atau pidana lain, pembatasan kegiatan usaha Perseroan di wilayah hukum terkait, pembatalan atau penangguhan lisensi tertentu yang dibutuhkan untuk operasi bisnis Perseroan di wilayah hukum tersebut, atau sanksi lain. Jika hal ini terjadi, atau jika ada pembatasan yang bersifat material dikenakan terhadap kemampuan Perseroan untuk menerapkan *fuel surcharges*, bisnis, prospek, profitabilitas, kondisi keuangan dan hasil usaha Perseroan mungkin akan terpengaruh secara material dan negatif.

14. Reputasi dan bisnis Perseroan dapat terkena dampak negatif karena adanya larangan penerbangan ke Uni Eropa bagi sebagian perusahaan penerbangan Indonesia.

Perseroan wajib mendapatkan dan mempertahankan perizinan yang dimiliki dan persetujuan untuk mengoperasikan jaringan rute Perseroan. Industri penerbangan diatur oleh peraturan-peraturan yang sangat luas dan Perseroan tidak memiliki kendali atas peraturan-peraturan tersebut. Perubahan-perubahan dalam peraturan atau sosialisasi atas peraturan baru dapat berpengaruh negatif terhadap bisnis, kondisi keuangan, hasil operasi dan prospek Perseroan.

Pada bulan Juni 2007, Uni Eropa (“EU”) memberlakukan larangan terhadap semua maskapai penerbangan Indonesia berlaku sejak 6 Juli 2007, didasarkan pada memburuknya standar keselamatan sejak deregulasi sektor penerbangan Indonesia di akhir 1990-an. Uni Eropa juga telah mengeluarkan peringatan kepada warga negara dari negara-negara anggotanya untuk mengurangi jumlah penggunaan maskapai penerbangan Indonesia untuk rute transit, seperti antara Jakarta dan Bali. Kemudian Pemerintah Indonesia melalui Kementerian Perhubungan meninjau ulang larangan EU terhadap maskapai domestik. Pada bulan Juli 2009, larangan tersebut telah dicabut terhadap Perseroan dan tiga maskapai penerbangan Indonesia lainnya. Pada bulan Juni 2010, Perseroan membuka penerbangan antara Jakarta dan Amsterdam setiap harinya.

Federal Aviation Administration (FAA) Amerika Serikat juga telah menurunkan peringkat keamanan untuk seluruh maskapai penerbangan Indonesia, menyatakan bahwa maskapai penerbangan Indonesia telah gagal memenuhi standar keselamatan internasional yang ditetapkan oleh ICAO, dengan demikian secara efektif melarang maskapai penerbangan Indonesia, termasuk Perseroan, dalam melakukan pelayanan penerbangan dengan tujuan Amerika Serikat. FAA juga telah mengeluarkan peringatan kepada warga Amerika Serikat untuk menggunakan alternatif maskapai penerbangan dari maskapai penerbangan Indonesia. Walaupun saat ini rute penerbangan Amerika Serikat belum menjadi tujuan rute penerbangan internasional Perseroan. Perseroan berkepentingan agar pembatasan FAA dicabut sebelum Perseroan dapat mulai melayani penerbangan tujuan Amerika Serikat.

Perseroan tidak dapat memastikan bahwa larangan yang sudah ada akan dicabut terhadap Perseroan atau peraturan-peraturan di masa yang akan datang tidak akan membatasi Perseroan. FAA, EU dan otoritas peraturan internasional lainnya dapat terus menerapkan larangan yang sudah ada, atau memaksakan larangan tambahan (termasuk larangan tambahan penerbangan) terhadap maskapai penerbangan yang telah disertifikasi oleh pihak berwenang di Indonesia, termasuk Perseroan. Adanya pembatasan pada operasi penerbangan dapat berdampak negatif terhadap strategi pertumbuhan Perseroan termasuk kemampuan untuk mempertahankan atau meningkatkan jumlah tujuan pada rute penerbangan Perseroan atau frekuensi penerbangan dari rute tujuan yang sudah ada, dimana hal tersebut dapat berdampak negatif yang bersifat material terhadap reputasi Perseroan, serta bisnis, kondisi keuangan dan hasil usaha dan prospek Perseroan.

15. Tingginya beban bunga dapat berdampak negatif terhadap profitabilitas Perseroan.

Sebagian besar hutang Perseroan memiliki suku bunga mengambang, yang telah mengakibatkan, dan terus akan mengakibatkan, beban bunga yang berfluktuasi sehubungan dengan perubahan tingkat suku bunga. Dengan demikian, profitabilitas Perseroan dipengaruhi oleh perubahan dalam LIBOR Dolar Amerika Serikat, sebagai akibat dari perubahan tersebut pada pendapatan dan beban bunga yang berasal dari deposito jangka pendek dan aset dan kewajiban berbunga. Selain itu, hutang Perseroan dikenakan baik bunga tetap maupun bunga mengambang memiliki jangka waktu yang lebih pendek dari perjanjian sewa Perseroan, sehingga Perseroan memiliki risiko pendanaan kembali pada tingkat bunga yang lebih tinggi. Beban bunga mencakup 3,1%, 1,9%, dan 1,5% masing-masing dari total pendapatan operasi Perseroan di tahun-tahun yang berakhir pada 31 Desember 2007, 2008, 2009 dan 0,9% dari total pendapatan operasi Perseroan dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010. Suku bunga mengambang atas saldo hutang Perseroan dapat meningkat di masa yang akan datang dan dengan demikian meningkatkan beban bunga yang dapat menurunkan margin Perseroan sehingga dapat berdampak negatif yang bersifat material terhadap bisnis, kondisi keuangan, hasil usaha serta likuiditas Perseroan.

16. Peningkatan tingkat inflasi dapat berdampak negatif terhadap strategi ekspansi armada pesawat

Sampai dengan 30 September 2010, Perseroan telah menandatangani perjanjian pembelian armada pesawat dengan Boeing untuk membeli 11 armada pesawat Boeing 737-800, 10 armada pesawat Boeing 777, dan 6 Airbus A330-200 dengan jadwal pengiriman antara tahun 2011 sampai tahun 2016. Selain itu, Perseroan juga memiliki opsi untuk membeli 4 tambahan pesawat A330-200. Menurut ketentuan perjanjian pembelian pesawat dengan Boeing dan Airbus, harga perolehan harus disesuaikan dengan, antara lain, inflasi dan indeks gaji di Amerika Serikat, sebagaimana ditetapkan sesuai dengan metode yang telah disepakati sebelumnya dalam masing-masing perjanjian. Apabila terjadi peningkatan inflasi yang signifikan, komitmen belanja modal dan pembayaran uang muka pesawat mungkin meningkat, dimana dapat mempengaruhi kemampuan Perseroan dalam hal pengadaan armada pesawat terbang sesuai dengan rencana ekspansi armada pesawat Perseroan.

17. Perseroan mungkin melakukan ekspansi bisnis melalui akuisisi maskapai penerbangan atau bisnis yang berhubungan dengan penerbangan, yang menghadapkan Perseroan pada ketidakpastian dan risiko integrasi terkait dengan akuisisi di masa yang akan datang.

Pemerintah telah mengundangkan UU Penerbangan No. 1 tahun 2009, yang mengharuskan semua maskapai penerbangan berjadwal untuk menguasai minimal 10 pesawat pada bulan Januari 2012 dan maskapai penerbangan tersebut harus memiliki minimal 5 pesawat. Peraturan ini, ditambah dengan kondisi persaingan yang kuat di bidang industri penerbangan, akan memungkinkan untuk konsolidasi di industri penerbangan di Indonesia dimana perusahaan penerbangan berskala kecil akan diharuskan untuk bergabung atau ditutup. Sebagai akibatnya, Perseroan mungkin mengakuisisi maskapai penerbangan atau bisnis yang berhubungan dengan penerbangan untuk memperluas kegiatan usaha Perseroan. Proses akuisisi seperti itu melibatkan ketidakpastian dan risiko, termasuk sebagai berikut:

- kesulitan dalam pengintegrasian aset dan operasi penerbangan dari maskapai penerbangan yang diakuisisi atau bisnis yang berhubungan dengan penerbangan, termasuk karyawan, budaya perusahaan, sistem manajemen, prosedur, dan sistem manajemen informasi dan jasa;
- kegagalan untuk mencapai sinergi yang diantisipasi, penghematan beban atau peluang meningkatkan pendapatan yang dihasilkan dari akuisisi maskapai penerbangan atau bisnis yang berhubungan dengan penerbangan;
- kesulitan dalam melaksanakan pengendalian dan pengawasan atas kegiatan usaha dari maskapai penerbangan yang baru diakuisisi; dan
- tekanan ekonomi keuangan yang semakin meningkat akibat adanya asumsi kewajiban yang dicatat dan tidak dicatat dari maskapai penerbangan yang diakuisisi atau bisnis yang berhubungan dengan penerbangan.

Jika Perseroan tidak dapat mengelola atau mengintegrasikan maskapai penerbangan yang baru diakuisisi atau bisnis yang berhubungan dengan penerbangan dengan sukses tanpa adanya pengeluaran yang besar, keterlambatan atau masalah operasional atau keuangan lainnya, Perseroan mungkin tidak dapat mencapai tujuan atau sinergi yang diinginkan dari akuisisi tersebut dan akuisisi tersebut dapat berdampak negatif terhadap kegiatan operasi dan hasil keuangan dari kegiatan usaha yang ada.

18. Perseroan mengalami kerugian dari kegiatan operasi selama kurun waktu sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dan kemungkinan akan terus mengalami kondisi tersebut.

Untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010, Perseroan mengalami rugi usaha sebesar Rp289,9 miliar jika dibandingkan dengan laba usaha Rp623,5 miliar pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009. Walaupun Perseroan mendapatkan laba bersih sebesar Rp194,9 miliar untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010, hal ini paling utama disebabkan oleh pendapatan pada pos luar biasa sebesar Rp184,1 miliar yang berasal dari restrukturisasi hutang, keuntungan dari *sale/lease back* sebesar Rp159,1 miliar yang berasal dari pengembangan armada pesawat Perseroan dan keuntungan dari kurs mata uang asing sebesar Rp130,9 miliar

Hasil usaha untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 secara negatif telah dipengaruhi oleh keputusan dalam mempercepat pengiriman 18 pesawat Boeing 737-800 sehubungan dengan program simplifikasi armada. Perseroan sebelumnya telah mendapatkan pengiriman masing-masing 15 dan 2 pesawat Boeing 737-800 baru pada tahun 2009 dan 2008. Adanya pesawat baru pada armada pesawat Perseroan meningkatkan beban sewa pesawat Perseroan dan sesuai dengan keputusan Perseroan untuk melarang terbang (*grounded*) beberapa jenis pesawat yang sudah tua seperti Boeing 737 untuk pengecekan akhir sebelum pengiriman kembali pada saat berakhirnya sewa operasi pada tahun 2010 dan 2011. Rata-rata penggunaan pesawat udara pada periode ini juga telah dipengaruhi secara negatif oleh kekurangan pilot dan adanya program pembaharuan kabin terhadap 6 pesawat A330 yang dilakukan pada tahun 2010, hal ini menggambarkan sebanyak satu pesawat dilarang terbang selama satu tahun penuh.

Beberapa faktor lain juga telah mempengaruhi kondisi hasil usaha Perseroan selama periode yang berakhir pada tanggal 30 September 2010. Selama periode tersebut, rute internasional jarak jauh dengan tujuan Indonesia Timur maupun rute Eropa ke Amsterdam terbaru mengalami *load factors* yang rendah. Pengadaan rute terbaru, terutama rute internasional, pada umumnya membutuhkan waktu untuk pada akhirnya dapat menghasilkan *margin* keuntungan yang positif, dimana tingginya kewajiban tetap yang dibutuhkan untuk mengembangkan rute baru biasanya diikuti dengan adanya *passenger load factors* yang rendah dan pengaruh negatif dari promosi tarif "*lead in*" pada *passenger yields*. Hal tersebut disebabkan karena Perseroan sedang dalam proses pengembangan *brand awareness* dan pangsa pasar pada rute baru.

Sejak September 2010, Perseroan juga telah dipengaruhi secara negatif oleh dua kejadian luar biasa yang terjadi di bulan Nopember dan Desember 2010. Bencana letusan gunung merapi dari Gunung Merapi dan Gunung Bromo pada bulan Nopember 2010, serta adanya gangguan dari personil maupun gangguan teknis selama proses migrasi data dari IOCS baru yang mengakibatkan penutupan sistem reservasi penumpang dari tanggal 21-23 Nopember 2010. Hal tersebut mengakibatkan kerugian pendapatan sebagai akibat dari peniadaan penerbangan dan peningkatan biaya termasuk beban bahan bakar dan beban operasional lainnya karena adanya penjadwalan ulang rute pesawat di daerah sekitar bencana alam tersebut.

Tidak ada kepastian bahwa Perseroan akan terus menderita kerugian pendapatan, peningkatan biaya atau rugi dari hasil usaha untuk tahun berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 atau selama periode di masa yang akan datang atau bahwa Perseroan dapat mencatat keuntungan di periode masa yang akan datang.

Risiko Terkait Industri Penerbangan

1. *Industri penerbangan sangat kompetitif.*

Perseroan menghadapi berbagai tingkat persaingan dari FSC dan LCC di setiap pasar yang dilayani oleh Perseroan. Faktor-faktor kompetitif utama termasuk harga, jadwal, jaringan rute, kualitas pelayanan, jenis dan umur pesawat. Banyak dari pesaing Perseroan dari luar negeri yang memiliki jaringan rute yang lebih luas, pengenalan *brand* yang lebih kuat, dan sumber daya keuangan dan teknologi yang lebih baik. Banyak dari pesaing Perseroan juga memiliki jaringan penjualan yang lebih besar dan memiliki sistem reservasi yang lebih komprehensif dan dapat diakses dimanapun, atau terlibat dalam kegiatan promosi, seperti program kerjasama pemasaran, atau memiliki persepsi publik sebagai maskapai penerbangan yang sangat aman dan memberikan pelayanan terbaik. Apabila Perseroan tidak mampu bersaing secara efektif dalam situasi ini, maka prospek bisnis dan profitabilitas Perseroan dapat terpengaruh secara negatif.

Pemerintah Indonesia mengurangi pembatasan LCC asing yang melayani empat pintu masuk bandara Indonesia melalui Jakarta, Surabaya, Denpasar, dan Medan. Pengurangan pembatasan ini serta pertumbuhan LCC domestik, maka meningkatkan persaingan baik LCC asing maupun domestik. Setiap perubahan lebih lanjut atas kondisi persaingan pasar maskapai penerbangan di Indonesia dan regional, termasuk sebagai hasil dari pengenalan "*open skies*" (seperti penerapan kebijakan "*open skies*" di ASEAN) atau hak *sabotage* di Indonesia, secara signifikan dapat mempengaruhi hasil usaha Perseroan.

Dari waktu ke waktu, beberapa rute domestik dan internasional juga menghadapi diskon tarif atau promosi harga yang signifikan yang dapat mengurangi *passenger yield* Perseroan. Masuknya maskapai penerbangan baru, khususnya LCC, telah meningkatkan kapasitas tempat duduk penumpang dan persaingan harga pada rute-rute yang sudah tersedia. Perseroan tidak dapat memastikan bahwa pesaing yang ada saat ini atau di masa yang akan datang tidak akan ikut serta dalam strategi diskon atau promosi harga tiket dalam upaya untuk mendapatkan pangsa pasar FSC Perseroan dengan *brand* Garuda Indonesia dan LCC Perseroan dengan *brand* Citilink, yang mungkin berdampak negatif yang bersifat material terhadap kondisi keuangan dan hasil usaha Perseroan.

2. *Kenaikan beban bahan bakar dapat berdampak negatif terhadap bisnis Perseroan.*

Pasokan dan harga bahan bakar pesawat berdampak signifikan terhadap beban operasional dan hasil usaha Perseroan. Beban bahan bakar pesawat mewakili 34,3%, 41,2%, 29,4% dan 31,8% dari total beban operasional Perseroan pada tahun 2007, 2008, 2009 dan sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010. Di masa lalu, beban bahan bakar bergantung pada fluktuasi harga secara umum yang dipengaruhi oleh isu-isu geopolitik serta penawaran dan permintaan. Ketersediaan bahan bakar juga tergantung pada periode ketika pasar surplus dan defisit dan dapat dipengaruhi oleh permintaan baik untuk minyak tanah dan bensin. Perseroan membeli sebagian besar bahan bakar pesawat, termasuk semua bahan bakar pesawat yang diperlukan untuk penerbangan domestik Perseroan, dari satu sumber yaitu Pertamina. Karena beragamnya faktor yang dapat mempengaruhi harga dan ketersediaan bahan bakar, maka beban dan ketersediaan bahan bakar di masa yang akan datang tidak dapat diprediksi dengan pasti. Meskipun Perseroan telah menggunakan lindung nilai (*hedging*) pada bahan bakar yang

digunakan untuk penerbangan haji sejak tahun 2009, Perseroan saat ini tidak menggunakan lindung nilai (*hedging*) untuk penerbangan berjadwal. Selain itu, lindung nilai (*hedging*) bahan bakar dibatasi oleh volume bahan bakar dan durasinya. Perseroan tidak dapat memastikan bahwa perjanjian lindung nilai (*hedging*) bahan bakar jika diperlukan ke penerbangan berjadwal akan dapat secara memadai melindungi Perseroan terhadap kenaikan harga bahan bakar. Selain itu, karena sangat kompetitifnya industri penerbangan dan regulasi di Indonesia and di luar negeri, Perseroan mungkin tidak dapat mengenakan kenaikan beban bahan bakar kepada pelanggan di masa yang akan datang. Setiap hal tersebut di atas dapat berdampak negatif yang bersifat material terhadap bisnis, kondisi keuangan dan hasil usaha Perseroan.

3. Perubahan pada peraturan pemerintah dapat membahayakan bisnis Perseroan.

Maskapai penerbangan harus mematuhi persyaratan peraturan dan hukum yang beragam, baik di Indonesia maupun di luar negeri yang melibatkan biaya kepatuhan yang signifikan. Dalam beberapa tahun terakhir, DJPU dan Komite Nasional Keselamatan Transportasi ("KNKT") telah mengeluarkan peraturan yang berhubungan dengan operasional penerbangan Indonesia yang memerlukan pengeluaran biaya yang signifikan. Tambahan undang-undang, peraturan, pajak dan tarif dan biaya bandara telah diajukan dari waktu ke waktu dimana secara signifikan dapat meningkatkan biaya operasional penerbangan atau mengurangi permintaan perjalanan udara. Apabila diterapkan, maka langkah-langkah ini bisa memiliki efek terhadap kenaikan harga tiket, mengurangi pendapatan dan meningkatkan beban. Perseroan tidak bisa memastikan bahwa peraturan perundang-undangan ini yang berlaku di masa depan tidak akan membahayakan bisnis Perseroan.

4. Bisnis penerbangan ditandai dengan biaya tetap yang tinggi.

Bisnis penerbangan pada umumnya ditandai dengan biaya tetap yang tinggi, termasuk pembayaran sewa pembiayaan dan sewa operasi untuk armada pesawat dan mesin. Biaya yang terkait dengan operasi penerbangan Perseroan tidak bervariasi secara proporsional dengan jumlah penumpang, sedangkan pendapatan yang dihasilkan dari penerbangan berhubungan langsung dengan jumlah penumpang dan struktur tarif penerbangan. Beban sewa dan *charter* pesawat (dimana terutama terdiri dari beban sewa pesawat) mencakup 11,1%, 10,2%, dan 13,6% masing-masing dari pendapatan angkutan penerbangan Perseroan untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2007, 2008, 2009 dan 11,5% dari pendapatan jasa penerbangan untuk sembilan bulan terakhir pada tanggal 30 September 2010. Dengan demikian, setiap perubahan dalam jumlah penumpang Perseroan atau harga atau lalu lintas Perseroan dapat mempengaruhi kegiatan usaha dan keuangan Perseroan.

5. Perseroan hanya memiliki jumlah pemasok yang terbatas untuk armada pesawat dan mesin.

Strategi bisnis Perseroan adalah meningkatkan sinergi armada pesawat dan meminimalkan beban operasional penerbangan melalui modernisasi dan program simplifikasi pesawat. Saat ini, Perseroan mengoperasikan dua jenis pesawat berbadan lebar (*wide-body*), yaitu Boeing 747 dan Airbus 330 dan empat jenis pesawat berbadan sempit (*narrow-body*), yaitu Boeing 737-300, 737-400, 737-500 dan 737-800. Perseroan bermaksud untuk menghentikan operasi Boeing 747 dan menggantikannya dengan pesawat yang lebih efisien terkait bahan bakar dan jarak tempuh yang panjang yaitu Boeing 777-300 ER. Perseroan juga bermaksud untuk mengganti armada pesawat Boeing 737-300, 737-400 dan 737-500, dan mengoperasikan hanya satu jenis pesawat berbadan sempit yang lebih efisien dalam penggunaan bahan bakar yaitu Boeing 737-800 dan tipe pesawat Sub-100. Model Boeing 777-300 ER dan 737-800 diproduksi oleh Boeing dan model A330 diproduksi oleh Airbus. Mesin yang digunakan oleh armada pesawat Perseroan diproduksi oleh CFM International, S.A. (*joint venture* antara Snecma (SAFRAN Group) di Perancis dan General Electric di Amerika Serikat) dan Rolls-Royce Plc. Perseroan bermaksud untuk tetap menggunakan produsen pesawat ini untuk memasok pesawat terbang di masa yang akan datang, terkait kegiatan usaha penerbangan Perseroan dan telah mengadakan perjanjian pembelian dengan Boeing dan Airbus untuk pembelian tambahan pesawat. Perseroan saat ini sedang meninjau kembali kebutuhan armada pesawat dan jadwal kedatangan pesawat baru sesuai dengan perjanjian pembelian yang sudah ada. Jika Perseroan harus melakukan renegotiasi dengan Boeing atau Airbus dan tidak dapat menyelesaikan negosiasi tersebut secara musyawarah, atau pada akhirnya gagal memenuhi kewajiban berdasarkan perjanjian pembelian yang ada, maka Boeing atau Airbus mungkin menolak untuk memasok armada pesawat yang akan datang. Selain itu, apabila salah satu diantara Boeing atau Airbus ini tidak dapat memenuhi kewajiban kontrak mereka, atau jika Perseroan tidak dapat membeli atau menyewa pesawat baru atau mesin dari produsen atau *lessor* pesawat terbang atau mesin dengan syarat dan ketentuan yang dapat diterima Perseroan, maka Perseroan harus mencari pemasok lainnya untuk tipe armada pesawat atau mesin yang sama.

Jika Perseroan harus melakukan penyewaan atau pembelian pesawat pengganti dari pemasok lain, Perseroan dapat kehilangan manfaat yang saat ini diperoleh dari komposisi armada dan mungkin tidak mendapatkan sinergi dan manfaat lain yang diharapkan dari simplifikasi armada di masa yang akan datang. Tidak ada kepastian bahwa pesawat pengganti akan memiliki keuntungan operasional yang sama seperti pesawat Boeing dan Airbus yang merupakan bagian utama dari armada pesawat Perseroan, atau bahwa setiap pesawat pengganti tersebut akan dapat diandalkan



dan efisien. Perseroan juga mungkin akan menanggung biaya yang besar akibat perubahan ini, termasuk biaya yang terkait dengan mempertahankan karyawan, mengganti sistem yang bersifat manual dan penyesuaian fasilitas, sejauh bahwa biaya tersebut tidak disediakan oleh pemasok alternatif. Kegiatan usaha Perseroan dapat dirugikan oleh kegagalan atau ketidakmampuan Boeing, Airbus, CFM International S.A atau Rolls-Royce Plc untuk menyediakan suku cadang yang cukup atau dukungan pelayanan tertentu secara tepat waktu.

Bisnis Perseroan akan sangat terganggu apabila ditemukan cacat desain atau masalah mekanis pada model pesawat Boeing atau Airbus atau mesin CFM International S.A atau Rolls-Royce yang merupakan armada pesawat Perseroan, yang menyebabkan pesawat Perseroan dilarang terbang (*grounded*) sementara cacat atau masalah tersebut diperbaiki, dengan asumsi bahwa cacat atau masalah tersebut dapat ditanggulangi. Penggunaan pesawat dapat ditangguhkan atau dilarang ketika terjadi masalah mekanis atau cacat desain baik nyata ataupun hanya persepsi, sementara penyelidikan sedang berjalan. Bisnis Perseroan juga akan terganggu apabila publik menghindari penggunaan pesawat Perseroan yang disebabkan oleh adanya persepsi negatif untuk model pesawat dan mesin tersebut terkait kekhawatiran keselamatan atau masalah lain, baik itu nyata ataupun hanya persepsi, atau pada suatu kondisi yang terkait dengan kecelakaan pada model atau mesin pesawat ini.

6. Reputasi dan bisnis Perseroan dapat terkena dampak negatif akibat kecelakaan atau insiden pesawat.

Kecelakaan atau insiden pesawat terbang dapat melibatkan tidak hanya perbaikan atau penggantian pesawat yang rusak dan akibatnya kerugian pelayanan yang dapat bersifat sementara atau permanen, tetapi juga ada potensial klaim yang signifikan dari penumpang yang terluka dan korban penumpang meninggal. Walaupun Perseroan berkeyakinan bahwa Perseroan menjaga kecukupan cakupan asuransi dibandingkan dengan maskapai penerbangan Indonesia lainnya, tingkat cakupan bisnis Perseroan mungkin tidak memadai dan Perseroan mungkin terpaksa menanggung kerugian besar yang timbul dari kecelakaan atau insiden. Klaim yang signifikan akibat kecelakaan atau insiden pesawat terbang yang melebihi dari nilai perlindungan asuransi terkait dapat berdampak negatif yang bersifat material terhadap hasil usaha dan kondisi keuangan Perseroan. Selain itu, setiap kecelakaan atau insiden pesawat terbang, bahkan jika diasuransikan sepenuhnya, bisa menciptakan persepsi publik bahwa Perseroan kurang aman atau kurang dapat diandalkan dibandingkan dengan maskapai lain, yang akan membahayakan bisnis, reputasi dan hasil usaha Perseroan. Pada tanggal 7 Maret 2007, penerbangan Garuda Indonesia GA 200 mengalami kecelakaan pada saat mendarat di Bandara Internasional Adisucipto di Yogyakarta mengakibatkan 21 orang terluka parah. Penyelidikan kecelakaan oleh KNKT dari insiden tersebut menemukan bahwa penyebab kecelakaan itu adalah kesalahan pilot, dan pilot telah mengabaikan beberapa peringatan otomatis kecepatan pendaratan yang berlebihan dan prosedur Perseroan untuk membantalkan pendaratan. Pilot tersebut kemudian dihukum karena kelalaian kriminal, meskipun hukum ini kemudian dibatalkan pada tingkat banding. Sejak tahun 2007 sampai dengan September 2010, Perseroan telah membayar sekitar USD82,4 juta untuk mengkompensasi penumpang dan kerabat penumpang yang meninggal dan mencatat kerugian sebesar USD21,6 juta terkait penyisihan untuk armada pesawat tersebut dan Perseroan telah menerima secara keseluruhan USD104 juta sebagai kompensasi dari asuransi yang dimiliki Perseroan. Pada tanggal 30 Juli 2010, istri dan anak dari awak kabin yang meninggal mengajukan tuntutan hukum pada Pengadilan Negeri Kyoto di Jepang terkait kehilangan bantuan pasangan (*spousal support*) dan perkiraan kehilangan pendapatan. Sidang awal diadakan pada tanggal 5 Nopember 2010. Belum adanya penemuan yang telah dikeluarkan terkait sidang tersebut sampai dengan Prospektus ini diterbitkan. Hasil dari perkara tersebut di atas tidak dapat dipastikan, dan tidak terdapat kepastian bahwa jika Perseroan dikalahkan dalam gugatan tersebut, maka tidak akan berdampak negatif yang bersifat material terhadap bisnis Perseroan.

7. Hasil operasi Perseroan dapat berfluktuasi dari waktu ke waktu yang disebabkan oleh perubahan siklus industri penerbangan dan bersifat musiman.

Akibat dari sifat industri penerbangan yang rentan terhadap siklus ekonomi, selama terjadi krisis ekonomi dan periode ketidakstabilan politik dan sosial di masa lalu, industri penerbangan mengalami kerugian keuangan yang signifikan. Setiap penurunan secara umum pada penumpang penerbangan di masa yang akan datang (yang mungkin disebabkan oleh faktor-faktor ekonomi, politik dan sosial yang tidak dapat dikendalikan oleh Perseroan) dapat secara negatif mempengaruhi kondisi keuangan dan hasil usaha Perseroan. Selain itu, industri penerbangan cenderung bersifat musiman, dengan pendapatan pelayanan penumpang tertinggi terjadi di pertengahan bulan Juni sampai pertengahan September dan akhir bulan Desember sampai dengan awal bulan Januari, dimana hal ini konsisten dengan musim padat untuk liburan sekolah dan akhir tahun. Untuk penerbangan domestik, pada bulan Ramadhan biasanya pasar penumpang mengalami penurunan, yang biasanya jatuh pada akhir musim panas pada setiap tahunnya dari tahun 2007 sampai dengan 30 September 2010. Pendapatan Perseroan dari penerbangan haji yang mencakup 94,0%, 92,9%, dan 93,9% dari total pendapatan operasi dari penerbangan tidak berjadwal di tahun 2007, 2008 dan 2009, berbeda setiap tahunnya sesuai dengan kalender Hijriah. Operasi penerbangan haji pada periode tahun 2007 sampai dengan 2009 pada umumnya mencakup 12 minggu yang dimulai setiap tahunnya dengan tanggal yang maju dari periode Nopember ke Oktober. Sehubungan dengan operasi penerbangan pada tahun 2009 telah diselesaikan sebelum 31 Desember 2009 dan operasi penerbangan haji dimulai pada bulan Oktober 2010, Perseroan tidak memiliki pendapatan dari penerbangan haji pada periode sembilan bulan yang berakhir pada 30 September 2010.

8. Wabah flu burung, severe acute respiratory syndrome (“SARS”), virus influenza A (H1N1) atau penyakit menular lainnya, atau persepsi bahwa wabah tersebut dapat terjadi, mungkin secara negatif mempengaruhi permintaan perjalanan udara.

Selama beberapa tahun terakhir, sebagian besar Asia mengalami gejala merebaknya wabah flu burung yang belum pernah terjadi sebelumnya. Per tanggal 31 Agustus 2010, Organisasi Kesehatan Dunia (“WHO”) telah mengkonfirmasikan total kematian sebanyak 300 dalam jumlah 505 kasus yang dilaporkan ke WHO, dimana telah dikonfirmasi melalui laporan laboratorium bahwa kasus-kasus tersebut merupakan kasus flu burung. Dari jumlah tersebut, Kementerian Kesehatan Indonesia telah melaporkan kepada WHO terkait kematian 139 dalam jumlah 168 kasus flu burung di Indonesia. Selain itu, WHO mengumumkan pada bulan Juni 2006 bahwa penularan flu burung dari manusia ke manusia telah ditemukan di Sumatera, Indonesia. Menurut *United Nations Food and Agricultural*, virus flu burung yang terdapat di 31 dari 33 propinsi di Indonesia dan upaya untuk menanggulangi flu burung telah gagal di Indonesia, meningkatkan kemungkinan bahwa virus tersebut dapat bermutasi menjadi bentuk yang mematikan. Tidak ditemukannya vaksin flu burung yang efektif dan vaksin yang efektif mungkin tidak ditemukan pada waktu yang tepat untuk melindungi pandemi flu burung yang potensial.

Pada tahun 2003, negara-negara tertentu di Asia mengalami wabah SARS, suatu bentuk *atypical pneumonia* yang dapat menular, yang secara signifikan telah mempengaruhi kegiatan ekonomi dan menyebabkan penurunan pasar penumpang dan permintaan barang di daerah-daerah yang terkena musibah tersebut.

Pada bulan April 2009, mewabah virus Influenza A (H1N1) yang berasal dari Meksiko tetapi telah menyebar secara global, menurut laporan yang telah dikonfirmasikan, termasuk di Indonesia, Hong Kong, Jepang, Malaysia, Singapura, dan di beberapa tempat lain di Asia. Virus influenza A (H1N1) diyakini sangat menular dan mungkin tidak mudah dikontrol penyebarannya.

Perseroan tidak dapat memastikan bahwa wabah penyakit menular tidak akan terjadi di masa yang akan datang dan bahwa wabah penyakit apapun, atau tindakan yang diambil oleh pemerintah dan negara-negara lain terhadap penyakit menular, tidak akan berdampak buruk pada hasil usaha Perseroan. Selain itu, publisitas yang merugikan tentang keprihatinan mengenai penyakit menular melalui komunikasi dan kerentanan udara bagi penumpang, baik benar atau tidak benar, dapat mencegah penumpang untuk bepergian atau menyebabkan keterlambatan atau gangguan terhadap jadwal penerbangan Perseroan, sehingga dapat berdampak negatif terhadap hasil usaha Perseroan.

9. Serangan teroris di masa yang akan datang, atau ancaman seperti serangan tersebut, dapat meningkatkan beban operasi dan mengurangi permintaan dari pelayanan Perseroan.

Sejak tahun 2002, beberapa insiden pemboman telah terjadi di Indonesia, yang paling signifikan terjadi di Bali pada bulan Oktober 2002 dan Oktober 2005, di Hotel JW Marriott di Jakarta pada bulan Agustus 2003, di Kedutaan Besar Australia di Jakarta pada bulan September 2004 dan di kota Indonesia timur Tentena di pulau Sulawesi bulan Mei 2005. Demonstrasi juga terjadi di Indonesia menanggapi rencana dan aksi militer AS, Inggris dan Australia di Irak. Pada tanggal 17 Juli 2009, bom meledak di Hotel Ritz Carlton dan Hotel JW Marriot di Jakarta, menewaskan sembilan orang dan melukai lebih dari 50 lainnya. Pemerintah telah menangkap dan mendakwa beberapa pihak terkait insiden ini, dan tetap melakukan investigasi terhadap insiden ini dan menganggap bahwa hal-hal ini terkait dengan kegiatan kelompok militan Islam tertentu.

Serangan teroris dan akibatnya dapat berdampak buruk bagi industri penerbangan Indonesia. Dampak yang potensial termasuk kerugian yang besar terkait jumlah penumpang bepergian dan pendapatan pada industri penerbangan, meningkatnya beban keamanan dan asuransi, meningkatnya kekhawatiran tentang serangan teroris di masa yang akan datang, keterlambatan karena peningkatan keamanan dan kekurangnya *passenger yield* akibat rendahnya permintaan untuk perjalanan udara. Serangan teroris tambahan, walaupun tidak diarahkan pada atau dikaitkan dengan industri penerbangan, atau ketakutan serangan tersebut, secara negatif dapat mempengaruhi industri penerbangan dan mengakibatkan penurunan lalu lintas dan *passenger yield*, meningkatkan keterlambatan penerbangan atau pembatalan terkait dengan peraturan baru pemerintah dan peningkatan biaya keamanan, bahan bakar, asuransi dan lainnya. Perseroan tidak dapat memastikan bahwa peristiwa-peristiwa teroris tersebut tidak akan merugikan industri penerbangan secara umum atau bisnis Perseroan.

10. Asuransi mungkin menjadi lebih sulit atau mahal didapatkan

Sejak tanggal 11 September 2001 serangan teroris di Amerika Serikat, asuransi penerbangan secara signifikan meningkatkan premi per penumpang terkait tambahan asuransi dan mengurangi jumlah maksimum pertanggungan kewajiban pihak ketiga untuk klaim yang diakibatkan oleh tindakan terorisme, perang atau peristiwa serupa. Sesuai dengan asuransi penerbangan pada umumnya, Perseroan tidak mengasuransikan beberapa risiko bisnis termasuk risiko gangguan usaha, kehilangan keuntungan atau pendapatan dan kehilangan bisnis yang timbul sebagai akibat dari kegagalan mekanis. Sejauh dimana risiko yang tidak diasuransikan tersebut bernilai material, Perseroan dapat terpengaruh secara material dan negatif. Tidak ada kepastian bahwa asuransi Perseroan dapat menutup kerugian yang sebenarnya. Apabila kerugian yang ditanggung Perseroan melebihi dari nilai pertanggungan asuransi maka Perseroan mungkin harus menanggung kerugian yang akan berdampak negatif yang bersifat material terhadap kegiatan usaha Perseroan.

Dengan adanya serangan teroris dan beberapa kejadian lainnya, asuransi maskapai penerbangan tertentu dapat menjadi lebih mahal, tidak tersedia atau tersedia hanya dengan nilai pertanggungan yang kecil yang tidak sesuai dengan syarat tingkat pertanggungan yang diwajibkan oleh pihak yang menyewakan pesawat atau peraturan pemerintah yang berlaku. Keterbatasan Perseroan untuk mendapatkan asuransi yang dapat diterima secara umum atau tidak sama sekali, terkait kewajiban umum atau aset tertentu dapat berdampak negatif yang bersifat material terhadap kondisi keuangan dan hasil usaha Perseroan.

Risiko Terkait Indonesia

Sebagian besar dari operasi Perseroan dan seluruh aset Perseroan berada di Indonesia. Akibatnya, kondisi politik, ekonomi dan sosial di Indonesia di masa yang akan datang, serta tindakan dan kebijakan tertentu yang mungkin diambil atau diadopsi oleh Pemerintah, atau menghilangkan dari yang diambil atau diadopsi, dapat berpengaruh secara negatif yang bersifat material terhadap bisnis, kondisi keuangan, hasil usaha dan prospek Perseroan.

1. Perubahan ekonomi domestik, regional atau global dapat mempengaruhi bisnis Perseroan.

Krisis ekonomi yang melanda Asia Tenggara, termasuk Indonesia, dari pertengahan tahun 1997 dapat dilihat di Indonesia, antara lain, depresiasi mata uang, pertumbuhan ekonomi negatif, suku bunga yang tinggi, kerusuhan sosial dan perkembangan politik yang luar biasa. Kondisi ini berdampak negatif yang bersifat material pada bisnis di Indonesia. Krisis ekonomi mengakibatkan kegagalan beberapa perusahaan Indonesia melalui ketidakmampuan atau sebaliknya dalam pemenuhan kewajibannya tepat waktu. Perekonomian Indonesia masih sangat dipengaruhi oleh krisis ekonomi Asia dan, baru-baru ini, oleh krisis ekonomi global yang dimulai pada akhir tahun 2007, terbukti dengan penurunan laju pertumbuhan menjadi 4,50% pada tahun 2009 dari 6,1% pada tahun 2008 dan 6,3% pada tahun 2007. Pasar keuangan global telah mengalami, dan mungkin akan terus mengalami, gangguan signifikan yang berasal dari kekurangan likuiditas di AS dan kredit *sub-prime* pada kredit perumahan sejak pertengahan tahun 2007, dimana hal ini menyebabkan masalah likuiditas yang mengakibatkan kebangkrutan bagi banyak institusi, dan mengakibatkan *bailout* pemerintah pada beberapa bank dan lembaga lainnya oleh pemerintah. Krisis global ini juga mengakibatkan kekurangan dalam ketersediaan kredit, penurunan investasi langsung dari pihak asing, kegagalan institusi keuangan secara global, penurunan nilai pasar saham global, perlambatan pertumbuhan ekonomi global dan penurunan permintaan komoditas tertentu.

Sebagai akibat dari krisis ekonomi, Pemerintah harus bergantung pada dukungan dari kreditur internasional dan Pemerintah internasional untuk mencegah terjadinya gagal bayar hutang. Pemerintah terus mengalami defisit fiskal yang besar dan tingginya tingkat hutang negara dalam mata uang asing, cadangan devisa dalam mata uang yang asing yang kecil, mata uang Rupiah yang tidak stabil serta memiliki likuiditas yang buruk, dan sektor perbankan yang lemah dan memiliki *non-performing loan* yang tinggi. Kebutuhan dana Pemerintah untuk daerah yang terkena musibah tsunami di Samudra Hindia pada bulan Desember 2004 dan bencana alam lainnya, serta kenaikan harga minyak, dapat meningkatkan defisit fiskal Pemerintah. Inflasi (diukur berdasarkan perubahan indeks harga konsumen dari tahun ke tahun) tetap tidak stabil dengan tingkat inflasi tahunan sebesar 2,78% pada tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009. Tingkat suku bunga di Indonesia juga mengalami ketidakstabilan dalam beberapa tahun terakhir, sehingga memiliki dampak negatif yang bersifat material terhadap kemampuan perusahaan-perusahaan Indonesia dalam memenuhi hutang yang ada. Kesulitan ekonomi yang dihadapi Indonesia selama krisis ekonomi Asia yang dimulai pada tahun 1997 mengakibatkan, antara lain, volatilitas yang signifikan pada suku bunga, yang memiliki dampak negatif terhadap kemampuan beberapa perusahaan Indonesia dalam memenuhi hutang yang ada. Sedangkan suku bunga Bank sertifikat Bank Indonesia satu bulan telah menurun dari tingkat tertingginya sebesar 70,8% pada bulan Juli akhir tahun 1998 menjadi 6,5% pada tanggal 31 Desember 2009, tidak adanya kepastian bahwa perbaikan kondisi ekonomi akan terus berlanjut atau memburuknya perekonomian Indonesia dan seluruh kawasan Asia Pasifik beberapa tahun lalu tidak akan terjadi di masa yang akan datang. Secara khusus, hilangnya kepercayaan investor pada sistem keuangan negara berkembang dan pasar lain, atau faktor lain, dapat menyebabkan peningkatan volatilitas di pasar keuangan internasional dan Indonesia dan menghambat atau mengubah arah pertumbuhan ekonomi global dan perekonomian Indonesia.

Krisis ekonomi global yang dimulai pada akhir tahun 2007 telah memberikan dampak terhadap perekonomian global, termasuk Indonesia dan Asia Tenggara, yang telah ditandai antara lain dengan adanya kekurangan dalam ketersediaan kredit, penurunan investasi langsung pihak asing, kegagalan lembaga-lembaga keuangan global, penurunan pasar saham global dan perlambatan pertumbuhan ekonomi global. Industri penerbangan sangat terpengaruh oleh siklus ekonomi dan telah mengalami kerugian keuangan yang sangat signifikan ketika perekonomian memburuk. Dengan demikian, memburuknya perekonomian dapat memberikan dampak yang signifikan pada permintaan untuk pelayanan penerbangan Perseroan. Selain itu, kurangnya kredit yang tersedia dan kurangnya kepercayaan terhadap pasar keuangan terkait memburuknya kondisi pasar dapat mempengaruhi akses Perseroan untuk mendapatkan pendanaan. Setiap hal tersebut sebelumnya dapat menimbulkan dampak material dan negatif terhadap bisnis, kondisi keuangan, hasil usaha dan prospek Perseroan.

2. *Ketidakstabilan politik dan sosial di Indonesia dapat secara negatif mempengaruhi perekonomian yang bisa memberikan dampak negatif yang bersifat material terhadap bisnis, kondisi keuangan, hasil dan prospek usaha Perseroan.*

Sejak tahun 1998, Indonesia telah mengalami perubahan demokrasi, mengakibatkan kejadian politik dan sosial yang menggambarkan dinamika politik di Indonesia. Sebagai negara demokrasi yang relatif baru, secara umum Indonesia menghadapi masalah-masalah sosial-politik yang beragam.

Sejak tahun 2000, ribuan orang Indonesia telah berpartisipasi dalam demonstrasi di Jakarta dan kota-kota lain di Indonesia baik dalam rangka mendukung atau menentang mantan Presiden Abdurahman Wahid, mantan Presiden Megawati, dan Presiden yang menjabat saat ini, Susilo Bambang Yudhoyono, serta dalam menanggapi isu-isu tertentu, termasuk pengurangan subsidi BBM, privatisasi aset negara, langkah-langkah anti-korupsi, *bailout* PT Bank Century Tbk pada tahun 2008, desentralisasi dan otonomi daerah serta kampanye militer yang dipimpin Amerika di Afghanistan dan Irak.

Pada tahun 2004, warga negara Indonesia secara langsung memilih Presiden, Wakil-Presiden dan wakil-wakil di Parlemen Indonesia untuk pertama kalinya. Warga negara Indonesia juga mulai secara langsung memilih kepala dan wakil pemerintah lokal dan regional. Sangat dimungkinkan bahwa peningkatan aktivitas pemilu akan disertai oleh peningkatan aktivitas politik di Indonesia. Pada bulan April 2009, pemilu diadakan untuk memilih wakil rakyat di Dewan Perwakilan Rakyat Indonesia (termasuk wakil-wakil nasional, propinsi dan kabupaten). Pemilihan Presiden Indonesia, diadakan pada bulan Juli 2009, dengan hasil terpilihnya kembali Presiden Yudhoyono. Walaupun pada April 2009 dan Juli 2009 pemilihan dilaksanakan dengan damai, kampanye politik di Indonesia dapat membawa tingkat ketidakpastian politik dan sosial. Di masa lalu, politik dan perkembangan sosial di Indonesia tidak dapat diprediksi. Gangguan sosial dan sipil dapat secara langsung atau tidak langsung, material dan secara negatif mempengaruhi bisnis, kondisi keuangan, hasil usaha dan prospek Perseroan.

Perubahan dalam Pemerintahan dan kebijakan Pemerintah mungkin memiliki dampak langsung terhadap bisnis dan harga saham Perseroan. Selain itu, Indonesia telah mengalami beberapa konflik sosial yang diakibatkan oleh masalah ekonomi, dimana pada saat-saat tertentu berubah menjadi kerusuhan dan kekerasan. Pada bulan Juni 2001, demonstrasi dan pemogokan telah terjadi paling sedikit di 19 kota setelah Pemerintah memberikan peraturan mengenai peningkatan harga BBM sebesar 30%. Demonstrasi serupa terjadi kembali pada Januari 2003 ketika Pemerintah berusaha menaikkan harga BBM, serta beban listrik dan telepon. Di kedua kasus tersebut, Pemerintah terpaksa mencabut, menunda atau mengurangi secara signifikan rencana kenaikan harga-harga tersebut. Pada bulan Oktober 2005, Pemerintah mengurangi subsidi BBM kepada masyarakat, sehingga menaikkan harga bensin premium sekitar 87,5% menjadi Rp4.500 per liter, harga bensin biasa dan solar sekitar 104,8% menjadi Rp4.300 per liter, dan harga minyak tanah sekitar 185,7% menjadi Rp2.000 per liter, menyebabkan demonstrasi publik yang besar. Harga untuk produk-produk ini terus meningkat. Pada bulan Mei 2008, Pemerintah lebih lanjut menurunkan subsidi BBM kepada masyarakat, yang juga menimbulkan demonstrasi publik. Pemotongan subsidi BBM serupa memberikan kontribusi pada ketidakstabilan politik yang mengarah pada pengunduran diri Presiden Soeharto pada tahun 1998, yang memiliki efek negatif terhadap bisnis di Indonesia. Tidak ada jaminan bahwa perubahan kebijakan Pemerintah dan Pemerintahan di masa yang akan datang tidak akan mengakibatkan ketidakstabilan politik dan sosial.

Gerakan separatis dan bentrokan antara kelompok agama dan etnis juga mengakibatkan ketidakstabilan sosial dan sipil di wilayah Indonesia. Di propinsi Aceh dan Papua (dahulu Irian Jaya), sering terjadi bentrokan antara pendukung gerakan-gerakan separatis dan militer Indonesia. Di propinsi Maluku dan Kalimantan Barat, bentrokan antara kelompok agama dan kelompok etnis telah mengakibatkan ribuan korban dan pengungsian selama beberapa tahun terakhir. Pemerintah telah berusaha untuk menyelesaikan masalah di kawasan bermasalah tersebut dengan keberhasilan yang terbatas kecuali di propinsi Aceh di mana kesepakatan antara Pemerintah dan separatis Aceh tercapai dan pemilihan daerah yang damai diadakan dengan beberapa mantan separatis sebagai calon.

3. Pertumbuhan otonomi daerah berpotensi menciptakan lingkungan bisnis yang tidak pasti bagi Perseroan dan dapat menambah beban Perseroan.

Dalam menanggapi kenaikan permintaan dan pernyataan otonomi daerah di pemerintahan daerah Indonesia, Pemerintah baru-baru ini mendelegasikan otonomi daerah ke beberapa pemerintahan daerah, memungkinkan pengenaan pajak dan beban lainnya oleh pemerintah daerah sesuai dengan wilayah hukum mereka dimana hal ini membutuhkan partisipasi masyarakat lokal dan investasi pada bisnis tersebut. Peningkatan otonomi daerah dapat meningkatkan peraturan-peraturan pada bisnis Perseroan, membutuhkan restrukturisasi organisasi dan meningkatkan pajak dan beban lain dalam menjalankan kegiatan usaha, semua ini dapat berdampak material dan negatif terhadap bisnis, prospek, kondisi keuangan, dan hasil usaha Perseroan.

4. Indonesia terletak di zona gunung berapi yang masih aktif dan memiliki risiko seismik yang tinggi yang dapat mengganggu kegiatan usaha Perseroan.

Kepulauan Indonesia merupakan salah satu daerah yang memiliki aktivitas vulkanik teraktif di dunia. Karena Indonesia terletak pada zona pertemuan tiga patahan tektonik utama, sehingga memiliki risiko terhadap kegiatan seismik yang signifikan yang dapat menyebabkan letusan gunung berapi, gempa bumi, dan tsunami. Pada tanggal 26 Desember 2004, gempa bumi bawah laut di lepas pantai Sumatera mengakibatkan tsunami yang menghantam penduduk di dekat garis pantai di Indonesia, Thailand dan Sri Lanka. Di Indonesia diperkirakan lebih dari 220.000 jiwa meninggal atau dicatat hilang dalam bencana. Setelah gempa tsunami Desember 2004 dan gempa bumi susulan terjadi di Indonesia, menyebabkan korban jiwa dan kerusakan signifikan. Sebagai contoh, gempa bumi melanda selatan kota Jawa Tengah Yogyakarta bulan Mei 2006, di lepas pantai selatan Jawa pada bulan Juli 2006, Solok di Sumatra Barat di bulan Maret 2007 dan Sumatera Selatan pada bulan September 2007. Ada juga beberapa gempa bumi di daerah Sulawesi dengan besaran gempa berkisar antara 4,6 sampai 7,7 skala Ritcher pada tahun 2008 dan 2009, terakhir terjadi pada bulan Februari 2009 ketika gempa berkekuatan 7,0 skala Ritcher melanda Sulawesi. Gempa itu diikuti oleh dua gempa susulan namun tidak menimbulkan tsunami dan tidak ada laporan korban atau kerusakan. Pada bulan Januari 2009, sebuah gempa berkekuatan 7,6 skala Ritcher melanda sekitar 95 mil sebelah utara Manokwari, diikuti oleh gempa besar dan serangkaian gempa susulan. Bencana ini menewaskan sedikitnya empat orang dan melukai sedikitnya 37 orang. Aliran listrik juga terputus di kota dengan penduduk sekitar 160.000 orang tersebut. Pada bulan September 2009, gempa berkekuatan 6,0 skala Ritcher melanda Tasikmalaya, Jawa Barat, yang menewaskan sedikitnya 72 jiwa dan gempa berkekuatan 7,6 skala Ritcher melanda Padang Sumatra, yang menewaskan sedikitnya 400 orang dan menimbun ribuan orang di bawah reruntuhan.

Selain peristiwa geologis, hujan lebat pada bulan Desember 2006 mengakibatkan banjir yang menewaskan lebih dari 100 jiwa dan pengungsi lebih dari 400.000 orang di barat laut Pulau Sumatera. Banjir pada bulan Januari dan Februari 2007 di sekitar ibukota, Jakarta, menewaskan sedikitnya 30 jiwa dan pengungsi sedikitnya 340.000 orang. Pada bulan Juli 2007, setidaknya 9 orang tewas dan sedikitnya 16.000 orang terpaksa meninggalkan rumah mereka karena banjir dan tanah longsor yang disebabkan oleh hujan deras di Pulau Sulawesi. Baru-baru ini, pada bulan Januari 2009, hujan lebat menyebabkan bendungan era kolonial di luar Jakarta meledak, menghanyutkan dinding air berlumpur ke lingkungan yang padat dan menewaskan sedikitnya 58 orang. Banjir ini juga menyebabkan banyak orang yang hilang dan ratusan rumah terendam.

Pada bulan Nopember dan Desember 2010 terjadi letusan gunung berapi dari Gunung Merapi dan Gunung Bromo. Dua gunung berapi yang paling aktif di Indonesia, mengakibatkan pembatasan penerbangan di Indonesia. Hal ini mengharuskan Perseroan membatalkan sekitar 190 penerbangan pulang pergi ke dan dari beberapa tujuan termasuk Yogyakarta, Jakarta dan tujuan lain di Jawa Tengah. Perseroan juga diharuskan untuk mengalihkan rute penerbangan (dan menambah jarak penerbangan) ke tujuan tertentu di Indonesia dan luar negeri untuk menghindari abu vulkanik. Pembatalan penerbangan tersebut memberikan dampak negatif terhadap pendapatan penumpang Perseroan dan volume penumpang dan pengalihan rute penerbangan meningkatkan biaya bahan bakar Perseroan dan biaya penerbangan lainnya untuk periode tiga bulan yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010.

Sementara peristiwa seismik baru-baru ini tidak memiliki dampak ekonomi yang signifikan terhadap pasar modal Indonesia. Pemerintah juga telah mengeluarkan banyak dana untuk pertolongan darurat dan usaha-usaha relokasi tempat tinggal korban bencana. Sebagian besar beban tersebut ditanggung oleh pemerintah luar negeri dan lembaga bantuan internasional. Tidak terdapat kepastian bahwa bantuan tersebut akan terus datang, atau bahwa bantuan tersebut dapat mencapai korban yang membutuhkan tepat waktu. Apabila Pemerintah tidak dapat mendistribusikan bantuan luar negeri kepada korban yang membutuhkan tepat waktu maka ketidakstabilan politik dan sosial dapat terjadi. Selanjutnya, upaya-upaya perbaikan maupun bantuan kemungkinan besar membebani keuangan Pemerintah, dan dapat mempengaruhi kemampuan Pemerintah untuk memenuhi kewajibannya. Kegagalan pembayaran tersebut, atau deklarasi moratorium atas Surat Hutang Negara ("SUN") dapat menimbulkan kejadian kelalaian untuk hutang-hutang sektor swasta termasuk hutang Perseroan, sehingga dapat secara material dan negatif mempengaruhi bisnis, kondisi keuangan, hasil operasi dan prospek usaha Perseroan.

Perseroan tidak dapat memastikan bahwa nilai pertanggungan yang ada akan cukup melindungi Perseroan dari potensi kerugian akibat bencana alam dan peristiwa lain di luar kendali Perseroan. Selain itu, Perseroan tidak dapat memastikan bahwa premi yang harus dibayar untuk asuransi tersebut setelah perpanjangan tidak akan meningkat secara signifikan, yang mungkin secara negatif mempengaruhi kondisi keuangan dan hasil usaha Perseroan. Selain itu, Perseroan tidak dapat memastikan bahwa peristiwa geologi di masa yang akan datang tidak akan memberikan dampak pada perekonomian Indonesia. Sebuah gempa yang signifikan atau gangguan geologi lainnya di setiap kota di Indonesia yang berpenduduk banyak dan pusat-pusat keuangan dapat sangat mengganggu perekonomian Indonesia dan merusak kepercayaan investor, sehingga dapat secara material dan negatif mempengaruhi bisnis, kondisi keuangan, hasil dan prospek usaha Perseroan.

5. Depresiasi atau volatilitas nilai tukar Rupiah dapat secara negatif mempengaruhi bisnis, kondisi keuangan, hasil usaha dan prospek Perseroan.

Hampir seluruh kewajiban hutang, kewajiban pembayaran sewa, beban pemeliharaan dan perbaikan dan bahan bakar adalah dalam mata uang Dolar Amerika Serikat, sementara sekitar separuh dari pendapatan Perseroan adalah dalam mata uang Rupiah dan sisanya dalam mata uang asing lainnya. Laporan keuangan konsolidasi Perseroan dilaporkan dalam Rupiah. Dengan demikian, Perseroan memiliki risiko nilai tukar, khususnya, risiko nilai tukar berkaitan dengan fluktuasi Dolar Amerika Serikat terhadap nilai tukar Rupiah. Perseroan saat ini tidak melakukan nilai lindung terhadap risiko dari nilai tukar mata uang asing.

Salah satu penyebab langsung dari krisis ekonomi yang dimulai di Indonesia pada pertengahan 1997 adalah depresiasi dan volatilitas nilai tukar Rupiah, yang diukur terhadap mata uang lain, seperti Dolar Amerika Serikat. Meskipun Rupiah telah dihargai jauh dari titik rendah sekitar Rp17.000 per Dolar Amerika Serikat pada bulan Januari 1998, namun Rupiah terus mengalami volatilitas yang signifikan. Perseroan tidak dapat memastikan bahwa Rupiah tidak akan terdepresiasi dan terfluktuasi berkelanjutan, dimana kebijakan nilai tukar saat ini akan tetap sama, atau dimana Pemerintah akan, atau akan mampu, bertindak bila diperlukan untuk menstabilkan, memelihara atau meningkatkan nilai Rupiah, dan tidak akan bertindak untuk mendekvaluasi Rupiah, atau bahwa setiap tindakan tersebut, jika diambil, akan berhasil.

Rupiah secara umum dapat ditukar dan ditransfer dengan bebas (kecuali bank-bank Indonesia dimana mereka tidak dapat mengalihkan Rupiah kepada orang-orang di luar Indonesia dan tidak dapat melakukan transaksi tertentu yang bukan penduduk). Namun, dari waktu ke waktu, Bank Indonesia telah melakukan intervensi dalam pasar pertukaran mata uang sebagai kelanjutan dari kebijakan Bank Indonesia, baik dengan menjual Rupiah atau dengan menggunakan cadangan mata uang asing untuk membeli Rupiah. Perseroan tidak dapat memastikan bahwa kebijakan nilai tukar yang mengambang dari Bank Indonesia tidak akan diubah, bahwa depresiasi Rupiah yang berkelanjutan terhadap mata uang lainnya, termasuk Dolar Amerika Serikat, tidak akan terjadi, atau bahwa Pemerintah akan mengambil tindakan untuk menstabilkan, memelihara atau meningkatkan nilai Rupiah, atau bahwa salah satu tindakan ini, jika diambil, akan berhasil.

Modifikasi kebijakan nilai tukar mengambang bisa mengakibatkan tingginya suku bunga domestik, kekurangan likuiditas, kontrol modal atau nilai tukar atau pemotongan bantuan keuangan tambahan oleh pemberi pinjaman multinasional. Hal ini dapat mengakibatkan pengurangan aktifitas ekonomi, resesi ekonomi, dan penurunan volume penumpang, dan sebagai hasilnya, Perseroan juga akan menghadapi kesulitan pendanaan untuk ekspansi armada pesawat dan dalam menerapkan strategi bisnis Perseroan. Setiap konsekuensi tersebut dapat memberikan dampak negatif yang bersifat material terhadap usaha, kondisi keuangan, hasil dan prospek usaha Perseroan.

6. Penurunan peringkat kredit Indonesia dan perusahaan Indonesia dapat secara material dan negatif mempengaruhi Perseroan dan harga pasar dari saham yang ditawarkan.

Sejak tahun 1997, sejumlah badan internasional pemeringkat kredit, termasuk Moody's Investors Service, Inc ("Moody's") dan Standard & Poor's, menurunkan peringkat utang luar negeri Indonesia dan peringkat kredit dari berbagai instrumen kredit Pemerintah, sebagian besar bank-bank Indonesia dan perusahaan lainnya. Saat ini, peringkat hutang dengan mata uang asing adalah "Ba2" oleh Moody, meningkat dari "Ba3" pada tanggal 16 September 2009, "BB" oleh Standard & Poor's, meningkat dari "BB+" pada tanggal 12 Maret 2010 dan "BB+" oleh Fitch Rating Service ("Fitch"), meningkat dari "BB" pada tanggal 25 Januari 2010. Peringkat-peringkat ini merefleksikan penilaian atas kemampuan keuangan Pemerintah secara keseluruhan untuk membayar kewajibannya dan kemampuan atau niat Pemerintah untuk memenuhi komitmen finansialnya pada saat jatuh tempo.

Tidak ada kepastian yang dapat diberikan bahwa Moody's, Standard & Poor's, Fitch atau badan internasional pemeringkat kredit lainnya akan tidak lebih lanjut menurunkan peringkat kredit Indonesia atau perusahaan Indonesia lainnya. Setiap penurunan rating Indonesia dapat berdampak buruk pada likuiditas pasar keuangan Indonesia, kemampuan Pemerintah dan perusahaan di Indonesia, termasuk Perseroan, untuk meningkatkan pendanaan tambahan dan tingkat suku bunga dan syarat komersial lainnya dimana tersedianya pendanaan tambahan tersebut dan hal ini dapat berdampak material dan negatif terhadap kinerja keuangan Perseroan.

Risiko terkait Investasi pada saham Perseroan

1. *Harga saham Perseroan dapat berfluktuasi di masa yang akan datang*

Harga saham Perseroan setelah Penawaran Umum dapat berfluktuasi yang disebabkan beberapa faktor, termasuk:

- prospek bisnis dan kegiatan operasional Perseroan;
- perbedaan antara kondisi keuangan dan hasil kegiatan usaha yang sebenarnya dibandingkan dengan perkiraan para investor dan analis;
- perubahan rekomendasi atau persepsi dari para analis terhadap Perseroan atau Indonesia;
- perubahan pada kondisi ekonomi, sosial, politik atau pasar di Indonesia
- perubahan harga efek bersifat ekuitas dari perusahaan-perusahaan asing (terutama di Asia) di pasar berkembang;
- penambahan atau pengurangan personel inti;
- keterlibatan dalam litigasi, dan
- tingginya fluktuasi harga saham.

2. *Penjualan saham Perseroan di masa yang akan datang dapat berdampak negatif terhadap harga pasar saham Perseroan.*

Penjualan saham Perseroan di pasar dalam jumlah besar, atau persepsi bahwa sejumlah penjualan saham Perseroan akan terjadi di masa yang akan datang, dapat memberikan pengaruh negatif pada harga pasar pada saat itu atau kemampuan Perseroan untuk memperoleh modal dari penawaran umum melalui penerbitan saham atau surat berharga yang berkaitan dengan ekuitas (*equity-linked securities*) kepada publik. Perseroan telah menyetujui ketentuan-ketentuan tertentu sesuai dengan kemampuan Perseroan untuk mengalihkan atau melepaskan saham Perseroan untuk jangka waktu yang terbatas setelah penutupan Penawaran Umum. Dimana hal tersebut dibatasi oleh ketentuan-ketentuan tertentu dan pengesampingan oleh Agen Penjual Internasional. Setelah penawaran umum selesai, Pemerintah, melalui Menteri Badan Usaha Milik Negara, akan memegang sekitar 69% saham dari sisa saham (*outstanding shares*). Pemerintah telah mengumumkan bahwa secara umum pemerintah bermaksud untuk melakukan privatisasi terhadap Badan Usaha Milik Negara, yang mungkin menyebabkan penjualan saham Perseroan di masa yang akan datang sebagai bagian dari rencana privatisasi. Pemerintah belum menandatangani perjanjian yang mengikat tetapi telah memberitahukan Agen Penjual Internasional dan Perseroan bahwa saat ini Pemerintah tidak bermaksud untuk menawarkan, menjual, menggadaikan, mengalihkan, baik secara langsung maupun tidak langsung, sahamnya di dalam Perseroan dalam jangka waktu enam bulan sejak tanggal terdaftarnya saham Perseroan. Namun demikian, penjualan saham dengan jumlah besar oleh pemegang saham Perseroan, atau penjualan saham baru oleh Perseroan di masa yang akan datang, setelah berakhirnya ketentuan-ketentuan tersebut, atau persepsi bahwa penjualan tersebut akan terjadi, dapat menyebabkan harga saham Perseroan turun dan membuat kemampuan untuk mendapatkan modal tambahan menjadi lebih sulit.

3. *Kemampuan Perseroan untuk membayar dividen di masa yang akan datang akan bergantung pada laba di masa yang akan datang, kondisi keuangan, arus kas, kebutuhan modal kerja, ekspansi armada pesawat dan pembatasan dari kreditur Perseroan.*

Jumlah pembayaran dividen Perseroan di masa yang akan datang, jika ada, akan tergantung pada laba ditahan di masa yang akan datang, kondisi keuangan, arus kas, dan kebutuhan modal kerja serta belanja modal Perseroan, komitmen kontraktual dan beban sewa pesawat yang terjadi sebagai akibat dari ekspansi armada pesawat Perseroan. Perseroan tidak dapat memastikan bahwa Perseroan akan mampu membayar dividen atau bahwa Direksi Perseroan akan mengumumkan pembagian dividen. Ketentuan yang ada dalam perjanjian Pinjaman ECA dan Pinjaman Komersial membatasi jumlah dividen yang mungkin dapat dibayarkan oleh Perseroan sampai 50% dari laba bersih untuk setiap periode pelaporan. Selain itu, Perseroan mungkin memiliki pembatasan yang diatur dalam ketentuan-ketentuan dari perjanjian pembiayaan di masa yang akan datang untuk membayar dividen setelah periode tertentu sebagaimana disetujui oleh kreditur. Perseroan juga dapat mengadakan perjanjian pembiayaan serupa di masa yang akan datang dimana dapat membatasi kemampuan Perseroan untuk membayar dividen, dan dapat menimbulkan pengeluaran atau kewajiban yang dapat mengurangi kas yang tersedia untuk membayar dividen.



Garuda Indonesia

Berdasarkan laporan keuangan untuk tahun yang berakhir 30 September 2010, Perseroan mengalami saldo laba negatif dan, sebagai akibatnya, Perseroan tidak dapat membagikan dividen sampai dengan Perseroan memiliki saldo laba positif. Dividen dinyatakan dalam Rupiah, dan hanya dapat diubah ke dalam mata uang asing yang diinginkan dengan risiko nilai tukar yang kurang menguntungkan. Perseroan tidak dapat menjamin bahwa dividen akan dibayar dalam jumlah yang sama dengan tahun-tahun sebelumnya atau bahkan tidak sama sekali. Akibatnya, satu-satunya sumber pendapatan para pemegang saham diperoleh dari kenaikan nilai saham Perseroan.

Sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia dan Anggaran Dasar Perseroan, laba bersih Perseroan dapat dibagikan kepada Pemegang Saham sebagai dividen setelah penyisihan dana cadangan wajib yang dipersyaratkan undang-undang. Pembagian dividen harus disetujui oleh Pemegang Saham melalui keputusan RUPS Tahunan berdasarkan rekomendasi Direksi Perseroan. Dividen hanya boleh dibagikan apabila Perseroan mempunyai saldo laba positif. Perseroan tidak dapat menjamin bahwa Perseroan tidak akan mengalami saldo laba negatif lagi di kemudian hari dan karenanya Perseroan tidak dapat membagikan dividen pada kurun waktu tersebut.

Manajemen Perseroan dengan ini menyatakan bahwa Perseroan telah mengungkapkan seluruh risiko usaha material yang disusun berdasarkan bobot risiko terhadap kegiatan usaha utama dan keuangan Perseroan.

BAB VI. KEJADIAN PENTING SETELAH TANGGAL LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN

Tidak ada kejadian penting yang mempunyai dampak cukup material terhadap keadaan keuangan dan hasil usaha PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk yang terjadi setelah tanggal laporan Auditor Independen tertanggal 23 Desember 2010 atas laporan keuangan konsolidasi yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 yang telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Rekan dengan pendapat wajar tanpa pengecualian yang perlu diungkapkan dalam prospektus ini.

BAB VII. KETERANGAN TENTANG PERSEROAN DAN ANAK PERUSAHAAN

1. Riwayat Singkat Perseroan

Perseroan didirikan dengan nama Garuda Indonesian Airways N.V. yang berkedudukan di Jakarta Pusat berdasarkan Akta Perseroan Terbatas No. 137 tanggal 31 Maret 1950, yang dibuat dihadapan Raden Kadiman, Notaris di Jakarta, telah disetujui oleh Menteri Kehakiman Republik Indonesia Serikat dalam keputusannya tertanggal 31 Maret 1950 dengan No. J.A. 5/12/10, telah didaftarkan dalam buku register di Kantor Pengadilan Negeri di Jakarta di bawah No. 327 pada tanggal 24 April 1950, dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia Serikat No. 30 tanggal 12 Mei 1950, Tambahan No. 136. Selanjutnya berdasarkan Undang-undang No. 9 Tahun 1969 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang No. 1 Tahun 1969 (Lembaran Negara tahun 1969 No. 16) tentang Bentuk-bentuk Usaha Negara menjadi Undang-undang (Lembaran Negara tahun 1969 No. 40), Peraturan Pemerintah No.12 tahun 1969 tentang Perusahaan Perseroan (Persero) (Lembaran Negara tahun 1969 No. 21), Peraturan Pemerintah No.67 tahun 1971 (Lembaran-Negara tahun 1971 No. 87) tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Negara (P.N.) Perhubungan Udara "Garuda Indonesian Airways" menjadi Perusahaan Perseroan (Persero), juncto Surat Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia, tertanggal 4 Januari 1975 No.KEP-2/MK/IV/1/1975 tentang Penetapan Modal Perusahaan Perseroan (Persero) "PT Garuda Indonesian Airways", dilakukan penyesuaian terhadap bentuk hukum Perusahaan Negara (P.N.) Perhubungan Udara "Garuda Indonesian Airways" menjadi Perusahaan Perseroan (Persero), dimana dengan dilakukannya penyesuaian tersebut, Perusahaan Negara "Garuda Indonesian Airways" dinyatakan bubar pada saat pendirian Perusahaan Perseroan (Persero).

Status Perseroan sebagai Perusahaan Perseroan (Persero) PT Perusahaan Penerbangan Garuda Indonesia (Persero) dibentuk berdasarkan Akta Pendirian No. 8 tanggal 4 Maret 1975 sebagaimana diubah dengan Akta Perubahan No. 42 tanggal 21 April 1975, dan kemudian diubah dengan Akta Perubahan No. 24 tanggal 12 Juni 1975, ketiganya dibuat di hadapan Soeelman Ardjasasmita, S.H., Notaris di Jakarta yang telah mendapat pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia berdasarkan Surat Keputusan No. Y.A. 5/225/8 tertanggal 23 Juni 1975, dan telah didaftarkan di Pengadilan Negeri Jakarta pada tanggal 1 Juli 1975 berturut-turut di bawah No. 2250, 2251, dan 2252, serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 68, tanggal 26 Agustus 1975, Tambahan No. 434 ("Akta Pendirian").

Anggaran Dasar yang dimuat dalam Akta Pendirian tersebut selanjutnya secara berturut-turut diubah sebagai berikut:

1. Akta Perubahan Anggaran Dasar No. 3 tanggal 4 April 1989, yang dibuat di hadapan Soeelman Ardjasasmita, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah mendapat persetujuan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia berdasarkan Surat Keputusan No. C2-4163.HT.01.04.TH'89 tanggal 3 Mei 1989, didaftarkan di Kantor Pengadilan Negeri Jakarta Pusat di bawah No. 919/1989 tanggal 16 Mei 1989, serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 44 tanggal 2 Juni 1989, Tambahan No. 970 ("Akta No. 3/1989").

Berdasarkan Akta No. 3/1989, para pemegang saham Perseroan menyetujui untuk (i) meningkatkan modal dasar Perseroan dari Rp200.000.000.000,00 yang terbagi atas 4.000 saham prioritas dan 16.000 saham biasa, masing-masing saham dengan nilai nominal sebesar Rp10.000.000,00 per lembar saham menjadi Rp1.000.000.000,00 yang terbagi atas 4.000 saham prioritas dan 6.000 saham biasa, masing-masing saham dengan nilai nominal Rp100.000.000,00 per lembar saham; (ii) meningkatkan modal ditempatkan Perseroan dari Rp40.000.000.000,00 menjadi Rp400.000.000.000,00 dan modal disetor Perseroan dari Rp20.000.000.000,00 menjadi Rp400.000.000.000,00; dan (iii) mengadakan perubahan atas seluruh anggaran dasar Perseroan.

2. Akta Pernyataan Keputusan di Luar Rapat No. 10 tanggal 3 September 1998, yang dibuat di hadapan Bandoro Raden Ayu Mahyastoe Notonagoro, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah mendapat persetujuan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia berdasarkan Surat Keputusan No. C2-23897 HT.01.04.Th.98 tanggal 6 Nopember 1998 dan diberitahukan kepada Menteri Kehakiman Republik Indonesia berdasarkan Laporan Perubahan Anggaran Dasar yang telah diterima dan dicatat pada tanggal 6 Nopember 1998 di bawah No. C2-23896 HT.01.04.Th.98, didaftarkan dalam Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat No. 4267/BH.09.05/VI/99 tanggal 4 Juni 1999, serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 63 tanggal 6 Agustus 1999, Tambahan No. 4795 ("Akta No. 10/1998").

Berdasarkan Akta No. 10/1998, para pemegang saham Perseroan menyetujui:

- a. Peningkatan Modal Dasar Perseroan dari Rp1.000.000.000.000 menjadi Rp3.594.620.000.000.
 - b. Peningkatan modal ditempatkan yang disetor penuh oleh Negara Republik Indonesia menjadi Rp898.655.000.000 yang penambahannya bersumber dari tambahan penyertaan modal Negara Republik Indonesia sebesar Rp498.655.755.089,79, berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 14 Tahun 1991 dan Peraturan Pemerintah No. 28 Tahun 1993.
 - c. Perubahan nilai nominal saham dari Rp100.000.000 per saham menjadi Rp1.000.000.
 - d. Perubahan maksud dan tujuan serta kegiatan usaha.
 - e. Perubahan dari Saham Prioritas menjadi Saham Biasa.
 - f. Untuk mengeluarkan modal PT Merpati Nusantara Airlines sebesar Rp43.853.055.431,90 dari jumlah keseluruhan Penyertaan Modal Pemerintah ke dalam Modal Perseroan sebagaimana diatur berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 14 Tahun 1991 dan surat Menteri Keuangan No. S-46/MK.016/1997 tanggal 21 Januari 1997.
 - g. Untuk merubah dan/atau menambah beberapa pasal Anggaran Dasar Perseroan sesuai dengan ketentuan Undang-undang No. 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas ("UU No. 1/1995").
3. Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 50 tanggal 22 Agustus 2001, yang dibuat di hadapan Aulia Taufani, S.H., pengganti dari Sutjipto, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah mendapat persetujuan dari Menteri Kehakiman dan Hak Asasi Manusia berdasarkan Surat Keputusan No. C-07276 HT.01.04.TH.2001 tanggal 4 September 2001, didaftarkan dalam Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat No. 4267/BH.09.05/VI/1999 tanggal 8 Agustus 2001, serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 98 tanggal 7 Desember 2001, Tambahan No. 8034 ("Akta No. 50/2001").

Berdasarkan Akta No. 50/2001, para pemegang saham Perseroan memutuskan:

- a. Menyetujui peningkatan modal dasar Perseroan dari Rp3.594.620.000.000 menjadi Rp11.540.076.000.000 terbagi atas 11.540.076 saham, masing-masing saham bernilai nominal Rp1.000.000.
- b. Menyetujui peningkatan modal ditempatkan dan disetor Perusahaan dari semula Rp898.655.000.000 menjadi Rp2.885.019.000.000.

Perubahan hal tersebut di atas mengakibatkan perubahan pada Pasal 4 Anggaran Dasar Perseroan.

4. Akta Pernyataan No. 35 tanggal 12 Oktober 2001, yang dibuat di hadapan Aulia Taufani, S.H., pengganti dari Sutjipto, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menteri Kehakiman dan Hak Asasi Manusia berdasarkan Penerimaan Laporan Akta Perubahan Anggaran Dasar No. C-11467 HT.01.04.TH.2001 tanggal 25 Oktober 2001, didaftarkan di Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat No. 2141/RUB.09.05/XI/2001 tanggal 1 Nopember 2001, serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 10 tanggal 1 Februari 2002, Tambahan No. 75 ("Akta No. 35/2001").

Berdasarkan Akta No. 35/2001, pemegang saham Perseroan menyetujui peningkatan modal ditempatkan dan disetor Perseroan dari semula Rp2.885.019.000.000 menjadi Rp6.826.564.000.000. Terkait dengan perubahan tersebut, maka Pasal 4 ayat 2 dan 3 anggaran dasar Perseroan juga diubah.

5. Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham Perubahan Anggaran Dasar No. 117 tanggal 24 Pebruari 2006 yang dibuat di hadapan Sutjipto, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia berdasarkan Penerimaan Laporan Akta Perubahan Anggaran Dasar No. C-08794 HT.01.04.TH.2006 tanggal 27 Maret 2006, didaftarkan dalam Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat No. 5878/RUB.09.05/VI/2006 tanggal 2 Juni 2006, serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 49 tanggal 20 Juni 2006, Tambahan No. 643 ("Akta No. 117/2006").

Berdasarkan Akta No. 117/2006, para pemegang saham Perseroan telah mengambil keputusan secara tertulis untuk menyetujui perubahan beberapa pasal anggaran dasar Perseroan untuk disesuaikan dengan ketentuan Undang-undang No. 19 tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara ("UU No. 19/2003").

6. Akta Pernyataan Keputusan Rapat Perubahan Anggaran Dasar No. 63 tanggal 15 Maret 2007 yang dibuat di hadapan Aulia Taufani, S.H., pengganti Sutjipto, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia berdasarkan Penerimaan Laporan Akta Perubahan Anggaran Dasar No. W7-HT.01.04-4928 tanggal 13 April 2007, didaftarkan dalam Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat No. 1340/RUB.09.05/VI/2007 tanggal 5 Juni 2007, serta diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 60 tanggal 27 Juli 2007, Tambahan No. 840 ("Akta No. 63/2007").

Berdasarkan Akta No. 63/2007, para pemegang saham Perseroan menyetujui hal-hal sebagai berikut:

- a. Pelaksanaan konversi Obligasi Wajib Konversi yang telah diterbitkan oleh Perseroan dalam rangka restrukturisasi hutang Perseroan pada tahun 2001 kepada PT (Persero) Angkasa Pura I dan PT (Persero) Angkasa Pura II berdasarkan:
 - (i). *Subscription Agreement* tanggal 10 Agustus 2001 yang dibuat dan ditandatangani oleh dan antara Perseroan, sebagai Penerbit Obligasi Wajib Konversi dan PT (Persero) Angkasa Pura I, sebagai Pemegang Obligasi Wajib Konversi;
 - (ii). *Subscription Agreement* tanggal 10 Agustus 2001 yang dibuat dan ditandatangani oleh dan antara Perseroan, sebagai Penerbit Obligasi Wajib Konversi dan PT (Persero) Angkasa Pura II, sebagai Pemegang Obligasi Wajib Konversi;
 - b. Pengeluaran 326.065 lembar saham baru dalam simpanan yang dimiliki oleh Perseroan, dengan nilai nominal per saham Rp1.000.000 atau sebesar Rp326.065.000.000 dalam rangka peningkatan modal ditempatkan dan disetor dalam Perseroan sehubungan dengan konversi atas Obligasi Wajib Konversi, yang akan diambil bagian masing-masing oleh:
 - (i). PT (Persero) Angkasa Pura I sebanyak 124.248 lembar saham dalam Perseroan dengan nilai nominal per saham Rp1.000.000 atau sebesar Rp124.248.000.000;
 - (ii). PT (Persero) Angkasa Pura II sebanyak 201.817 lembar saham dalam Perseroan dengan nilai nominal per saham Rp1.000.000 atau sebesar Rp201.817.000.000;
 - c. Perubahan Pasal 4 ayat 2 dan ayat 3 Anggaran Dasar Perseroan;
 - d. Pengesampingan ketentuan Pasal 4 ayat 5 Anggaran Dasar Perseroan mengenai hak memesan saham terlebih dahulu yang dimiliki oleh pemegang saham dan karyawan Perseroan.
7. Akta Pernyataan Keputusan Para Pemegang Saham Perubahan Anggaran Dasar No. 51 tanggal 7 Agustus 2008, yang dibuat di hadapan Sutjipto, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah mendapat persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-60235.AH.01.02.Tahun 2008 tanggal 8 September 2008, telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan di bawah No. AHU-0081465.AH.01.09.Tahun 2008 tanggal 8 September 2008, didaftarkan dalam Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat No. 8884/RUB.09-05/I/2009 tanggal 14 Januari 2009, serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 87 tanggal 28 Oktober 2008, Tambahan No. 21451 ("Akta No. 51/2008").

Berdasarkan Akta No. 51/2008, pemegang saham Perseroan telah mengambil keputusan antara lain sebagai berikut:

- a. Menyetujui perubahan maksud dan tujuan serta kegiatan usaha Perseroan;
- b. Menyetujui peningkatan modal dasar Perseroan yang semula Rp11.540.076.000.000 menjadi Rp15.000.000.000.000;
- c. Menyetujui pengeluaran/penempatan saham yang masih dalam simpanan (portepel) sejumlah 1.000.000 saham, masing-masing saham dengan nilai nominal sebesar Rp1.000.000 sehingga seluruhnya seharga Rp1.000.000.000.000 yang seluruhnya diambil bagian oleh Negara Republik Indonesia;
- d. Untuk memenuhi pengeluaran/penempatan saham yang diambil bagian pada bagian (c) di atas, menyetujui penambahan modal disetor Perseroan sebesar Rp1.000.000.000.000 yang berasal dari:
 - (i). sebesar Rp500.000.000.000 merupakan setoran Negara Republik Indonesia sesuai Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 46 Tahun 2006 tanggal 28 Desember 2006 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke dalam Modal Saham Perseroan;
 - (ii). sebesar Rp500.000.000.000 merupakan setoran Negara Republik Indonesia sesuai Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 69 Tahun 2007 tanggal 10 Desember 2007 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke dalam Modal Saham Perseroan.
- e. Dengan adanya penambahan modal disetor tersebut, maka modal ditempatkan/disetor Perseroan yang semula sebesar Rp7.152.629.000.000 menjadi Rp8.152.629.000.000;
- f. Menyetujui perubahan Anggaran Dasar Perseroan secara keseluruhan untuk disesuaikan dengan UU No. 19/2003, Undang-undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas ("UU No. 40/2007"), Peraturan Pemerintah No. 45 Tahun 2005 tentang Pendirian, Pengurusan, Pengawasan dan Pembubaran Badan Usaha Milik Negara ("PP No. 45/2005") dan perkembangan kebutuhan pengelolaan Perusahaan.

8. Akta Pernyataan Keputusan Para Pemegang Saham Perubahan Anggaran Dasar No. 129 tanggal 16 Oktober 2009, yang dibuat di hadapan Aulia Taufani, S.H., pengganti Sutjipto, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia berdasarkan Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Anggaran Dasar No. AHU-AH.01.10-18961 tanggal 29 Oktober 2009 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan di bawah No. AHU-0071084.AH.01.09.Tahun 2009 tanggal 29 Oktober 2009, dan didaftarkan dalam Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan Jakarta di bawah Tanda Daftar Perusahaan No. 09.05.1.62.37582 tanggal 27 Oktober 2010 (“Akta No. 129/2009”).

Berdasarkan Akta No. 129/2009, pemegang saham Perseroan telah mengambil keputusan antara lain sebagai berikut:

- a. Menyetujui perubahan ketentuan Pasal 11 Anggaran Dasar Perseroan tentang Tugas Wewenang dan Kewajiban Direksi dengan mencabut ketentuan ayat 12 sehubungan dengan kewenangan Direksi yang tidak memerlukan persetujuan Dewan Komisaris dan/atau RUPS;
 - b. Menegaskan kembali susunan anggota Direksi dan Dewan Komisaris Perseroan.
9. Akta Pernyataan Keputusan Para Pemegang Saham Perubahan Anggaran Dasar No. 274 tanggal 30 Desember 2009, yang dibuat di hadapan Aulia Taufani, S.H., pengganti Sutjipto, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia berdasarkan Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Anggaran Dasar No. AHU-AH.01.10.23939 tanggal 31 Desember 2009, telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan di bawah No. AHU-0087362.AH.01.09.Tahun 2009 tanggal 31 Desember 2009, dan telah didaftarkan dalam Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan Jakarta di bawah Tanda Daftar Perseroan No.09.05.1.62.37582 tanggal 27 Oktober 2010 (“Akta No. 274/2009”).

Berdasarkan Akta No. 274/2009, pemegang saham Perseroan telah mengambil keputusan antara lain sebagai berikut:

- a. Menyetujui restrukturisasi atas Obligasi Wajib Konversi dengan ketentuan sebagai berikut:
 - (i). Perseroan akan membayar secara tunai kurang lebih 5% dari pokok Obligasi Wajib Konversi atau sebesar Rp50.940.000.000 kepada PT Bank Mandiri (Persero) Tbk; dan
 - (ii). Sisa dari pokok Obligasi Wajib Konversi senilai kurang lebih 95% dari nilai pokok Obligasi Wajib Konversi atau sebesar Rp967.869.000.000 akan segera dikonversikan menjadi Saham Hasil Konversi, yang dilakukan berdasarkan nilai nominal Rp1.000.000 per saham sehingga akan menghasilkan 967.869 saham-saham baru yang akan dikeluarkan oleh Perseroan dengan memperhatikan syarat dan ketentuan konversi sesuai dengan persetujuan dan perundang-undangan yang berlaku;
 - b. Menyetujui permohonan Direksi Perseroan untuk mengeluarkan 967.869 lembar saham baru dalam simpanan yang dimiliki oleh Perseroan, dengan nilai nominal per saham Rp1.000.000 atau sebesar Rp967.869.000.000 dalam rangka peningkatan modal ditempatkan dan disetor dalam Perseroan sehubungan dengan konversi atas Obligasi Wajib Konversi pada butir (1) di atas, yang akan diambil bagian oleh PT Bank Mandiri (Persero) Tbk, berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 2011 tanggal 11 Januari 2011;
 - c. Menyetujui untuk melepaskan haknya berdasarkan ketentuan Pasal 4 ayat 5 Anggaran Dasar Perseroan mengenai hak untuk mengambil bagian atas penerbitan saham baru dalam Perseroan sebagai pelaksanaan keputusan tersebut pada butir (1) dan (2) di atas;
 - d. Terkait dengan perubahan tersebut di atas, maka Pasal 4 ayat (2) dan (3) Anggaran Dasar Perseroan diubah.
10. Akta Pernyataan Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa No. 24 tanggal 16 Nopember 2010, yang dibuat di hadapan Fathiah Helmi, S.H. Notaris di Jakarta, yang telah mendapat persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-54724.AH.01.02 Tahun 2010 tanggal 22 Nopember 2010 dan No. AHU-AH.01.10-00801 tanggal 10 Januari 2011, telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan di bawah No. AHU-0084627.AH.01.09 Tahun 2010 tanggal 22 Nopember 2010 dan No. AHU-0001962. AH.01.09. Tahun 2011 tanggal 10 Januari 2011 dan didaftarkan dalam Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan Jakarta Pusat di bawah Tanda Daftar Perusahaan No. 09.05.1.62.37582 tanggal 25 Januari 2011 (“Akta No. 24/2010”).

Berdasarkan Akta No. 24/2010, pemegang saham Perseroan menyetujui antara lain:

1. Menyetujui perubahan seluruh Anggaran Dasar Perseroan untuk disesuaikan dengan Peraturan Bapepam-LK No. IX.J.1 antara lain sebagai berikut:
 - a. Perubahan status dari Perseroan Tertutup menjadi Perseroan Terbuka;
 - b. Perubahan nilai nominal saham Perseroan dari semula Rp1.000.000 menjadi Rp500; dan

- c. Penerbitan Saham Seri A Dwi Warna sebanyak 1 (satu) lembar dan Saham Seri B. Persetujuan tersebut berlaku efektif setelah terbitnya Peraturan Pemerintah tentang perubahan struktur kepemilikan saham melalui penerbitan dan penjualan saham baru pada Perseroan yang didalamnya sudah termasuk program alokasi kepemilikan saham manajemen dan karyawan (MESA) dan opsi kepemilikan saham manajemen dan karyawan (MESOP)
2. Menyetujui pengeluaran saham baru dalam simpanan Perseroan sebanyak-banyaknya 30% (tiga puluh persen) dari total saham yang ditempatkan dan disetor penuh setelah pengeluaran saham baru yang akan ditawarkan kepada masyarakat melalui Penawaran Umum Saham Perdana (*Initial Public Offering*) Perseroan
- Persetujuan tersebut berlaku efektif setelah terbitnya Peraturan Pemerintah tentang perubahan struktur kepemilikan saham melalui penerbitan dan penjualan saham baru pada Perseroan, sedangkan jumlah saham baru yang akan dijual dalam Penawaran Umum Saham Perdana (*Initial Public Offering*) Perseroan akan ditetapkan dalam RUPSLB Perseroan yang akan diselenggarakan kemudian sebelum pelaksanaan Penawaran Umum Saham Perdana (*Initial Public Offering*) Perseroan.
3. Menyetujui program kepemilikan saham Perseroan oleh Manajemen dan Karyawan melalui penjatahan saham untuk Manajemen dan Karyawan (*Management and Employee Stock Allocation/MESA*) sebanyak-banyaknya 5% (lima persen) dari jumlah penerbitan saham baru yang terdiri dari Saham Penghargaan dan saham discount dengan ketentuan sebagai berikut:
- a. Peserta Program MESA terdiri dari Direksi, Dewan Komisaris (kecuali Komisaris Independen), dan pegawai tetap Perseroan yang tercatat pada data Perseroan pada tanggal 15 Januari 2011 (atau tanggal lain yang ditetapkan oleh Direksi Perseroan).
 - b. Alokasi saham untuk program MESA dibagi menjadi:
 - 1) Saham Penghargaan yang menjadi bagian dari jasa produksi/bonus kinerja peserta Program MESA yang pembayarannya dapat ditanggung terlebih dahulu oleh Perseroan yang selanjutnya diperhitungkan dengan jasa produksi/bonus kinerja masing-masing peserta program MESA. Saham Penghargaan tidak boleh diperjualbelikan (*lock up*) selama 12 bulan terhitung sejak pencatatan saham di PT Bursa Efek Indonesia ("BEI").
 - 2) Saham Diskon akan diterbitkan dan dibayarkan dengan pembagian beban yaitu 90% beban peserta MESA dan 10% beban Perseroan, dari harga saham Penawaran Umum Saham Perdana (*Initial Public Offering*) Perseroan. *Lock up Period* untuk Saham Diskon adalah selama 12 bulan terhitung sejak pencatatan saham di BEI.
 - 3) Perbandingan Saham Penghargaan dan Saham Diskon yaitu 20% dan 80% dari total 5% saham baru yang diterbitkan dalam Penawaran Umum Saham Perdana (*Initial Public Offering*).
 - c. Pegawai yang tidak mendapat alokasi Program MESA adalah :
 - 1) Pegawai dalam status Cuti Luar Tanggungan Perseroan;
 - 2) Pegawai dalam status pembinaan;
 - d. Ketentuan lebih lanjut mengenai Program MESA selain yang telah diatur dalam butir 3.a, 3.b, 3.c, 3.d, dan 3.e di atas ditetapkan oleh Direksi dengan persetujuan Dewan Komisaris.
 - e. Pengawasan pelaksanaan Program MESA dilakukan oleh Dewan Komisaris dan pelaksanaannya agar mengikuti ketentuan yang berlaku serta dilaporkan kepada Pemegang Saham.
 - f. Persetujuan Program MESA ini berlaku efektif setelah terbitnya Peraturan Pemerintah tentang perubahan struktur kepemilikan saham melalui penerbitan dan penjualan saham baru pada Perseroan, sedangkan jumlah saham baru yang akan dialokasikan untuk program MESA akan ditetapkan dalam RUPSLB Perseroan yang akan diselenggarakan kemudian sebelum pelaksanaan Penawaran Umum Saham Perdana (*Initial Public Offering*) Perseroan.
4. Menunjuk Saudara Abdulgani selaku Komisaris Independen Perseroan, penetapan tersebut berlaku sejak tanggal 15 Nopember 2010 dan masa jabatannya akan berakhir bersamaan dengan berakhirnya masa jabatan Dewan Komisaris lainnya.
5. Dalam rangka memenuhi ketentuan Peraturan nomor I-A lampiran I Keputusan Direksi PT Bursa Efek Jakarta No. KEP-305/BEJ/07-2004 tanggal 19 Juli 2004 tentang Peraturan nomor I-A tentang pencatatan saham dan efek bersifat ekuitas selain saham yang diterbitkan oleh Perseroan tercatat, maka dalam RUPSLB selanjutnya sebelum dilaksanakan Penawaran Umum Saham Perdana (*Initial Public Offering*) Perseroan, akan diagendakan penunjukan tambahan Komisaris Independen Perseroan.

6. Menunjuk Saudara Elisa Lumbantoruan, Direktur Strategi dan Teknologi Informasi sebagai Direktur Tidak Terafiliasi guna memenuhi ketentuan Peraturan nomor I-A lampiran I Keputusan Direksi PT Bursa Efek Jakarta No. KEP-305/BEJ/07-2004 tanggal 19 Juli 2004 tentang Peraturan nomor I-A tentang pencatatan saham dan efek bersifat ekuitas selain saham yang diterbitkan oleh Perseroan tercatat.
7. Menyetujui pelepasan seluruh saham PT Bank Mandiri (Persero), Tbk dalam Perseroan, melalui pasar modal bersamaan dengan Penawaran Umum Saham Perdana (*Initial Public Offering*) Perseroan, dan Pemegang Saham lain dengan ini melepaskan hak untuk membeli saham dari PT Bank Mandiri (Persero) Tbk tersebut, sesuai dengan ketentuan dalam Anggaran Dasar Perseroan. Sedangkan harga saham PT Bank Mandiri (Persero) Tbk tersebut mengikuti harga pada saat Penawaran Umum Saham Perdana (*Initial Public Offering*) Perseroan.
8. Memberikan kuasa kepada Dewan Komisaris Perseroan untuk menyatakan realisasi jumlah saham yang telah dikeluarkan dalam Penawaran Umum Saham Perdana (*Initial Public Offering*) Perseroan termasuk jumlah saham program MESA, dan pelepasan saham milik PT Bank Mandiri (Persero) Tbk.
9. Memberikan kuasa kepada Direksi Perseroan untuk melaksanakan segala tindakan yang diperlukan, kecuali penetapan harga penawaran dan kepastian jumlah Saham-Saham Yang Ditawarkan melalui penawaran umum, sehubungan dengan Penawaran Umum Saham Perdana (*Initial Public Offering*) Perseroan, termasuk tetapi tidak terbatas pada:
 - a. mencatatkan saham-saham Perseroan dalam penitipan kolektif sesuai dengan peraturan kustodian sentral efek Indonesia;
 - b. mencatatkan seluruh saham Perseroan yang telah dikeluarkan dan disetor penuh pada bursa efek.

Berdasarkan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar Perseroan, maksud dan tujuan Perseroan adalah melakukan usaha dibidang jasa angkutan udara niaga, serta optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki Perseroan untuk menghasilkan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat untuk mendapatkan/mengejar keuntungan guna meningkatkan nilai Perseroan dengan menerapkan prinsip-prinsip Perseroan Terbatas.

Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut di atas, Perseroan dapat melaksanakan kegiatan usaha utama sebagai berikut:

- a. Angkutan udara niaga berjadwal untuk penumpang, barang dan pos dalam negeri dan luar negeri;
- b. Angkutan udara niaga tidak berjadwal untuk penumpang, barang dan pos dalam negeri dan luar negeri;
- c. Reparasi dan pemeliharaan pesawat udara, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;
- d. Jasa penunjang operasional angkutan udara niaga, meliputi *catering* dan *ground handling* baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;
- e. Jasa pelayanan sistem informasi yang berkaitan dengan industri penerbangan, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;
- f. Jasa pelayanan konsultansi yang berkaitan dengan industri penerbangan;
- g. Jasa layanan pendidikan dan pelatihan yang berkaitan dengan industri penerbangan, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;
- h. Jasa layanan kesehatan personil penerbangan, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga.

Selain kegiatan usaha utama sebagaimana dimaksud di atas, Perseroan dapat melakukan kegiatan usaha pendukung dalam rangka optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki untuk:

- a. Pergudangan;
- b. Perkantoran;
- c. Fasilitas pariwisata; dan
- d. Penyewaan dan pengusahaan sarana dan prasarana yang terkait dengan industri penerbangan.

Per 30 September 2010, Perseroan memiliki 1 kantor pusat dan 6 Area manajemen yang mengelola 49 kantor cabang:

1. Area *Western* Indonesia, yang mengelola 14 kantor cabang di Jakarta, Bandung, Banda Aceh, Medan, Batam, Padang, Pekanbaru, Palembang, Yogyakarta, Solo, Semarang, Pangkal Pinang, Tanjung Karang, Jambi;
2. Area *Eastern* Indonesia yang mengelola 18 kantor cabang di Surabaya, Denpasar, Makassar, Manado, Balikpapan, Banjarmasin, Palangkaraya, Pontianak, Mataram, Jayapura, Biak, Timika, Malang, Kupang, Ternate, Kendari, Palu, Ambon;
3. Area Asia yang mengelola 3 kantor cabang di Singapura, Kuala Lumpur dan Bangkok;

4. Area Jepang, Korea, dan Cina, yang mengelola 8 kantor cabang di Tokyo, Osaka, Nagoya, Seoul, Canton, Hongkong, Beijing, Shanghai;
5. Area Pasifik Barat Daya yang mengelola 3 kantor cabang di Sydney, Perth, Melbourne;
6. Area Eropa dan Timur Tengah yang mengelola 3 kantor cabang di Jeddah, Riyadh, Amsterdam.

Perseroan memiliki 3 SBU, yaitu SBU Garuda Cargo yang mengelola bisnis kargo, SBU Garuda Sentra Medika (GSM) yang mengelola bisnis kesehatan, dan SBU Citilink yang mengelola bisnis di bidang angkutan udara niaga berjadwal yang berbiaya murah (LCC).

Perseroan memiliki penyertaan saham secara langsung pada 9 anak perusahaan sebagai berikut:

No	Anak Perusahaan	Bidang Usaha	Kepemilikan	Tahun Penyertaan	Status Operasi Komersial
1	PT Aero Wisata	Perhotelan, jasa boga dan agen perjalanan	99,99%	1989	sudah beroperasi
2	PT Abacus Distribution Systems Indonesia	Penyedia jasa sistem komputerisasi reservasi	95,00%	1995	sudah beroperasi
3	PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia***	Perbaikan dan pemeliharaan pesawat terbang	99,99%	2002	sudah beroperasi
4	PT Aero Systems Indonesia***	Penyedia jasa teknologi informasi	99,99%	2005	sudah beroperasi
5	PT Citilink Indonesia***	Angkutan udara niaga	99,99%	2009	belum beroperasi*
6	PT Gapura Angkasa**	Pengelolaan <i>ground-handling</i> dan penunjang usaha penerbangan	37,5%	1998	sudah beroperasi
7	Abacus International Holdings Ltd.**	Penyedia jasa sistem komputerisasi reservasi	2,065%	1997	sudah beroperasi
8	Pan Asia Pacific Aviation Services Ltd.**	Pengelolaan <i>ground-handling</i> dan penunjang usaha penerbangan	17,65%	1998	sudah beroperasi
9	PT Merpati Nusantara Airlines**	Penerbangan	4,21%	1978	sudah beroperasi

Catatan:

*) Citilink belum beroperasi dikarenakan masih dalam proses untuk memperoleh ijin usaha angkutan udara niaga

**) Tidak terkonsolidasi

***) Kepemilikan langsung dan tidak langsung melalui PT Aero Wisata

Perseroan melalui PT Aero Wisata memiliki penyertaan saham secara tidak langsung pada 18 perusahaan sebagai berikut :

No	Anak Perusahaan	Bidang Usaha	Kepemilikan	Tahun Penyertaan	Status Operasi Komersial
1.	PT Angkasa Citra Sarana Catering Service	Jasa boga	99,98%	1982	sudah beroperasi
2.	PT Aero Hotel Management	Jasa pengelolaan properti (hotel, apartemen, kondominium)	99,99%	2009	sudah beroperasi
3.	PT Aerojasa Perkasa	Jasa agen penjualan umum	99,87%	1988	sudah beroperasi
4.	PT Bina Inti Dinamika	Jasa akomodasi	61,88%	1987	sudah beroperasi
5.	PT Belitung Inti Permai	Jasa akomodasi	99,98%	1992	belum beroperasi*
6.	PT Biro Perjalanan Wisata Satriavi	Jasa biro perjalanan wisata	99,98%	1974	sudah beroperasi
7.	PT Mandira Erajasa Wahana	Jasa transportasi	99,98%	1988	sudah beroperasi
8.	PT Mirtasari Hotel Deveploment	Jasa akomodasi	99,98%	1979	sudah beroperasi
9.	PT Senggigi Pratama Internasional	Jasa akomodasi	99,98%	1997	sudah beroperasi
10.	Garuda Orient Holidays Pty. Ltd.	Jasa biro perjalanan wisata	100%	1981	sudah beroperasi
11.	Garuda Orient Holidays Korea Co. Ltd	Jasa biro perjalanan wisata	60%	2008	sudah beroperasi
12.	Garuda Orient Holidays Japan INC.	Jasa biro perjalanan wisata	60%	2009	sudah beroperasi
13.	PT Aeronurti**	Jasa akomodasi	45%	1996	sudah beroperasi
14.	PT Aeroprima**	Jasa akomodasi	40%	1993	sudah beroperasi
15.	PT Bumi Minang Padang**	Jasa akomodasi	10,10%	1989	sudah beroperasi
16.	PT Nusa Dua Graha Internasional**	Jasa akomodasi	7,54%	1988	sudah beroperasi

No	Anak Perusahaan	Bidang Usaha	Kepemilikan	Tahun Penyertaan	Status Operasi Komersial
17.	PT Arthaloka Indonesia**	Jasa pengelolaan properti	2,58%	1988	sudah beroperasi
18.	PT Aerojasa Cargo***	Jasa pengurusan transportasi (freight forwarding)	98,87%	2003	sudah beroperasi

Catatan:

*) PT Belitung Inti Permai belum beroperasi, pembangunan hotel masih dalam proses

**) Tidak terkonsolidasi

***) Kepemilikan langsung dan tidak langsung melalui PT Aerojasa Perkasa

2. Perkembangan Kepemilikan Saham Perseroan

Perubahan komposisi permodalan dan kepemilikan saham Perseroan sejak pendirian sampai saat ini dapat dilihat pada keterangan di bawah ini.

Pada Waktu Pendirian (Tahun 1975)

Pada saat pendirian, sebagaimana dimuat dalam Surat Keputusan Menteri Keuangan No. KEP-2/MK/IV/1/1975 tanggal 4 Januari 1975 sebagaimana dicabut dan digantikan dengan Surat Keputusan Menteri Keuangan No. KEP-268/MK/IV/3/1975 tanggal 11 Maret 1975 dan Akta Pendirian, struktur permodalan dan susunan pemegang saham Perseroan adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp10.000.000 per saham			
	Jumlah Saham (lembar)		Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
	Seri A (Saham Prioritas)	Seri B (Saham Biasa)		
A. Modal Dasar	4.000	16.000	200.000.000.000	
B. Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh				
Negara Republik Indonesia	3.999	-	39.990.000.000	99,975
Jusuf Indradewa	1	-	10.000.000	0,025
C. Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	4.000		40.000.000.000	100,00
D. Saham dalam Portepel	-	16.000	160.000.000.000	-

Dari seluruh jumlah saham yang telah ditempatkan dan diambil bagian oleh Negara RI dan Jusuf Indradewa, masing-masing telah menyetor penuh dengan uang maupun dengan pemasukan yang seluruhnya berjumlah Rp20.000.000.000,00, berupa uang maupun dengan pemasukan.

Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. KEP-268/MK/IV/3/1975 tentang Penarikan Kembali Surat Keputusan Menteri Keuangan No. KEP-2/MK/IV/1/1975 tanggal 4 Januari 1975 Serta Menetapkan Kembali Permodalan Perseroan, Negara RI menyetorkan Rp20.000.000.000,00 yang merupakan kekayaan Negara yang dipisahkan dan berasal dari hasil likuidasi Perusahaan Negara Garuda Indonesian Airways.

Modal Perseroan seluruhnya harus sudah ditempatkan dan disetor penuh dalam waktu 10 tahun, terhitung sejak hari dan tanggal akta perubahan anggaran dasar ini disahkan oleh yang berwajib, kecuali jika waktu tersebut diperpanjang oleh yang berwajib atas permintaan Direksi, setelah memperoleh persetujuan dari rapat umum para pemegang saham. Seluruh modal Perseroan telah habis terjual sebelum tahun 1989.

Tahun 1989

Berdasarkan Akta No. 3/1989, struktur permodalan dan susunan pemegang saham Perseroan adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp100.000.000 per saham			
	Jumlah Saham (lembar)		Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
	Seri A (Saham Prioritas)	Seri B (Saham Biasa)		
A. Modal Dasar	4.000	6.000	1.000.000.000.000	
B. Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh				
Negara Republik Indonesia	4.000	-	400.000.000.000	100,00
C. Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	4.000		400.000.000.000	100,00
D. Saham dalam Portepel	-	6.000	600.000.000.000	-

Berdasarkan surat pernyataan dari Jusuf Indradewa tertanggal 5 Januari 2010, antara tahun 1975 sampai dengan 1989 Jusuf Indradewa sudah mengalihkan 1 saham yang dimilikinya kepada Negara Republik Indonesia.

Sebesar 100% dari saham yang ditempatkan/diambil bagian telah disetor penuh dengan tunai untuk kas Perseroan.

Tahun 1998

Berdasarkan Akta No. 10/1998, struktur permodalan dan susunan pemegang saham Perseroan adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp1.000.000 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
A. Modal Dasar	3.594.620	3.594.620.000.000	
B. Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Negara Republik Indonesia	898.655	898.655.000.000	100,00
C. Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	898.655	898.655.000.000	100,00
D. Saham dalam Portefel	2.695.965	2.695.965.000.000	-

Sebesar 100% dari saham yang ditempatkan tersebut telah disetor penuh oleh Negara Republik Indonesia dengan cara:

1. Rp400.000.000.000 merupakan setoran modal lama; dan
2. Rp498.655.000.000 berupa uang tunai yang berasal dari tambahan penyetoran modal Negara Republik Indonesia berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 14 Tahun 1991 dan Peraturan Pemerintah No. 28 Tahun 1993.

Tahun 2001

Berdasarkan Akta No. 50/2001, struktur permodalan dan susunan pemegang saham Perseroan adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp1.000.000 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
A. Modal Dasar	11.540.076	11.540.076.000.000	
B. Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Negara Republik Indonesia	2.885.019	2.885.019.000.000	100,00
C. Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	2.885.019	2.885.019.000.000	100,00
D. Saham dalam Portefel	8.655.057	8.655.057.000.000	-

Sebesar 100% saham yang telah ditempatkan tersebut telah disetor penuh oleh Negara Republik Indonesia dengan cara:

- (i) sebesar Rp898.655.000.000 merupakan setoran lama; dan
- (ii) sebesar Rp1.986.364.000.000 penyetorannya dilakukan berdasarkan: (i) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 70 Tahun 2000 tanggal 21 Agustus 2000 dengan kompensasi tagihan Negara Republik Indonesia kepada Perseroan berdasarkan *Sub Loan Agreement* No. SLA-757/DP3/1994 dalam rangka pengadaan 2 buah pesawat B-747/400 dan 7 buah pesawat B-737/400 dengan nilai tagihan Negara Republik Indonesia kepada Perseroan sebesar USD909,168,402.79 ekivalen dengan Rp2.149.274.104.195,56 dan (ii) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 10 Tahun 1997 tanggal 29 April 1997 melalui pengalihan piutang Perseroan di PT Merpati Nusantara Airlines atas penyerahan 17 buah pesawat F-28/4000 senilai Rp162.910.000.000; sehingga yang dikonversi menjadi modal Perseroan adalah sebesar Rp1.986.364.104.195,56 yang dibulatkan menjadi Rp1.986.364.000.000 dikarenakan nilai nominal setiap saham Perseroan adalah Rp1.000.000.

Tahun 2001

Berdasarkan Akta No. 35/2001, struktur permodalan dan susunan pemegang saham Perseroan adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp1.000.000 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
A. Modal Dasar	11.540.076	11.540.076.000.000	
B. Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Negara Republik Indonesia	6.826.564	6.826.564.000.000	100
C. Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	6.826.564	6.826.564.000.000	100
D. Saham dalam Portepel	4.713.512	4.713.512.000.000	-

Sebesar 100% saham yang telah ditempatkan tersebut telah disetor penuh oleh Negara Republik Indonesia dengan cara:

1. sebesar Rp2.885.019.000.000 merupakan setoran lama; dan
2. sebesar Rp3.941.545.000.000 penyetorannya dilakukan berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 67 Tahun 2001 tanggal 17 September 2001 yang dilakukan dengan kompensasi tagihan Negara Republik Indonesia kepada Perseroan sebesar Rp3.941.545.256.875 yang terdiri dari:
 - a. Tagihan atas beban pengadaan 11 pesawat Boeing 737 sebesar USD422.000.000 ekuivalen dengan Rp3.749.470.000.000;
 - b. Beban Administrasi pinjaman Rekening Dana Investasi No. RDI-201/DDI/1988 yang diperhitungkan sampai dengan tanggal 15 April 2001 sebesar Rp67.087.500.000;
 - c. Sebagian bunga masa tenggang pinjaman *Sub Loan Agreement* No. SLA-363/DDI/1988 sebesar Rp695.370.000;
 - d. Denda hutang pokok pinjaman Rekening Dana Investasi No. RDI-201/DDI/1988 yang diperhitungkan sampai dengan tanggal 15 April 2001 sebesar Rp54.322.500.000; dan
 - e. Denda beban administrasi pinjaman Rekening Dana Investasi No. RDI-201/DDI/1988 yang diperhitungkan sampai dengan tanggal 15 April 2001 sebesar Rp69.969.886.875.

Tahun 2007

Berdasarkan Akta No. 63/2007, struktur permodalan dan susunan pemegang saham Perseroan adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp1.000.000 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
A. Modal Dasar	11.540.076	11.540.076.000.000	
B. Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Negara Republik Indonesia	6.826.564	6.826.564.000.000	95,44
PT (Persero) Angkasa Pura I	124.248	124.248.000.000	1,74
PT (Persero) Angkasa Pura II	201.817	201.817.000.000	2,82
C. Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	7.152.629	7.152.629.000.000	100
D. Saham dalam Portepel	4.387.447	4.387.447.000.000	-

Sebesar 100% dari saham yang ditempatkan tersebut telah disetor penuh dengan cara sebagai berikut:

1. sebesar Rp6.826.564.000.000 oleh Negara Republik Indonesia merupakan setoran lama;
2. sebesar Rp124.248.000.000 merupakan hasil konversi atas Obligasi Wajib Konversi dalam rangka restrukturisasi hutang Perseroan pada tahun 2001 kepada PT (Persero) Angkasa Pura I berdasarkan *Subscription Agreement* tanggal 10 Agustus 2001 yang dibuat dan ditandatangani oleh dan antara Perseroan, sebagai Penerbit Obligasi Wajib Konversi dan PT (Persero) Angkasa Pura I, sebagai Pemegang Obligasi Wajib Konversi;
3. sebesar Rp201.817.000.000 merupakan hasil konversi atas Obligasi Wajib Konversi dalam rangka restrukturisasi hutang Perseroan pada tahun 2001 kepada PT (Persero) Angkasa Pura II, berdasarkan *Subscription Agreement* tanggal 10 Agustus 2001 yang dibuat dan ditandatangani oleh dan antara Perseroan, sebagai Penerbit Obligasi Wajib Konversi dan PT (Persero) Angkasa Pura II, sebagai Pemegang Obligasi Wajib Konversi.

Terkait dengan konversi atas Obligasi Wajib Konversi tersebut di atas, Perseroan telah melakukan pengumuman dalam 2 surat kabar harian, yaitu Bisnis Indonesia dan Investor Daily, keduanya tertanggal 26 Maret 2007. Dengan demikian, Perseroan telah memenuhi kewajiban yang ditetapkan dalam Pasal 6 PP No. 15/1999.

Tahun 2008

Berdasarkan Akta No. 51/2008, struktur permodalan dan susunan pemegang saham Perseroan adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp1.000.000 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
A. Modal Dasar	15.000.000	15.000.000.000.000	
B. Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Negara Republik Indonesia	7.826.564	7.826.564.000.000	96,00
PT (Persero) Angkasa Pura I	124.248	124.248.000.000	1,52
PT (Persero) Angkasa Pura II	201.817	201.817.000.000	2,48
C. Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	8.152.629	8.152.629.000.000	100,00
D. Saham dalam Portepel	6.847.371	6.847.371.000.000	

Sebesar 100% saham yang ditempatkan tersebut di atas atau seluruhnya berjumlah Rp8.152.629.000.000 telah disetor penuh dengan cara sebagai berikut:

1. sebesar Rp7.152.629.000.000 merupakan setoran modal lama;
2. sebesar Rp500.000.000.000 merupakan setoran Negara Republik Indonesia sesuai Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 46 Tahun 2006 tanggal 28 Desember 2006 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke dalam Modal Saham Perseroan setoran mana berasal dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara ("APBN") Perubahan Tahun Anggaran 2006;
3. sebesar Rp500.000.000.000 merupakan setoran Negara Republik Indonesia sesuai Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 69 Tahun 2007 tanggal 10 Desember 2007 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke dalam Modal Saham Perseroan, setoran mana berasal dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara ("APBN") Tahun Anggaran 2007.

Tahun 2009

Berdasarkan Akta No. 274/2009, struktur permodalan dan susunan pemegang saham Perseroan adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp1.000.000 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
A. Modal Dasar	15.000.000	15.000.000.000.000	
B. Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Negara Republik Indonesia	7.826.564	7.826.564.000.000	85,82
PT (Persero) Angkasa Pura I	124.248	124.248.000.000	1,36
PT (Persero) Angkasa Pura II	201.817	201.817.000.000	2,22
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	967.869	967.869.000.000	10,61
C. Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	9.120.498	9.120.498.000.000	100,00
D. Saham dalam Portepel	5.879.502	5.879.502.000.000	

Sebesar 100% saham yang ditempatkan tersebut di atas telah disetor penuh dengan cara sebagai berikut:

1. sebesar Rp8.152.629.000.000 merupakan setoran modal lama; dan
2. sebesar Rp967.869.000.000 merupakan konversi hutang Perseroan kepada PT Bank Mandiri (Persero) Tbk. berdasarkan akta "Perjanjian Penyelesaian Akta No. 24 Tanggal 14 September 2001 tentang Perubahan dan Pernyataan Kembali Perjanjian Penerbitan Obligasi Wajib Konversi" tertanggal 30 Desember 2009, yang dibuat dihadapan Aulia Taufani, S.H., pengganti Sutjipto, S.H., Notaris di Jakarta.

Terkait dengan konversi hutang Perseroan kepada PT Bank Mandiri (Persero) Tbk. tersebut di atas, Perseroan telah melakukan pengumuman dalam 2 surat kabar harian, yaitu dalam harian Kompas dan Bisnis Indonesia, keduanya tertanggal keduanya 31 Desember 2009.

Tahun 2010

Berdasarkan Akta No. 24/2010, struktur permodalan dan susunan pemegang saham Perseroan adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp500,- per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
A. Modal Dasar	30.000.000.000	15.000.000.000.000	
Saham Seri A Dwiwarna	1	500	
Saham Biasa Atas Nama Seri B	29.999.999.999	14.999.999.999.500	
B. Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Saham Seri A Dwiwarna			
Negara Republik Indonesia	1	500	0,00
Saham Biasa Atas Nama Seri B			
Negara Republik Indonesia	15.653.127.999	7.826.563.999.500	85,82
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	1.935.738.000	967.869.000.000	10,61
PT (Persero) Angkasa Pura II	403.634.000	201.817.000.000	2,21
PT (Persero) Angkasa Pura I	248.496.000	124.248.000.000	1,36
C. Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	18.240.996.000	9.120.498.000.000	100,00
D. Saham dalam Portefel	11.759.004.000	5.879.502.000.000	

Sampai dengan Prospektus ini diterbitkan, tidak ada perubahan struktur permodalan Perseroan setelah tanggal 30 September 2010.

3. Keterangan Mengenai Pemegang Saham Perseroan Berbentuk Badan Hukum

Di bawah ini merupakan keterangan mengenai pemegang saham berbadan hukum dengan kepemilikan di atas 5%.

PT Bank Mandiri (Persero) Tbk. (“Bank Mandiri”)

1) Akta Pendirian

Bank Mandiri berkedudukan di Jakarta, didirikan berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 75 Tahun 1998, tanggal 1 Oktober 1998, dan berdasarkan Akta No. 10 tanggal 2 Oktober 1998 sebagaimana dibuat dihadapan Notaris Sutjipto, SH, Notaris di Jakarta, tanggal 2 Oktober 1998. Akta pendirian tersebut telah memperoleh persetujuan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia, berdasarkan Surat Keputusan No. C2-16561.HT.01.01.TH.98, tanggal 2 Oktober 1998, didaftarkan di dalam Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Selatan, dibawah No. 3264/BH.09.03/X/98, tanggal 9 Oktober 1998, serta diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 97, tanggal 4 Desember 1998, Tambahan Berita Negara No. 6859. Pendirian Bank Mandiri dilakukan dengan cara penyetoran secara inbreng atas seluruh saham-saham milik Negara Republik Indonesia (kecuali masing-masing-susaham) dalam masing-masing PT Bank Bumi Daya (Persero), PT Bank Dagang Negara (Persero), PT Bank Ekspor Impor Indonesia (Persero) dan PT Bank Pembangunan Indonesia (Persero) (secara bersama-sama disebut “Bank Peserta Penggabungan”), serta penyetoran sejumlah uang tunai.

Berdasarkan Akta Berita Acara RUPSLB No. 97, tanggal 24 Juli 1999, dibuat dihadapan Sutjipto, SH, Notaris di Jakarta, antara lain menyetujui dan memutuskan untuk menggabungkan Bank Peserta Penggabungan ke dalam Bank Mandiri, dimana Bank Mandiri akan menjadi Perusahaan hasil penggabungan usaha, dan sebagai akibatnya Bank Peserta Penggabungan bubar demi hukum tanpa terlebih dahulu dilakukan likuidasi. Penggabungan usaha tersebut dimuat dalam Akta Merger No. 100, tanggal 24 Juli 1999, dibuat dihadapan Sutjipto, SH, Notaris di Jakarta, yang berlaku efektif pada tanggal 31 Juli 1999. Dalam rangka penggabungan usaha, akta penggabungan telah disahkan oleh Menteri Kehakiman dengan Surat Keputusan No. C13.781.HT.01.04.TH.99, tanggal 29 Juli 1999 dan disetujui oleh Gubernur Bank Indonesia dengan Surat Keputusan No. 1/9/KEP.GBI/1999 tanggal 29 Juli 1999.

2) Maksud dan Tujuan serta Kegiatan Usaha

Berdasarkan akta pendiriannya, maksud dan tujuan Bank Mandiri ialah melakukan usaha di bidang perbankan sesuai dengan ketentuan dalam peraturan perundang-undangan. Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut di atas, Bank Mandiri dapat melaksanakan kegiatan usaha sebagai berikut:

- a. menghimpun dana dari masyarakat dalam bentuk simpanan berupa giro, deposito berjangka, sertifikat deposito, tabungan dan/atau bentuk lainnya yang dipersamakan dengan itu;
- b. memberikan kredit;
- c. menerbitkan surat pengakuan hutang;
- d. membeli, menjual atau menjamin atas risiko sendiri maupun untuk kepentingan dan atas perintah nasabahnya:
 - (i). surat-surat wesel termasuk wesel yang diakseptasi oleh bank yang masa berlakunya tidak lebih lama daripada kebiasaan dalam perdagangan surat-surat dimaksud;
 - (ii). surat pengakuan hutang dan kertas dagang lainnya yang masa berlakunya tidak lebih lama dari kebiasaan dalam perdagangan surat-surat dimaksud;
 - (iii). kertas perbendaharaan negara dan surat jaminan pemerintah;
 - (iv). Sertifikat Bank Indonesia (SBI);
 - (v). Obligasi, surat dagang berjangka waktu sesuai dengan peraturan perundang-undangan;
 - (vi). surat berharga lain yang berjangka waktu sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
- e. memindahkan uang baik untuk kepentingan sendiri maupun untuk kepentingan nasabah;
- f. menempatkan dana pada, meminjam dana dari, atau meminjamkan dana kepada bank lain, baik dengan menggunakan surat, sarana telekomunikasi maupun dengan wesel unjuk, cek atau sarana lainnya;
- g. menerima pembayaran dari tagihan atas surat berharga dan melakukan perhitungan dengan atau antar pihak ketiga;
- h. menyediakan tempat untuk menyimpan barang dan surat berharga;
- i. melakukan kegiatan penitipan untuk kepentingan pihak lain berdasarkan suatu kontrak;
- j. melakukan penempatan dana dari nasabah kepada nasabah lainnya dalam bentuk surat berharga yang tidak tercatat di bursa efek;
- k. melakukan kegiatan anjak piutang, usaha kartu kredit dan kegiatan wali amanat;
- l. menyediakan pembiayaan dan/atau melakukan kegiatan lain berdasarkan Prinsip Syariah, sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan oleh yang berwenang;
- m. melakukan kegiatan lain yang lazim dilakukan oleh bank sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan.

Selain melakukan kegiatan usaha sebagaimana dimaksud dalam ayat 2 Anggaran Dasar, Bank Mandiri dapat pula:

- a. melakukan kegiatan dalam valuta asing dengan memenuhi ketentuan yang ditetapkan oleh yang berwenang;
- b. melakukan kegiatan penyertaan modal pada bank atau Perseroan lain di bidang keuangan, seperti sewa guna usaha, modal ventura, perusahaan efek, asuransi, serta lembaga kliring penyelesaian dan penyimpanan, dengan memenuhi ketentuan yang ditetapkan oleh yang berwenang;
- c. melakukan kegiatan penyertaan modal sementara untuk mengatasi akibat kegagalan kredit atau kegagalan pembiayaan berdasarkan Prinsip Syariah, dengan syarat harus menarik kembali penyertaannya, dengan memenuhi ketentuan yang ditetapkan oleh yang berwenang;
- d. bertindak sebagai pendiri dana pensiun dan pengurus dana pensiun sesuai dengan ketentuan dalam peraturan perundang-undangan dana pensiun;
- e. membeli agunan, baik semua maupun sebagian, melalui pelelangan atau dengan cara lain dalam hal debitur tidak memenuhi kewajibannya kepada Bank Mandiri, dengan ketentuan agunan yang dibeli tersebut wajib dicairkan secepatnya.

3) Struktur Permodalan dan Susunan Pemegang Saham

Berdasarkan Akta Perubahan Anggaran Dasar No. 29, tanggal 17 Juni 2010, dibuat di hadapan DR. Amrul Partomuan Pohan, SH, LLM, Notaris di Jakarta, dilakukan perubahan atas Pasal 4 ayat 2 tentang penambahan modal ditempatkan dan disetor Bank Mandiri. Akta tersebut diberitahukan kepada Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dan telah diterima dan dicatat berdasarkan Surat No. AHU-AH.01.10-15813, tanggal 24 Juni 2010 dan didaftarkan di Daftar Perseroan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia No. AHU-0048031. AH.01.09.Tahun 2010, tanggal 24 Juni 2010, dengan demikian telah dilakukan perubahan atas susunan permodalan Bank Mandiri sebagai berikut:

Keterangan	Nilai Nominal Rp500,- per saham		
	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	Percentase
Modal Dasar	32.000.000.000	16.000.000.000.000	
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Negara Republik Indonesia			
- Saham Seri A Dwiwarna	1	500	0,0%
- Saham Biasa Atas Nama Seri B	13.999.999.999	6.999.999.999.500	66,8%
Masyarakat			
- Saham Biasa Atas Nama Seri B	6.981.620.876	3.490.810.438.000	33,2%
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	20.981.620.875	10.490.810.438.000	100,0%
Saham Dalam Portefel	11.018.379.125	5.509.189.562.000	

4) Susunan Anggota Dewan Komisaris dan Direksi

Susunan Dewan Komisaris dan Direksi Bank Mandiri adalah sebagaimana tercantum dalam Akta Pernyataan Keputusan Rapat Umum Tahunan No. 12 tanggal 13 Juli 2010, yang dibuat di hadapan Dr. A. Partomuan Pohan, SH, LLM, Notaris di Jakarta, sebagaimana diberitahukan kepada Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia berdasarkan Surat Penerimaan Pemberitahuan No. AHU-AH.01.10-18655 tanggal 23 Juli 2010, yaitu sebagai berikut:

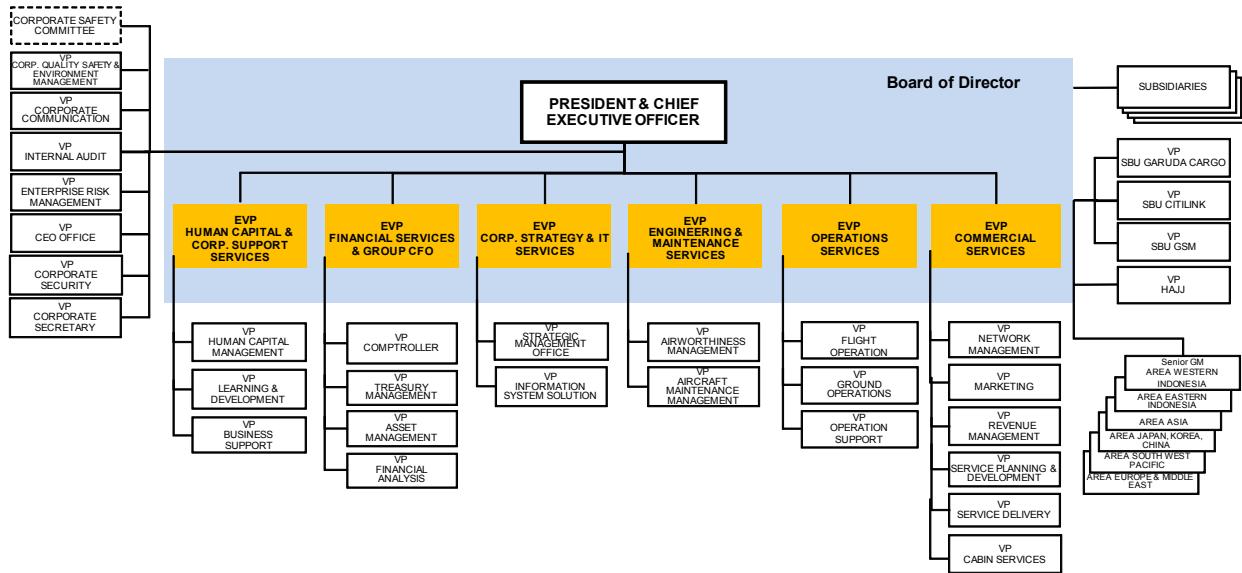
Dewan Komisaris:

Komisaris Utama (merangkap Komisaris Independen)	: Edwin Gerungan
Wakil Komisaris Utama	: Muchayat
Komisaris	: Mahmuddin Yasin
Komisaris	: Cahyana Ahmadjayadi
Komisaris Independen	: Pradjoto
Komisaris Independen	: Gunarni Soeworo
Komisaris Independen	: Krisna Wijaya

Direksi:

Presiden Direktur	: Zulkifli Zaini
Wakil Presiden Direktur	: Riswinandi
Direktur	: Abdul Rahman
Direktur	: Sentot A. Sentausa
Direktur	: Thomas Arifin
Direktur	: Budi Gunadi Sadikin
Direktur	: Ogi Prastomiyono
Direktur	: Pahala N. Mansury
Direktur	: Fransisca Nelwan Mok
Direktur	: Sunarso
Direktur	: Kresno Sediarsi

4. Struktur Organisasi Perseroan



5. Pengurus dan Pengawas Perseroan

Susunan Dewan Komisaris Perseroan berdasarkan: (i) Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Perusahaan Penerbangan Garuda Indonesia (Persero) No. 176 tanggal 25 Juli 2005, dibuat di hadapan Aulia Taufani, S.H., pengganti Sutjipto, S.H., Notaris di Jakarta ("Akta No. 176/2005"), (ii) Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 50 tanggal 7 Agustus 2008 yang dibuat di hadapan Sutjipto, S.H., Notaris di Jakarta ("Akta No. 50/2008"), (iii) sebagaimana ditegaskan kembali dalam Akta No. 129/2009 dan (iv) dinyatakan kembali dengan Akta Pernyataan Keputusan Para Pemegang Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Perusahaan Penerbangan Garuda (Persero) Indonesia No. 75 tanggal 10 Mei 2010, dibuat dihadapan Aulia Taufani, S.H., pengganti Sutjipto, S.H., Notaris di Jakarta ("Akta No. 75/2010"), dan Akta No. 24 tanggal 16 Nopember 2010, dibuat dihadapan Fathiah Helmi, notaris di Jakarta ("Akta No. 24/2010") sebagai berikut:

Dewan Komisaris :

Komisaris Utama	: Hadiyanto
Komisaris Independen	: Abdulgani
Komisaris	: Adi Rahman Adiwoso
Komisaris	: Sahala Lumban Gaol
Komisaris	: Wendy Aritenang Yazid

Kecuali untuk Abdulgani, masa jabatan seluruh anggota Dewan Komisaris di atas berdasarkan Akta No. 50/2008 berlaku terhitung sejak 4 Juni 2007. Berdasarkan Akta No. 176/2005, masa jabatan Abdulgani adalah terhitung sejak tanggal 16 Maret 2005. Selanjutnya berdasarkan Akta No. 75/2010, pemegang saham Perseroan telah mengambil keputusan untuk memperpanjang untuk sementara waktu masa tugas Abdulgani sebagai anggota Dewan Komisaris Perseroan terhitung sejak tanggal 16 Maret 2010 sampai dengan ditetapkannya anggota Dewan Komisaris yang definitif.

Berdasarkan RUPSLB tanggal 15 Nopember 2010, pemegang saham Perseroan telah menunjuk Bapak Abdulgani sebagai Komisaris Independen dalam rangka memenuhi peraturan Bapepam dan LK dan peraturan BEI No. KEP.305/BEJ/07-2004.

Susunan Direksi Perseroan berdasarkan: (i) Akta No. 176/2005; (ii) Akta No. 50/2008, (iii) sebagaimana ditegaskan kembali dalam Akta No. 129/2009 dan (iv) dinyatakan kembali dengan Akta No. 75/2010 dan Akta No. 24/2010 sebagai berikut:

Direksi :

Direktur Utama	: Emirsyah Satar
Direktur Sumber Daya Manusia dan Umum	: Achirina
Direktur Niaga	: Agus Priyanto
Direktur Operasi	: Ari Sapari
Direktur Keuangan	: Elisa Lumbantoruan
Direktur Teknik	: Hadinoto Soedigno

Kecuali untuk masa jabatan Emirsyah Satar dan Agus Priyanto, masa jabatan anggota Direksi tersebut di atas adalah 5 (lima) tahun terhitung sejak 31 Oktober 2007. Berdasarkan Akta No. 176/2005, masa jabatan Emirsyah Satar dan Agus Priyanto adalah 5 (lima) tahun terhitung sejak 16 Maret 2005. Selanjutnya, berdasarkan Akta No. 75/2010, pemegang saham menyetujui untuk memperpanjang masa jabatan Emirsyah Satar dan Agus Priyanto untuk sementara waktu sampai dengan ditetapkannya anggota Direksi yang definitif.

Berdasarkan RUPSLB tanggal 15 Nopember 2010, pemegang saham Perseroan telah menunjuk Bapak Elisa Lumbantoruan sebagai Direktur Tidak Terafiliasi dalam rangka memenuhi peraturan BEI No. KEP.305/BEJ/07-2004.

Berikut ini adalah keterangan singkat mengenai Dewan Komisaris dan Direksi Perseroan.

Dewan Komisaris



Hadiyanto, Komisaris Utama

Warga Negara Indonesia, 48 tahun.

Lahir di Ciamis pada tanggal 10 Oktober 1962, meraih gelar Sarjana Hukum dari Universitas Padjajaran Bandung tahun 1986. Memperoleh sertifikat *International Tax & Law Program* dari Harvard University, AS dan memperoleh gelar LLM dari Harvard University Law School, AS di tahun 1993.

Menjabat sebagai Komisaris Utama Perseroan sejak Juni 2007. Saat ini beliau juga menjabat sebagai Direktur Jenderal Kekayaan Negara di Kementerian Keuangan dan Dewan Direktur pada Indonesia-Eximbank. Beliau pernah menjabat sebagai Komisaris Utama PT Bank Ekspor Indonesia (Persero), Komisaris PT Bahana Pembiayaan Usaha Indonesia, Komisaris Bank Tabungan Pensiunan Nasional (BTPN), Komisaris PT Tugu Reasuransi Indonesia, Dewan Pengawas Perum Perhutani, *Alternate Executive Director* World Bank di Washington DC dan Kepala Biro Hukum dan Humas Kementerian Keuangan.



Abdulgani, Komisaris Independen

Warga Negara Indonesia, 67 tahun.

Lahir di Bukittinggi pada tanggal 14 Maret 1943, meraih gelar Sarjana Ekonomi dari Universitas Indonesia tahun 1968, gelar Master in Economics dari University of Colorado di Boulder, AS di tahun 1998, dan gelar Doktor dari Universitas Gajah Mada pada tahun 2010.

Menjabat sebagai Komisaris Independen Perseroan sejak Nopember 2010. Sebelumnya, beliau menjabat sebagai Komisaris Perseroan sejak Juni 2007, Komisaris Utama Perseroan sejak tahun 2005, dan menjadi Direktur Utama Perseroan sejak 1998 sampai 2002. Beliau pernah menjabat sebagai Sekretaris Menteri Negara BUMN, Direktur Utama Bank Duta, Komisaris Bank Bukopin, Komisaris PT Amro Duta Leasing dan anggota Direksi dari The Asean Finance Corporation di Singapura.

**Adi Rahman Adiwoso, Komisaris**

Warga Negara Indonesia, 57 tahun.

Lahir di Yogyakarta pada tanggal 26 Juli 1953, meraih gelar Bachelor of Science (BSc) in Aeronautical and Astronautical Engineering dari Purdue University, Indiana, AS tahun 1975 dan memperoleh gelar Master of Science dari California Institute of Technology, AS di tahun 1977.

Menjabat sebagai Komisaris Perseroan sejak Juni 2007. Saat ini beliau juga menjabat sebagai Ketua dari Indonesian Institute of Corporate Governance (IICG), Chairman dan CEO dari ACeS dan pendiri PT Pasifik Satelit Nusantara. Beliau pernah menjabat sebagai Direktur Pemasaran PT Satelit Palapa Indonesia, Direksi dan COO di Orion Satellite Asia Pacific di Washington, DC, Managing Director di PT Rajasa Hazanah Perkasa, dan pernah aktif di Rasikomp Nusantara dan Hughes Aircraft.

**Sahala Lumban Gaol, Komisaris**

Warga Negara Indonesia, 58 tahun.

Lahir di Sibolga pada tanggal 7 Juli 1952, meraih gelar Sarjana Peternakan dari IPB, Bogor tahun 1977, dan menyelesaikan studi Master of Economics dari University of Illinois, AS tahun 1988, dan memperoleh gelar Doctor of Philosophy in Economy dengan spesialisasi dibidang Ekonomi, Keuangan, Ekonomi Moneter, Ekonomi Internasional, dan Ekonometrik dari Iowa State University, AS di tahun 1994.

Menjabat sebagai Komisaris Perseroan sejak Juni 2007. Saat ini beliau juga menjabat sebagai Komisaris Utama PT Perusahaan Pengelola Aset (Persero) dan Staf Ahli Menteri BUMN Bidang Kebijakan Publik. Beliau pernah menjabat sebagai Komisaris PT PGN (Tbk), Komisaris PT Petrokimia Gresik, Ketua Dewan Komisaris Pertamina (DKPP), Dewan Pengawas RS Fatmawati, Komisaris Utama PT Geo Dipa Energi, menjabat sebagai Alternate Governor OPEC Fund dan juga Dosen di Universitas Indo Nusa Esa Unggul, Direktur Penerimaan Minyak dan Direktur Penerimaan Bukan Pajak dan Badan Layanan Umum, Deputi Menteri Koordinator Bidang Ekonomi Makro dan Keuangan.

**Wendy Aritenang Yazid, Komisaris**

Warga Negara Indonesia, 56 tahun.

Lahir di Jakarta pada tanggal 15 Desember 1954, meraih gelar Sarjana Teknik Sipil dari ITB tahun 1979, dan memperoleh gelar Master of Science & Diploma di tahun 1986 dan gelar Doktor (PhD) di tahun 1989 dari University of London at Imperial College of Science & Technology dalam bidang Structural Engineering.

Menjabat sebagai Komisaris Perseroan sejak Juni 2007. Saat ini beliau juga menjabat sebagai Staf Ahli Menteri Perhubungan. Beliau pernah menjabat sebagai Sekretaris Jenderal Departemen Perhubungan, Direktur Jenderal Perkeretaapian, Deputi Menteri Riset dan Teknologi Bidang Pendayagunaan dan Pemasyarakatan Iptek, Komisaris PT PLN, Deputi Administrasi dan Perencanaan Otoritas Batam, Komisaris PT Aditirta Batam, Asisten Ketua Monitoring dan Evaluasi Pembangunan - BP3 Natuna, Kepala Biro Perencanaan - BPP Teknologi, Kepala Divisi Umum – Biro HOH, Kepala Paviliun Indonesia (Expo Sevilla Spanyol), Pimpinan Proyek Pameran Teknologi Industri dan Pariwisata - BPP Teknologi, Site Engineer di PT Pembangunan Perumahan (Persero).

Direksi



Emirsyah Satar, Direktur Utama

Warga Negara Indonesia, 51 tahun.

Lahir di Jakarta pada tanggal 28 Juni 1959, menyelesaikan program Diploma di Sorbonne University, Paris di tahun 1978, dan meraih gelar Sarjana Ekonomi bidang Akuntansi dari Universitas Indonesia tahun 1985.

Menjabat sebagai Direktur Utama Perseroan sejak Maret 2005. Beliau sebelumnya pernah menjabat berbagai posisi manajerial di Citibank NA., Jakarta, Jan Darmadi Group, Niaga Factoring Corporation dan Niaga Finance di Hong Kong. Beliau pertama kali bergabung dengan Garuda Indonesia di tahun 1998 sebagai EVP Finance (CFO), menangani penyelesaian seluruh proses restrukturisasi keuangan Perseroan. Tahun 2003, beliau diangkat sebagai Deputy CEO di Bank Danamon, sebelum kembali bergabung dengan Perseroan sebagai Direktur Utama dan CEO. Saat ini, beliau juga menjabat sebagai Presiden INACA (Indonesia National Air Carriers Association), dan Wakil Ketua Umum Kamar Dagang dan Industri (KADIN) Indonesia bidang Luar Negeri.



Achirina, Direktur Sumber Daya Manusia dan Umum

Warga Negara Indonesia, 53 tahun.

Lahir di Bandung pada tanggal 17 Desember 1957, meraih gelar Sarjana Ekonomi bidang Akuntansi dari Universitas Padjadjaran, Bandung di tahun 1985.

Menjabat sebagai Direktur Perseroan sejak Oktober 2007. Beliau sebelumnya pernah menjabat beberapa posisi manajerial di Perseroan, termasuk sebagai VP Business Support, VP Controlling, Kepala Dinas Akuntansi Keuangan, Kepala Dinas Revenue and Financial Accounting, anggota tim Revitalisasi Pemasaran, Kepala Sub Dinas Konsolidasi Laporan Keuangan.



Agus Priyanto, Direktur Niaga

Warga Negara Indonesia, 52 tahun.

Lahir di Lubuk Pakam pada tanggal 15 Agustus 1958, meraih gelar Sarjana Ekonomi dari Universitas Jenderal Sudirman, Purwokerto pada tahun 1984, dan telah mengikuti sejumlah training dan kursus di bidang penerbangan dan yang terkait dengan penerbangan yang diselenggarakan oleh institusi baik di dalam maupun luar negeri, termasuk beberapa pelatihan manajemen di Amerika Serikat.

Menjabat sebagai Direktur Perseroan sejak Maret 2005. Beliau sebelumnya pernah menjabat pada beberapa posisi di Perseroan, termasuk sebagai General Manager untuk Jerman, VP Revenue Management, General Manager untuk Australia, General Manager untuk Switzerland, General Manager untuk Brunei Darussalam, dan General Manager untuk Skandinavia dan Finlandia.



Ari Sapari, Direktur Operasi

Warga Negara Indonesia, 55 tahun.

Lahir di Semarang pada tanggal 29 September 1955, meraih Diploma dari Institut Teknologi Nasional, Bandung pada tahun 1975 dan meraih lisensi Penerbangan Komersial dari Oxford Air Training School, Inggris pada tahun 1977.

Menjabat sebagai Direktur Perseroan sejak Oktober 2007. Beliau sebelumnya pernah menjabat pada beberapa posisi di Perseroan, termasuk sebagai Presiden Asosiasi Pilot Garuda, Kapten Pilot Airbus 330, Kepala Seksi Line Operations DC-10, Route Check Pilot DC-10, Instruktur Simulator DC-10, Instruktur Rute (Route Instructor) DC-10, Manajer Line Operations DC-10 WIP (President) Pilot dan Instruktur dan Government Check Pilot.

**Elisa Lumbantoruan, Direktur Keuangan (Direktur Tidak Terafiliasi)**

Warga Negara Indonesia, 50 tahun.

Lahir di Siborong-borong, Sumatera Utara pada tanggal 19 Juli 1960, meraih gelar Sarjana bidang Matematika dari ITB, Bandung di tahun 1985.

Menjabat sebagai Direktur Perseroan sejak Oktober 2007. Beliau saat ini menjabat sebagai Direktur Keuangan Perseroan berdasarkan surat Dewan Komisaris No. GARUDA/DEKOM-001/2011 tanggal 3 Januari 2011. Beliau sebelumnya pernah menjabat sebagai Direktur PT Hewlett Packard Financial Services, Direktur Regional Hewlett Packard South East Asia Ltd., Presiden Direktur PT Hewlett Packard Indonesia, Direktur Pemasaran PT Compaq Computer Indonesia, Direktur Pemasaran PT Digital Astra Nusantara, Country Alliances Manager Oracle Systems Asia Tenggara Pte. Ltd, Sales Unit Manager PT Digital Astra Nusantara, Sales Manager PT Cipta Arta Graha Informasi dan Account Manager PT Astra Graphia.

**Hadinoto Soedigno, Direktur Teknik**

Warga Negara Indonesia, 57 tahun.

Lahir di Yogyakarta pada tanggal 5 Januari 1953, meraih gelar Sarjana Teknik Mesin dari ITB, Bandung tahun 1977 dan memperoleh gelar Magister Manajemen dari Universitas Indonesia di tahun 1990.

Menjabat sebagai Direktur Perseroan sejak Oktober 2007. Beliau sebelumnya menjabat sebagai Direktur Utama PT Garuda Maintenance Facility AeroAsia (GMF AeroAsia), dan telah terlibat di Perseroan sejak pendirian, dengan berbagai jabatan, antara lain sebagai Direktur, Executive Vice President, Kepala Strategic Business Unit GMF AeroAsia, dan juga pernah menjabat sebagai Vice President di Divisi Workshop Perseroan. Sebelum bergabung dengan Perseroan, beliau berpengalaman sebagai pimpinan beberapa proyek konstruksi bidang minyak dan gas.

Kompensasi Komisaris dan Direksi

Jumlah kompensasi total gaji dan tunjangan yang dibayarkan Perseroan untuk Komisaris dan Direksi Perseroan untuk periode sembilan bulan yang berakhir tanggal 30 September 2010 adalah sebesar Rp30.318,67 juta.

Sekretaris Perusahaan

Sesuai dengan peraturan Bapepam No. KEP-63/PM/1996 tanggal 17 Januari 1996 Lampiran Peraturan No. IX.I.4 mengenai Pembentukan Sekretaris Perusahaan juncto Keputusan Direksi PT Bursa Efek Jakarta No. Kep.305/BEJ/07-2004 tanggal 19 Juli 2004, berdasarkan Surat Keputusan Direksi Perseroan No. JKTDZ/SKEP/50056/09 tanggal 2 Oktober 2009 tentang Pembebasan dan Pengangkatan Pejabat di PT Garuda Indonesia (Persero), Perseroan telah mengangkat Ike Andriani sebagai *VP Corporate Secretary and Corporate Legal* Perseroan.

Bidang tugas Sekretaris Perusahaan, antara lain:

1. Mengikuti perkembangan Pasar Modal khususnya peraturan-peraturan yang berlaku di bidang Pasar Modal;
2. Memberikan pelayanan atas setiap informasi yang dibutuhkan pemodal yang berkaitan dengan kondisi Perseroan;
3. Memberikan masukan kepada Direksi Perseroan untuk mematuhi ketentuan Undang-undang No. 8 tahun 1995 tentang Pasar Modal dan peraturan pelaksanaannya;
4. Sebagai penghubung atau *contact person* antara Perseroan dengan Bapepam dan LK dan masyarakat.

Komite Audit

Perseroan telah membentuk Komite Audit melalui Surat Keputusan Dewan Komisaris No.JKTDU/SKEP/5054/07 tanggal 25 Oktober 2007 tentang Pengangkatan Ketua dan Anggota Komite Audit dan Penyempurnaan Piagam Komite Audit PT Garuda Indonesia (Persero) yang diperbarui dari waktu ke waktu dengan: (i) Surat Keputusan Dewan Komisaris No. JKTDU/SKEP/5050/08 tanggal 1 Desember 2008 tentang Pengangkatan Anggota Komite Audit PT Garuda Indonesia (Persero); (ii) Surat Keputusan Dewan Komisaris No. JKTDU/SKEP/5011/09 tanggal 1 Mei 2008 tentang Pengangkatan Anggota Komite Audit PT Garuda Indonesia (Persero); (iii) Surat Keputusan Dewan Komisaris No. JKTDU/SKEP/2006/10 tanggal 26 Januari 2010 tentang Perpanjangan Masa Tugas Ketua dan Anggota Komite Audit PT Garuda Indonesia (Persero); (iv) Surat Keputusan Dewan Komisaris No. JKTDU/SKEP/2056/10 tanggal 1 Oktober 2010 tentang Pengangkatan Anggota Komite Audit PT Garuda Indonesia (Persero); (v) Surat Keputusan

Dewan Komisaris No. JKTDU/SKEP/5002/11 pada tanggal 5 Januari 2011 tentang Pemberhentian SDRI. Etty Retno Wulandari Sebagai Anggota Komite Audit PT Garuda Indonesia (Persero); dan (vi) Surat Keputusan Dewan Komisaris No. JKTDU/SKEP/5005/11 pada tanggal 10 Januari 2011 tentang Penggantian Ketua Komite Audit PT Garuda Indonesia (Persero). Susunan Komite Audit Perseroan adalah sebagai berikut:

Ketua	:	Abdulgani
Anggota	:	Adi Dharmanto
Anggota	:	Endang Mudiman

Berikut keterangan singkat mengenai masing-masing anggota Komite Audit Perseroan :

Abdulgani

Ketua Komite Audit

Warga Negara Indonesia, lahir pada tanggal 14 Maret 1943 (57 tahun). Diangkat menjadi Ketua Komite Audit Perseroan pada tahun 2011. Selain menjadi Anggota Komite Audit juga menjabat sebagai Komisaris Independen di Perseroan sejak 2010. Sebelumnya, beliau menjabat sebagai Komisaris Perseroan sejak Juni 2007, Komisaris Utama Perseroan sejak tahun 2005, dan menjadi Direktur Utama Perseroan sejak 1998 sampai 2002. Beliau pernah menjabat sebagai Sekretaris Menteri Negara BUMN, Direktur Utama Bank Duta, Komisaris Bank Bukopin, Komisaris PT Amro Duta Leasing dan anggota Direksi dari The Asean Finance Corporation di Singapura.

Pendidikan: memperoleh gelar Sarjana Ekonomi dari Universitas Indonesia, tahun 1968, gelar Master of Economics dari University of Colorado di Boulder, AS tahun 1998, dan gelar Doktor dari Universitas Gajah Mada pada tahun 2010.

Adi Dharmanto

Anggota Komite Audit

Warga Negara Indonesia, lahir pada tanggal 30 September 1962 (48 tahun). Diangkat menjadi Anggota Komite Audit Perseroan pada tahun 2009. Selain menjadi Anggota Komite Audit juga bekerja di PT Nura Kapital dan bertanggung jawab atas Business Development, Corporate Restructuring, Equity Financing & Project Financing.

Pendidikan: Sarjana bidang Teknik Sipil dari Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya (ITS) tahun 1987.

Endang Mudiman

Anggota Komite Audit

Warga Negara Indonesia, lahir pada tanggal 28 April 1963 (49 tahun). Diangkat menjadi Anggota Komite Audit Perseroan pada bulan September 2010. Selain menjadi Anggota Komite Audit juga bekerja di PT Perusahaan Pengelola Aset (Persero) sebagai Group Head of Finance, Accounting, and Tax, Badan Penyehatan Perbankan Nasional (BPPN) sebagai Komite Ombudsman, Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP) sebagai Audit Team Leader.

Pendidikan: Diploma Akuntansi Sarjana Akuntansi dari Sekolah Tinggi Akuntansi Negara tahun 1985, dan Sarjana Akuntansi dari Sekolah Tinggi Akuntansi Negara tahun 1993.

Sebagai suatu BUMN, berdasarkan Keputusan Menteri BUMN No. PER-05/MBU/2006 ("Keputusan BUMN"), Perseroan diwajibkan untuk memiliki suatu komite audit. Berdasarkan peraturan Bapepam & LK dan BEI, Perseroan juga diharuskan untuk membentuk suatu komite audit dalam waktu 6 (enam) bulan sejak pencatatan di BEI. Komite audit harus terdiri dari setidaknya 3 (tiga) anggota, satu diantaranya haruslah merupakan Komisaris Independen yang akan menjadi ketua, dan setidaknya 2 anggota komite tambahan, yang bukan berasal dari BUMN. Saat ini, ketua Komite Audit Perseroan bukan merupakan komisaris independen dan Perseroan telah memiliki jumlah anggota non-BUMN yang mencukupi.

6. Sumber Daya Manusia

Perseroan dan Anak Perusahaan

Per tanggal 30 September 2010, Perseroan dan Anak Perusahaan mempekerjakan 8.879 orang karyawan, terdiri dari 6.663 orang karyawan tetap, dan 1.216 orang karyawan kontrak.

Komposisi karyawan Perseroan dan Anak Perusahaan berdasarkan jenjang jabatan, jenjang pendidikan, dan usia per tanggal 30 September 2010, 31 Desember 2009, 2008, dan 2007 adalah sebagai berikut :

Komposisi Karyawan Perseroan dan Anak Perusahaan Menurut Jabatan

Jenjang Jabatan	30 September		31 Desember		
	2010	2009	2008	2007	
Perseroan:					
Direksi	6	7	7	7	
Vice President	31	36	34	26	
Senior Manager	151	179	171	150	
Manager	262	286	331	349	
Staff	5.040	4.567	5.005	5.276	
Total	5.490	5.075	5.548	5.808	
Anak Perusahaan:					
Direksi	15	14	12	11	
Vice President	32	29	26	21	
Senior Manager	100	101	91	64	
Manager	232	211	202	169	
Staff	3.010	2.342	2.275	2.332	
Total	3.389	2.697	2.606	2.597	
Total Karyawan Perseroan dan Anak Perusahaan	8.879	7.772	8.154	8.405	

Komposisi Karyawan Perseroan dan Anak Perusahaan Menurut Jenjang Pendidikan

Tingkat Pendidikan	30 September		31 Desember		
	2010	2009	2008	2007	
Perseroan:					
Master dan Doktor	289	289	301	325	
Sarjana	1.371	1.514	1.543	1.322	
Diploma	629	586	630	660	
SD/SMP/SLTA	3.201	2.686	3.074	3.501	
Total	5.490	5.075	5.548	5.808	
Anak Perusahaan:					
Master dan Doktor	122	111	98	78	
Sarjana	1.092	764	667	498	
Diploma	605	568	575	651	
SD/SMP/SLTA	1.570	1.254	1.266	1.370	
Total	3.389	2.697	2.606	2.597	
Total Karyawan Perseroan dan Anak Perusahaan	8.879	7.772	8.154	8.405	

Komposisi Karyawan Perseroan dan Anak Perusahaan Menurut Kelompok Usia

Kelompok Usia (tahun)	30 September		31 Desember		
	2010	2009	2008	2007	
Perseroan:					
> 50	776	757	836	837	
41 – 50	2.331	2.253	2.368	2.256	
31 – 40	1.490	1.652	2.034	2.478	
21 – 30	428	369	280	212	
< 21	465	44	30	25	
Total	5.490	5.075	5.548	5.808	



Garuda Indonesia

Kelompok Usia (tahun)	30 September		31 Desember		
	2010	2009	2008	2007	
Anak Perusahaan:					
> 50	527	574	624	394	
41 – 50	1.423	1.435	1.407	1.300	
31 – 40	448	415	405	802	
21 – 30	797	273	170	100	
< 21	194	-	-	1	
Total	3.389	2.697	2.606	2.597	
Total Karyawan Perseroan dan Anak Perusahaan	8.879	7.772	8.154	8.405	

Komposisi Karyawan Perseroan Menurut Jenis Pekerjaan:

Uraian	Per 30 September 2010	Per 31 Desember		
		2009	2008	2007
Perseroan:				
Kru Penerbangan:				
Pilot	626	579	563	558
Awak Kabin	1859	1.608	1.724	1.909
Ground Personnel:				
Ground services	373	397	406	431
Pemeliharaan	99	102	104	95
Fungsi Tersentralisasi Lainnya:				
Pemasaran, Reservasi dan Penjualan	749	764	706	871
Kargo	286	295	354	372
Pusat Kesehatan	64	59	78	81
Lain-lain	1434	1.271	1.613	1.491
Total Karyawan Perseroan	5.490	5.075	5.548	5.808

Pada saat prospektus ini diterbitkan, penggajian tenaga kerja Perseroan telah sesuai dengan Upah Minimum Propinsi (UMP) yang berlaku. Pada saat ini, Perseroan telah merekrut 101 tenaga kerja asing untuk posisi pilot, *first officer* dan awak kabin. Dari 101 tenaga kerja asing tersebut, Perseroan telah mepekerjakan dan memperoleh Izin Mempekerjakan Tenaga Kerja Asing ("IMTA") yang berlaku untuk 67 tenaga kerja asing, sedangkan sisanya, yaitu sebanyak 33 tenaga kerja asing, akan mendapatkan izin tenaga kerja asing yang diperlukan ketika tenaga kerja asing tersebut dipekerjakan secara aktual oleh Perseroan. Perseroan saat ini sedang melakukan proses perijinan beberapa tenaga kerja asing.

Tenaga kerja asing yang bekerja di Perseroan saat ini adalah sebagai berikut:

No.	Nama	Posisi	No. IMTA	Masa Berlaku IMTA	No. KITAS	Masa Berlaku KITAS	Warga Negara
1.	Perdiguero Alba Felix Juan	First Officer	30851/MEN/B/IMTA/2010	28 Oktober 2011	2C11JD3288-J	22 Oktober 2011	Spanyol
2.	Fuentes Anglede Francisco	First Officer	30949/MEN/B/IMTA/2010	28 Oktober 2011	2C11JD3290-J	22 Oktober 2011	Spanyol
3.	Wezel Neil	First Officer	30277/MEN/B/IMTA/2010	28 Oktober 2011	2C11JD3289-J	22 Oktober 2011	Belanda
4.	Lof Timon Ruurd	First Officer	30297/MEN/B/IMTA/2010	28 Oktober 2011	2C11JD3287-J	22 Oktober 2011	Belanda
5.	Olabari Blanco Iker	First Officer	30279/MEN/B/IMTA/2010	9 Nopember 2011	2C11JD3413-J	31 Oktober 2011	Spanyol
6.	Lugrini Alesandro	First Officer	32912/MEN/B/IMTA/2010	19 Nopember 2011	2C11JD3576-J	31 Oktober 2011	Italia
7.	Aviles Cediel Alfredo	First Officer	32518/MEN/B/IMTA/2010	19 Nopember 2011	2C11JD3578-J	31 Oktober 2011	Spanyol
8.	Arevalo Leon Emilio	First Officer	32524/MEN/B/IMTA/2010	22 Nopember 2011	2C11JD3633-J	31 Oktober 2011	Spanyol
9.	Carter Treptau Ian Robert	First Officer	31747/MEN/B/IMTA/2010	19 Nopember 2011	2C11JD3574-J	31 Oktober 2011	Inggris
10.	Tasselo Dennis	First Officer	31366/MEN/B/IMTA/2010	19 Nopember 2011	2C11JD3577-J	31 Oktober 2011	Italia
11.	Feldhahn Michael Paul	First Officer	30299/MEN/B/IMTA/2010	9 Nopember 2011	2C11JD3411-J	31 Oktober 2011	Inggris
12.	Suna Harun	First Officer	31867/MEN/B/IMTA/2010	9 Nopember 2011	2C11JD3424-J	31 Oktober 2011	Turki
13.	Casson Mark John	Captain Boeing 737	32276/MEN/B/IMTA/2010	19 Nopember 2011	2C11JD3575-J	31 Oktober 2011	Australia



Garuda Indonesia

No.	Nama	Posisi	No. IMTA	Masa Berlaku IMTA	No. KITAS	Masa Berlaku KITAS	Warga Negara
14.	Lim Sangsoo	First Officer	32150/MEN/B/IMTA/2010	9 Nopember 2011	2C11JD3407-J	31 Oktober 2011	Korea Selatan
15.	Martinez Moro Federico	First Officer	31866/MEN/B/IMTA/2010	9 Nopember 2011	2C11JD3412-J	31 Oktober 2011	Spanyol
16.	Mosteghanemi Mohamed	First Officer	31057/MEN/B/IMTA/2010	3 Nopember 2011	2C11JD3358-J	31 Oktober 2011	Prancis
17.	Ruzicka Ziri	Captain Boeing 737	30281/MEN/B/IMTA/2010	4 Nopember 2011	2C11JD3368-J	31 Oktober 2011	Republik Ceko
18.	Sendur Taylan	First Officer	31868/MEN/B/IMTA/2010	9 Nopember 2011	2C11JD3423-J	31 Oktober 2011	Turki
19.	Cserhati Zoltan	First Officer	30296/MEN/B/IMTA/2010	3 Nopember 2011	2C11JD3357-J	29 Oktober 2011	Hongaria
20.	Bariccat Los Arcos Jesus Maria	First Officer	32651/MEN/B/IMTA/2010	9 Desember 2011	2C11JD3807-J	31 Oktober 2011	Spanyol
21.	Gutierrez Cortes Oscar	First Officer	32539/MEN/B/IMTA/2010	8 Desember 2011	2C11JD3791-J	31 Oktober 2011	Spanyol
22.	Ruben Cozar Fernandez	First Officer	32278/MEN/B/IMTA/2010	16 Desember 2011	2C11JD3936-J	31 Oktober 2011	Spanyol
23.	Dai Ying	Awak Kabin	KEP.08307A-S/MEN/B/IMTA/2010	5 Mei 2011	2C11JB0499-J	28 April 2011	Cina
24.	Ding Wei	Awak Kabin	KEP.08307A-S/MEN/B/IMTA/2010	5 Mei 2011	2C11JB0496-J	28 April 2011	Cina
25.	Yishan Ding	Awak Kabin	KEP.08307A-S/MEN/B/IMTA/2010	5 Mei 2011	2C11JB0508-J	28 April 2011	Cina
26.	Fei Yanshu	Awak Kabin	KEP.08307A-S/MEN/B/IMTA/2010	5 Mei 2011	2C11JB0493-J	28 April 2011	Cina
27.	Kong Lingqi	Awak Kabin	KEP.08307A-S/MEN/B/IMTA/2010	5 Mei 2011	2C11JB0506-J	28 April 2011	Cina
28.	He Iyang	Awak Kabin	KEP.08307A-S/MEN/B/IMTA/2010	5 Mei 2011	2C11JB0504-J	28 April 2011	Cina
29.	Li Lu	Awak Kabin	KEP.08307A-S/MEN/B/IMTA/2010	5 Mei 2011	2C11JB0516-J	28 April 2011	Cina
30.	Liu Xuan	Awak Kabin	KEP.08307A-S/MEN/B/IMTA/2010	5 Mei 2011	2C11JB0509-J	27 April 2011	Cina
31.	Lu Jiangzhou	Awak Kabin	KEP.08307A-S/MEN/B/IMTA/2010	5 Mei 2011	2C11JB0518-J	28 April 2011	Cina
32.	Lu Jinzhi	Awak Kabin	KEP.08307A-S/MEN/B/IMTA/2010	5 Mei 2011	2C11JB0507-J	27 April 2011	Cina
33.	Ni Yun	Awak Kabin	KEP.08307A-S/MEN/B/IMTA/2010	5 Mei 2011	2C11JB0515-J	27 April 2011	Cina
34.	Wang Ying	Awak Kabin	KEP.08307A-S/MEN/B/IMTA/2010	5 Mei 2011	2C11JB0513-J	28 April 2011	Cina
35.	Xiao Ping	Awak Kabin	KEP.08307A-S/MEN/B/IMTA/2010	5 Mei 2011	2C11JB0517-J	28 April 2011	Cina
36.	Xiong Chenyu	Awak Kabin	KEP.08307A-S/MEN/B/IMTA/2010	5 Mei 2011	2C11JB0502-J	28 April 2011	Cina
37.	Yachun Xu	Awak Kabin	KEP.08307A-S/MEN/B/IMTA/2010	5 Mei 2011	2C11JB0501-J	28 April 2011	Cina
38.	Yao Lan	Awak Kabin	KEP.08307A-S/MEN/B/IMTA/2010	5 Mei 2011	2C11JB0497-J	28 April 2011	Cina
39.	Yuan Jingjing	Awak Kabin	KEP.08307A-S/MEN/B/IMTA/2010	5 Mei 2011	2C11JB0514-J	27 April 2011	Cina
40.	Zheng Jie	Awak Kabin	KEP.08307A-S/MEN/B/IMTA/2010	5 Mei 2011	2C11JB0519-J	27 April 2011	Cina
41.	Yi Zhu	Awak Kabin	KEP.08307A-S/MEN/B/IMTA/2010	5 Mei 2011	2C11JB0510-J	27 April 2011	Cina
42.	Bae Eunji	Awak Kabin	KEP.08400A-S/MEN/B/IMTA/2010	5 Mei 2011	2C11JB0S22-J	28 April 2011	Korea Selatan
43.	Eom Go Eun	Awak Kabin	KEP.08400B-S/MEN/B/IMTA/2010	5 Mei 2011	2C11JB0512-J	28 April 2011	Korea Selatan
44.	Ha Minyoung	Awak Kabin	KEP.08400C-S/MEN/B/IMTA/2010	5 Mei 2011	2C11JB0503-J	28 April 2011	Korea Selatan
45.	Im Seongin	Awak Kabin	KEP.08400D-S/MEN/B/IMTA/2010	5 Mei 2011	2C11JB0520-J	28 April 2011	Korea Selatan
46.	Jo Jihyun	Awak Kabin	KEP.08400E-S/MEN/B/IMTA/2010	5 Mei 2011	2C11JB0498-J	28 April 2011	Korea Selatan
47.	Joung Yoonjoung	Awak Kabin	KEP.08400F-S/MEN/B/IMTA/2010	5 Mei 2011	2C11JB0505-J	28 April 2011	Korea Selatan
48.	Kim Bo Young	Awak Kabin	KEP.08400G-S/MEN/B/IMTA/2010	5 Mei 2011	2C11JB0511-J	28 April 2011	Korea Selatan
49.	Kim Yun A	Awak Kabin	KEP.08400H-S/MEN/B/IMTA/2010	5 Mei 2011	2C11JB0495-J	28 April 2011	Korea Selatan

No.	Nama	Posisi	No. IMTA	Masa Berlaku IMTA	No. KITAS	Masa Berlaku KITAS	Warga Negara
50.	Ko Ala	Awak Kabin	KEP.08400I-S/MEN/B/IMTA/ 2010	5 Mei 2011	2C11JB0500-J	28 April 2011	Korea Selatan
51.	Ley Eunyoung	Awak Kabin	KEP.08400J-S/MEN/B/IMTA/ 2010	5 Mei 2011	2C11JB0494-J	28 April 2011	Korea Selatan
52.	Song Juyeon	Awak Kabin	KEP.08400K-S/MEN/B/IMTA/ 2010	5 Mei 2011	2C11JB0521-J	28 April 2011	Korea Selatan
53.	Risa Kataoka	Awak Kabin	KEP.11982/MEN/B/IMTA/ 2010	2 Juni 2011	2C11JB0691-J	29 Mei 2011	Jepang
54.	Rie Igami	Awak Kabin	KEP.11987/MEN/B/IMTA/ 2010	2 Juni 2011	2C11JB0683-J	29 Mei 2011	Jepang
55.	Yoshiko Sonoda	Awak Kabin	KEP.11989/MEN/B/IMTA/ 2010	2 Juni 2011	2C11JB0694-J	29 Mei 2011	Jepang
56.	Risa Morii	Awak Kabin	KEP.11993/MEN/B/IMTA/ 2010	2 Juni 2011	2C11JB0693-J	29 Mei 2011	Jepang
57.	Erina Tanaka	Awak Kabin	KEP.11996/MEN/B/IMTA/ 2010	2 Juni 2011	2C11JB0685-J	29 Mei 2011	Jepang
58.	Toshimi Ata	Awak Kabin	KEP.11998/MEN/B/IMTA/ 2010	2 Juni 2011	2C11JB0687-J	29 Mei 2011	Jepang
59.	Sayaka Kimura	Awak Kabin	KEP.12002/MEN/B/IMTA/ 2010	2 Juni 2011	2C11JB0688-J	29 Mei 2011	Jepang
60.	Miwa Saito	Awak Kabin	KEP.12005/MEN/B/IMTA/ 2010	2 Juni 2011	2C11JB0686-J	29 Mei 2011	Jepang
61.	Miki Koyama	Awak Kabin	KEP.12010/MEN/B/IMTA/ 2010	2 Juni 2011	2C11JB0695-J	29 Mei 2011	Jepang
62.	Masumi Kamata	Awak Kabin	KEP.12013/MEN/B/IMTA/ 2010	2 Juni 2011	2C11JB0696-J	29 Mei 2011	Jepang
63.	Ono Yuka	Awak Kabin	KEP.12016/MEN/B/IMTA/ 2010	2 Juni 2011	2C11JB0697-J	29 Mei 2011	Jepang
64.	Mikiko Sakamoto	Awak Kabin	KEP.12021/MEN/B/IMTA/ 2010	2 Juni 2011	2C11JB0698-J	29 Mei 2011	Jepang
65.	Mariko Shimada	Awak Kabin	KEP.12023/MEN/B/IMTA/ 2010	2 Juni 2011	2C11JB0684-J	29 Mei 2011	Jepang
66.	Keiko Tashiro	Awak Kabin	KEP.12026/MEN/B/IMTA/ 2010	2 Juni 2011	2C11JB0689-J	29 Mei 2011	Jepang
67.	Chie Nakayama	Awak Kabin	KEP.12029/MEN/B/IMTA/ 2010	2 Juni 2011	2C11JB0690-J	29 Mei 2011	Jepang

Pendidikan dan Pelatihan

Program kepegawaian Perseroan yang dimiliki Perseroan dalam rangka pengembangan sumber daya manusia adalah dengan melakukan investasi melalui pelatihan staf dan peningkatan kualitas hidup karyawan. Program pelatihan karyawan yang diterapkan Perseroan adalah sebagai berikut:

Program Pelatihan Kepemimpinan

Program pengembangan dalam rangka mempersiapkan pemimpin masa depan merupakan investasi yang dilakukan oleh Garuda Indonesia kepada pegawai yang berpotensi tinggi dalam bentuk *Management Development Program* ("MDP"). Program ini dimaksudkan sebagai salah satu upaya untuk menyealaraskan dengan rencana jangka panjang Perseroan dan sebagai bagian dari Rencana Sukses. MDP telah dilaksanakan dalam beberapa tingkatan, yaitu :

- *Leaders Forum* yang diperuntukkan bagi pegawai satu tingkat di bawah Direksi, yang dilaksanakan setiap bulan;
- *Operational Leaders Development Program* (OLDP) yang diperuntukkan bagi pegawai dua tingkat di bawah Direksi, telah dilaksanakan sebanyak 1 (satu) angkatan dengan periode program selama 6 (enam) bulan dan batch ke 2 untuk OLDP, masih dalam tahap pelaksanaan;
- *Emerging Leaders Development Program* (ELDP) yang diperuntukkan bagi pegawai tiga tingkat di bawah Direksi, telah dilaksanakan sebanyak 1 (satu) angkatan dengan periode program selama 6 (enam) bulan.

Program Pelatihan Bagi Awak Pesawat

Untuk menjaga kualifikasi dan kompetensi awak pesawat, yaitu penerbang dan awak kabin, maka Perseroan mewajibkan dilakukannya *recurrent training* yang dilaksanakan secara periodik. *Recurrent training* ini mewajibkan setiap penerbang untuk menjalani inspeksi kualifikasi sebanyak 2 (dua) kali dalam periode 12 bulan, yang terdiri dari uji kecakapan/ketrampilan terbang untuk tujuan menjaga tingkat *proficiency* penerbang dan uji kesehatan. Selain itu setiap penerbang juga harus menjalani pelatihan di kelas sebagai persyaratan untuk memastikan kualifikasi dan kompetensi sebagai penerbang. Sementara untuk setiap awak kabin, harus menjalani inspeksi kualifikasi sebanyak 1 (satu) kali dalam periode 12 bulan, yang terdiri dari *check* terhadap kualifikasi dalam hal keselamatan penerbangan, aspek layanan dan uji kesehatan.

Pelatihan Bagi Para Frontliners

Untuk meningkatkan pelayanan kepada pelanggan, Perseroan memberikan pelatihan *service attitude for frontliners* kepada seluruh *frontliners*. Pelatihan ini bertujuan untuk membentuk *professional image* para *frontliners* yang nantinya akan membentuk *company image* Perseroan. Pelatihan ini diberikan berupa perilaku layanan, tata cara berpenampilan dan berbusana secara profesional yang mencerminkan budaya FLY-HI. Pelatihan *service attitude* bagi *frontliners* Perseroan dan juga *frontliners* pihak ketiga telah dilaksanakan untuk melayani *ground handling*, dimana telah dilakukan dalam 54 angkatan, sedangkan *Development Leadership for Assistant Manager and Supervisor* telah berjalan dalam 5 angkatan.

Pelatihan bagi para Karyawan bagian Pemasaran

Untuk memberikan pembekalan dalam hal *marketing* dan *sense business*, maka diberikan pelatihan bagi para GM *Branch Office* dan *Sales Manager* berupa pelatihan *Salespreneur* yang telah dilaksanakan dalam 4 angkatan untuk *Manager* dan *Supervisor* serta dalam 2 angkatan untuk *GM Branch Office*.

Fasilitas Kesejahteraan Karyawan

Perseroan berkeyakinan bahwa strategi kompensasi dan benefit akan dapat meningkatkan kinerja Perseroan sehingga adaptif terhadap perubahan siklus bisnis untuk membangun profesi yang sesuai dengan pertumbuhan Perseroan yang berkelanjutan dengan mengutamakan untuk menarik (*attracting*) dan mempertahankan (*retaining*) karyawan berdasarkan ukuran kinerja tinggi (*high performing*) dan berpotensi tinggi (*high potential*). Karyawan Perseroan menerima remunerasi kas terdiri dari gaji dan subsidi tunai lainnya. Secara umum, gaji karyawan ditentukan berdasarkan kualifikasi karyawan, posisi, senioritas dan kinerja, subsidi kas mungkin dapat termasuk subsidi hidup, dan dapat bervariasi tergantung pada kondisi yang terjadi. Perseroan juga memberikan manfaat non tunai, termasuk asuransi kesehatan, pensiun dini dan kesejahteraan sosial, seperti yang disyaratkan oleh hukum di Indonesia.

Skema kompensasi dan benefit terdiri dari gaji tetap dan variable/ insentif, sedangkan Tunjangan Hari Raya, Tunjangan Tengah Tahun dan Bantuan Istirahat Tahunan (cuti). Selain itu Perseroan juga memberikan fasilitas kesejahteraan bagi para pegawainya dengan selalu memperhatikan ketentuan-ketentuan dan peraturan di bidang ketenagakerjaan serta disesuaikan dengan kebutuhan untuk mendukung bisnis Perseroan, berbagai fasilitas tersebut antara lain:

- Jaminan Sosial kepada Jamsostek berupa iuran Jaminan Hari Tua, Jaminan Kecelakaan Kerja dan Jaminan Kematian.
- Cuti Tahunan diberikan kepada pegawai sesuai dengan lamanya masa kerja.
- Program Pemeliharaan kesehatan pegawai
- Program kesehatan pensiun.
- Program dana pensiun.
- Fasilitas Konsesi Terbang diberikan kepada karyawan dan keluarga.
- Pakaian Seragam dan Pakaian Representatif sesuai dengan kebutuhan bisnis Perseroan.
- Pada saat terjadi pemutusan hubungan kerja yang seharusnya diterima (santunan kematian, uang pisah, pesangon dan penghargaan masa kerja).
- Penghargaan Garuda Bakti, bagi karyawan yang telah mencapai masa kerja 20 tahun.
- Penghargaan Pensiun kepada karyawan yang memasuki usia pensiun.
- Fasilitas Pajak Penghasilan karyawan yang dibayarkan oleh Perseroan.

Serikat Pekerja

Perjanjian Kerja Bersama (PKB) Perseroan berlaku sejak tanggal 26 Januari 2004 sampai dengan 25 Januari 2006 berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Pembinaan Hubungan Industrial, Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi RI No.KEP.08/PHI/PK/2004 tanggal 20 Januari 2004. Perjanjian tersebut diperpanjang secara otomatis dan oleh karenanya masa berlaku PKB tersebut menjadi berakhir pada tanggal 25 Januari 2007. Terdapat empat serikat pekerja Perseroan yang masing-masing mewakili kepentingan awak kabin, awak kokpit, pramugari dan karyawan lainnya (Serikat Karyawan Garuda).

1. Asosiasi Pilot Garuda (APG)
2. Ikatan Awak Kabin Garuda Indonesia (IKAGI)
3. Serikat Karyawan Garuda (SEKARGA)
4. Serikat Pekerja Awak Kabin Garuda Indonesia (SPAKGI)

Perjanjian kerjasama antara Perseroan dengan keempat serikat pekerja tersebut telah dibuat pada tahun 2008 dan Perseroan saat ini sedang melakukan negosiasi perjanjian kerja bersama baru dengan serikat pekerja ini melalui perundingan tripartit bersama dengan otoritas ketenagakerjaan setempat (Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi / "Disnaker"). Disnaker telah menyarankan kepada Perseroan dan serikat pekerja untuk menyepakati ketentuan tertentu yang telah disetujui oleh Disnaker. Pada tanggal 6 Desember 2010, Perseroan telah menyatakan persetujuan atas anjuran dimaksud. Perseroan telah menerima pernyataan secara verbal walaupun Perseroan sampai saat ini belum mendapatkan pernyataan secara formal, bahwa serikat pekerja telah menolak ketentuan yang disarankan, dengan demikian pihak manapun dapat mengajukan ketidaksepakatan terkait perjanjian kerja sama sebelum ke Pengadilan Hubungan Industrial.

7. Keterangan Mengenai Anak Perusahaan

Saat ini Perseroan mengoperasikan tiga unit bisnis strategis (SBU): SBU Garuda Cargo, SBU Citilink dan SBU Garuda Sentra Medika dan empat Anak Perusahaan yang signifikan: PT Aero Wisata (jasa boga, hotel, transportasi dan *travel*), PT Abacus Distribution Systems Indonesia (pemesanan), PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (perbaikan dan perawatan pesawat/MRO), PT Aero Systems Indonesia (teknologi informasi), serta PT Citilink Indonesia (angkutan udara berjadwal berbiaya murah) yang belum beroperasi. Perseroan juga memiliki perusahaan terafiliasi, PT Gapura Angkasa, yang menyediakan perusahaan dengan pelayanan *ground handling*. Tabel berikut menunjukkan struktur bisnis Perseroan termasuk unit utama bisnisnya, Anak Perusahaan yang beroperasi maupun yang belum beroperasi sebagai suatu Anak Perusahaan, dan perusahaan afiliasi lainnya yang signifikan.

Perseroan memiliki penyertaan saham secara langsung pada 9 anak perusahaan sebagai berikut:

No	Anak Perusahaan	Bidang Usaha	Kepemilikan	Tahun Penyertaan	Status Operasi Komersial
1	PT Aero Wisata	Perhotelan, jasa boga dan agen perjalanan	99,99%	1989	sudah beroperasi
2	PT Abacus Distribution Systems Indonesia	Penyedia jasa sistem komputerisasi reservasi	95,00%	1995	sudah beroperasi
3	PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia***	Perbaikan dan pemeliharaan pesawat terbang	99,99%	2002	sudah beroperasi
4	PT Aero Systems Indonesia***	Penyedia jasa teknologi informasi	99,99%	2005	sudah beroperasi
5	PT Citilink Indonesia***	Angkutan udara niaga	99,99%	2009	belum beroperasi*
6	PT Gapura Angkasa**	Pengelolaan <i>ground-handling</i> dan penunjang usaha penerbangan	37,5%	1998	sudah beroperasi
7	Abacus International Holdings Ltd.**	Penyedia jasa sistem komputerisasi reservasi	2,065%	1997	sudah beroperasi
8	Pan Asia Pacific Aviation Services Ltd.**	Pengelolaan <i>ground-handling</i> dan penunjang usaha penerbangan	17,65%	1998	sudah beroperasi
9	PT Merpati Nusantara Airlines**	Penerbangan	4,21%	1978	sudah beroperasi

Catatan:

*) Citilink belum beroperasi dikarenakan masih dalam proses untuk memperoleh ijin usaha angkutan udara niaga

**) Tidak terkonsolidasi

***) Kepemilikan langsung dan tidak langsung melalui PT Aero Wisata

Perseroan melalui PT Aero Wisata memiliki penyertaan saham secara tidak langsung pada 18 perusahaan sebagai berikut:

No	Anak Perusahaan	Bidang Usaha	Kepemilikan	Tahun Penyertaan	Status Operasi Komersial
1.	PT Angkasa Citra Sarana Catering Service	Jasa boga	99,98%	1982	sudah beroperasi
2.	PT Aero Hotel Management	Jasa pengelolaan properti (hotel, apartemen, kondominium)	99,99%	2009	sudah beroperasi
3.	PT Aerojasa Perkasa	Jasa agen penjualan umum	99,87%	1988	sudah beroperasi
4.	PT Bina Inti Dinamika	Jasa akomodasi	61,88%	1987	sudah beroperasi
5.	PT Belitung Inti Permai	Jasa akomodasi	99,98%	1992	belum beroperasi*
6.	PT Biro Perjalanan Wisata Satriavi	Jasa biro perjalanan wisata	99,98%	1974	sudah beroperasi
7.	PT Mandira Erajasa Wahana	Jasa Transportasi	99,98%	1988	sudah beroperasi
8.	PT Mirtasari Hotel Deveploment	Jasa akomodasi	99,98%	1979	sudah beroperasi
9.	PT Senggigi Pratama Internasional	Jasa akomodasi	99,98%	1997	sudah beroperasi
10.	Garuda Orient Holidays Pty. Ltd.	Jasa biro perjalanan wisata	100%	1981	sudah beroperasi
11.	Garuda Orient Holidays Korea Co. Ltd	Jasa biro perjalanan wisata	60%	2008	sudah beroperasi
12.	Garuda Orient Holidays Japan INC.	Jasa biro perjalanan wisata	60%	2009	sudah beroperasi
13.	PT Aeronurti**	Jasa akomodasi	45%	1996	sudah beroperasi
14.	PT Aeroprima**	Jasa akomodasi	40%	1993	sudah beroperasi
15.	PT Bumi Minang Padang**	Jasa akomodasi	10,10%	1989	sudah beroperasi
16.	PT Nusa Dua Graha Internasional**	Jasa akomodasi	7,54%	1988	sudah beroperasi
17.	PT Arthaloka Indonesia**	Jasa pengelolaan properti	2,58%	1988	sudah beroperasi
18.	PT Aerojasa Cargo***	Jasa pengurusan transportasi (<i>freight forwarding</i>)	98,87%	2003	sudah beroperasi

Catatan:

*) PT Belitung Inti Permai belum beroperasi, pembangunan hotel masih dalam proses

**) Tidak terkonsolidasi

***) Kepemilikan langsung dan tidak langsung melalui PT Aerojasa Perkasa

a. **PT Aero Wisata (“Aerowisata”)**

Pendirian dan Kegiatan Usaha

Aerowisata, berkedudukan di Jakarta Pusat, didirikan berdasarkan Akta Pendirian Perseroan Terbatas Aerowisata No. 85 tanggal 30 Juni 1973 yang dibuat di hadapan Soeleman Ardjasasmita, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah memperoleh pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia berdasarkan Surat Keputusan No. Y.A. 5/32/18 tanggal 2 Februari 1974, telah didaftarkan di Kantor Pengadilan Negeri Jakarta No. 446 tanggal 13 Februari 1974, serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 20 tanggal 11 Maret 1983, Tambahan No. 320 (“Akta Pendirian Aerowisata”).

Anggaran dasar yang dimuat dalam Akta Pendirian Aerowisata tersebut telah beberapa kali mengalami perubahan, dimana perubahan yang terakhir sehubungan dengan penyesuaian dengan Undang-undang No 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas dimuat dalam Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 25 tanggal 20 Nopember 2008, yang dibuat di hadapan Siti Rayhana, S.H., pengganti dari Bandoro Raden Ayu Mahyastoeti Notonagoro, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah mendapatkan persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia berdasarkan Keputusan No. AHU-92558.AH.01.02.Tahun 2008 tanggal 2 Desember 2008, didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0117183.AH.01.09.Tahun 2008 tanggal 2 Desember 2008 dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 82 tanggal 13 Oktober 2009, Tambahan No. 25579.

Berdasarkan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar Aerowisata, kegiatan usaha Aerowisata adalah sebagai berikut:

- Menjalankan usaha di bidang perhotelan dan sarana penunjangnya;
- Menjalankan usaha di bidang penyediaan tempat dan pelayanan makan dan minum;
- Menjalankan usaha di bidang pakaian/binatu;
- Menjalankan usaha di bidang penyediaan fasilitas akomodasi dan pelayanan lain yang diperlukan bagi penyelenggaraan kegiatan usaha hotel.

Manajemen dan Pengawasan

Susunan Dewan Komisaris Aerowisata berdasarkan: (i) Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 12 tanggal 6 Desember 2005 yang dibuat di hadapan Siti Rayhana, S.H., pengganti dari Bandoro Raden Ayu Mahyastoeti Notonagoro, S.H., Notaris di Jakarta dan (ii) Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham No. 1 tanggal 2 Februari 2010 yang dibuat di hadapan Rismalena Kasri, S.H., Notaris di Jakarta adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris:

Komisaris Utama	: Abdulgani
Komisaris	: Abdul Anshari Ritonga

Susunan Direksi Aerowisata berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Sirkuler Para Pemegang Saham No. 12 tanggal 13 Nopember 2009, yang dibuat di hadapan Rismalena Kasri, S.H., Notaris di Jakarta adalah sebagai berikut:

Direksi:

Direktur Utama	: Alexander Maria Tae Maneklaran
Direktur	: Doddy Virgianto

Struktur Permodalan dan Pemegang Saham

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 30 tanggal 5 Nopember 1998, dibuat di hadapan Bandoro Raden Ayu Mahyastoeti Notonagoro, S.H., Notaris di Jakarta, telah dilaporkan kepada Menteri Kehakiman Republik Indonesia berdasarkan Laporan Perubahan Anggaran Dasar yang telah diterima dan dicatat tanggal 17 Mei 1999 No. C-8437. HT.01.04.TH.99, telah didaftarkan dalam Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat No. 271/BH.09.05/XI/1999 tanggal 18 Nopember 1999, dan diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 33 tanggal 25 April 2000, Tambahan No. 2056, serta: (i) Akta Jual Beli Saham No. 34 tanggal 21 Januari 2000 yang dibuat di hadapan Mahyasari Ashinta Krisnuryanti, S.H., pengganti dari Notaris Bandoro Raden Ayu Mahyastoeti Notonagoro, S.H. tersebut, (ii) Akta Jual Beli Saham No. 08 tanggal 4 Oktober 2000, dan (iii) Akta Jual Beli Saham No. 139 tanggal 29 Nopember 2001, yang keduanya dibuat di hadapan Siti Rayhana, S.H., pengganti dari Notaris Bandoro Raden Ayu Mahyastoeti Notonagoro, S.H. tersebut, struktur permodalan dan susunan pemegang saham Aerowisata adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp1.000.000 per saham			%
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)		
A. Modal Dasar	400.000	400.000.000.000		
B. Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh				
Perseroan	249.999	249.999.000.000	99,99	
Dana Pensiun Pegawai Aerowisata	1	1.000.000	0,01	
C. Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	250.000	250.000.000.000	100,00	
D. Saham dalam Portepel	150.000	150.000.000.000		-

Ikhtisar Laporan Keuangan

Ikhtisar Laporan Keuangan Konsolidasi Aerowisata untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada 30 September 2010 dan tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 yang telah diaudit dengan pendapat wajar tanpa pengecualian, serta laporan keuangan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009 yang telah direview, oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited), dan tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 dan 2007 yang telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Kanaka Puradiredja Suhartono (Nexia International), dengan pendapat wajar tanpa pengecualian, sebagai berikut:

Uraian	(dalam jutaan Rupiah)				
	30 September		31 Desember		
	2010	2009*	2009	2008	2007
NERACA					
Aset Lancar	727.549	538.408	656.934	580.036	544.856
Aset Tidak Lancar	878.668	808.159	841.165	639.806	304.536
JUMLAH ASET	1.606.217	1.346.567	1.498.099	1.219.842	849.392

Uraian	(dalam jutaan Rupiah)				
	30 September	31 Desember			
	2010	2009*	2009	2008	2007
Kewajiban Lancar	471.396	260.508	345.195	202.673	200.343
Kewajiban Jangka Panjang	140.651	122.385	151.573	106.454	85.108
Jumlah Kewajiban	612.047	382.893	496.768	309.127	285.452
Hak Minoritas	7.949	3.762	4.700	3.673	(672)
Modal saham	250.000	250.000	250.000	250.000	250.000
Saldo laba	335.955	338.595	374.294	305.374	298.849
Jumlah Ekuitas	986.221	959.911	996.631	907.042	564.612
JUMLAH KEWAJIBAN DAN EKUITAS	1.606.217	1.346.567	1.498.099	1.219.842	849.392
LABA RUGI					
Pendapatan Usaha					
Pendapatan	1.104.329	796.204	1.150.897	1.089.244	908.601
Beban Usaha	184.666	147.658	204.659	162.587	151.559
Laba Usaha	36.431	52.703	91.841	81.419	57.941
LABA / (RUGI) BERSIH	19.334	41.026	76.724	76.625	70.209

Catatan:

*) Tidak diaudit/(penelaahan terbatas)

Jumlah Aset, Kewajiban, dan Ekuitas untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 meningkat jika dibandingkan dengan pada tanggal 30 September 2009. Jumlah Aset, Kewajiban, dan Ekuitas PT Aero Wisata untuk periode yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009, 2008 dan 2007 naik.

Jumlah Aset tidak Lancar PT Aero Wisata pada tanggal 31 Desember 2008 mengalami kenaikan sebesar 110% jika dibandingkan dengan tanggal 31 Desember 2007, hal ini disebabkan pada tahun 2008 terdapat peningkatan aset tetap yang diakibatkan dari revaluasi atas tanah dan bangunan. Pada 31 Desember 2008, kenaikan tanah dan bangunan akibat revaluasi Rp353.404 juta. Untuk tahun yang berakhir pada tanggal 30 September 2010, jumlah Aset Lancar juga mengalami kenaikan sebesar 35% jika dibandingkan dengan tanggal 30 September 2009, hal ini disebabkan oleh kenaikan persediaan Rp68.124 juta atau sebesar 266% Persediaan terbesar berasal dari ACS unit ISTS, karena pengalihan fungsi unit ACS, yang semula tidak mempunyai persediaan, namun pada bulan Nopember 2009, ada transfer persediaan dari Garuda ke unit PT ACS-ISTS. Untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009, jumlah Aset tidak Lancar juga mengalami kenaikan sebesar 31% jika dibandingkan dengan tanggal 31 Desember 2008. Hal ini disebabkan oleh meningkatnya investasi jangka panjang sebesar Rp84.206 juta atau sebesar 253% sebagai akibat dari penambahan investasi saham pada perusahaan asosiasi. Selain berasal dari kenaikan investasi dalam saham, meningkatnya Aset Tidak Lancar juga disebabkan dari meningkatnya nilai aset tetap sebesar Rp113.178 juta atau sebesar 20% yang berasal dari penambahan aset dalam penyelesaian di 31 Desember 2009.

Jumlah Aset PT Aero Wisata pada tanggal tanggal 31 Desember 2008 mengalami kenaikan sebesar 44% jika dibandingkan dengan tanggal 31 Desember 2007, hal ini disebabkan oleh kenaikan Aset Tidak Lancar yang berasal dari kenaikan aset tetap akibat adanya revaluasi tanah dan bangunan. Kenaikan revaluasi pada tanggal 31 Desember 2008, sebesar Rp353.404 juta.

Jumlah Kewajiban Lancar PT Aero Wisata pada tanggal 31 Desember 2009 mengalami kenaikan sebesar 70% jika dibandingkan dengan tanggal 31 Desember 2008, hal ini disebabkan oleh meningkatnya hutang bank di tahun 2009 sebesar Rp70.248 juta yang terutama berasal dari pinjaman Bank BNI sebesar Rp69.748 juta. Untuk tahun yang berakhir pada tanggal 30 September 2010, jumlah Kewajiban Lancar juga mengalami kenaikan sebesar 81% jika dibandingkan dengan tanggal 30 September 2009, hal ini disebabkan oleh kenaikan pinjaman bank sebesar Rp68.891 juta yang berasal dari penambahan pinjaman Bank BNI sebesar Rp69.748 juta pada Desember 2009. Selain itu, terdapat peningkatan kewajiban lancar karena meningkatnya hutang usaha sebesar Rp52.790 juta atau sebesar 42% yang disebabkan peningkatan pembelian yang dilakukan tidak secara tunai. Untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009, jumlah Kewajiban Jangka Panjang juga mengalami kenaikan sebesar 42% jika dibandingkan dengan tanggal 31 Desember 2008, hal ini disebabkan oleh kenaikan pinjaman jangka panjang sebesar Rp30.712 juta atau sebesar 84% yang berasal dari pinjaman investasi.

Ekuitas PT Aero Wisata pada tanggal 31 Desember 2008 mengalami kenaikan sebesar 61% jika dibandingkan dengan tanggal 31 Desember 2007, hal ini disebabkan oleh peningkatan surplus revaluasi tanah dan bangunan sebesar Rp334.925 juta.

Pendapatan usaha PT Aero Wisata untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009, 2008, dan 2007 masing-masing adalah sebesar Rp1.150.897 juta, Rp1.089.244 juta dan Rp908.601 juta, dengan pertumbuhan dari tahun 2007 ke tahun 2008 sebesar 20% dan dari tahun 2008 ke tahun 2009 sebesar 6%. Pendapatan usaha PT Aero Wisata untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dan 2009 sebesar Rp1.104.329 juta dan Rp796.204 juta dengan pertumbuhan dari tahun 2009 ke 2010 sebesar 39%, hal ini disebabkan terutama oleh peningkatan pendapatan dari divisi katering.

Laba Usaha PT Aero Wisata untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009, 2008, dan 2007 masing-masing adalah sebesar Rp91.841 juta, Rp81.419 juta, dan Rp57.941 juta, dengan pertumbuhan dari tahun 2007 ke tahun 2008 sebesar 41% dan dari tahun 2008 ke tahun 2009 sebesar 13%. Peningkatan Laba Usaha dari tahun 2007 ke tahun 2008 disebabkan oleh meningkatnya pendapatan usaha katering, biro perjalanan dan transportasi masing-masing sebesar Rp59.298 juta, Rp55.207 juta dan Rp22.711 juta. Laba usaha PT Aero Wisata untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dan 2009 sebesar Rp36.431 juta dan Rp52.703 juta dengan pertumbuhan dari tahun 2009 ke 2010 sebesar (31%), hal ini disebabkan oleh meningkatnya beban umum dan administrasi serta beban pemeliharaan & energi.

Laba (Rugi) Bersih PT Aero Wisata untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009, 2008, dan 2007 masing-masing adalah sebesar Rp76.724 juta, Rp76.625 juta, dan Rp70.209 juta dengan pertumbuhan dari tahun 2007 ke tahun 2008 sebesar 9% dan dari tahun 2008 ke tahun 2009 sebesar 0,1%. Laba (Rugi) Bersih PT Aero Wisata untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dan 2009 sebesar Rp19.334 juta dan Rp41.026 juta dengan pertumbuhan dari tahun 2009 ke 2010 sebesar (53%), hal ini disebabkan menurunnya laba operasional sebesar Rp16.272 juta atau (31%) dari Rp52.703 juta pada 30 September 2009 menjadi Rp36.431 juta pada 30 September 2010. Peningkatan beban bunga juga sebesar Rp9.995 juta juga menjadi salah satu faktor yang berkontribusi terhadap penurunan Laba (Rugi) Bersih PT Aero Wisata pada 30 September 2010 jika dibandingkan dengan 30 September 2009.

b. PT Abacus Distribution Systems Indonesia (“Abacus”)

Pendirian dan Kegiatan Usaha

Abacus berkedudukan di Jakarta Selatan, didirikan berdasarkan Akta Pendirian Perseroan Terbatas Abacus No. 1 tanggal 1 Maret 1995 yang kemudian diperbaiki dengan Akta Perbaikan No. 53 tanggal 28 Juni 1995, keduanya dibuat di hadapan Anna Sunarhadi, S.H., Notaris di Jakarta, telah memperoleh pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia berdasarkan Keputusan No. C2-8542.HT.01.01.TH'95 tanggal 13 Juli 1995, dan telah didaftarkan di Kantor Pendaftaran Pengadilan Negeri Jakarta Pusat di bawah No. 1156/1995 tanggal 21 Juli 1995, serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 9 tanggal 30 Januari 1996, Tambahan No. 123. (“Akta Pendirian Abacus”)

Anggaran dasar yang dimuat dalam Akta Pendirian Abacus tersebut telah beberapa kali mengalami perubahan, dimana perubahan terakhir sehubungan dengan penyesuaian dengan Undang-undang No 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas dimuat dalam Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham Perseroan Terbatas No. 3 tanggal 5 Nopember 2008 dibuat di hadapan Suryati Moerwibowo, S.H., Notaris di Jakarta, telah memperoleh persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia berdasarkan Keputusan No. AHU-14409.AH.01.02.Tahun 2009 tanggal 22 April 2009, didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0018384.AH.01.09.Tahun 2009 tanggal 22 April 2009.

Berdasarkan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar Abacus, kegiatan usaha Abacus adalah menjalankan usaha dalam bidang jasa konsultasi manajemen di bidang teknologi informasi, berupa pemberian:

- a. Peningkatan sumber daya manusia yang berhubungan dengan bisnis transportasi secara efektif dan efisien;
- b. Pengembangan sistem reservasi dalam kegiatan bisnis.

Manajemen dan Pengawasan

Susunan Dewan Komisaris Abacus berdasarkan: (i) Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 15 tanggal 17 Juni 2008 yang dibuat di hadapan Suryati Moerwibowo, S.H., Notaris di Jakarta; (ii) Akta No. 2 tanggal 21 Juli 2009 yang dibuat di hadapan Suryati Moerwibowo, S.H., Notaris di Jakarta adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris:

Komisaris Utama	: Agus Priyanto
Komisaris	: Achirina
Komisaris	: Tan Kien Hui

Susunan Direksi Abacus berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham No. 7 tanggal 14 Maret 2008 yang dibuat di hadapan Suryati Moerwibowo, S.H., Notaris di Jakarta adalah sebagai berikut:

Direksi:

Direktur	: Widjaya Hadinukarto
----------	-----------------------

Struktur Permodalan dan Pemegang Saham

Berdasarkan Akta Pendirian Abacus dan Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 2 tanggal 15 Januari 2001 yang dibuat dihadapan Suryati Moerwibowo, S.H., Notaris di Jakarta, telah mendapat persetujuan dari Menteri Kehakiman dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia berdasarkan Keputusan No. C-1466 HT.01.04.TH.2001 tanggal 28 Pebruari 2001 dan dilaporkan kepada Direktur Jenderal Administrasi Hukum Umum berdasarkan Laporan Perubahan Anggaran Dasar yang telah diterima dan dicatat di bawah No. C-1465 HT.01.04-TH.2001 pada tanggal 28 Pebruari 2001, didaftarkan dalam Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat No. 667/RUB.09.05/V/2001 tanggal 14 Mei 2001, dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 57 tanggal 17 Juli 2001, Tambahan No. 4642, struktur permodalan dan susunan pemegang saham Abacus adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp1.099.500 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
A. Modal Dasar	10.000	10.995.000.000	
B. Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Perseroan	2.375	2.611.312.500	95,00
Abacus International Pte. Ltd.	125	137.437.500	5,00
C. Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	2.500	2.748.750.000	100,00
D. Saham dalam Portepel	7.500	8.246.250.000	-

Ikhtisar Laporan Keuangan

Ikhtisar Laporan Keuangan Abacus untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada 30 September 2010 dan tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 yang telah diaudit, dengan pendapat wajar tanpa pengecualian, serta laporan keuangan yang berakhir pada tanggal 30 Septembar 2009 yang telah direview, oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited), dan tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 dan 2007 yang telah diaudit dengan pendapat wajar tanpa pengecualian oleh Kantor Akuntan Publik Aryanto, Amir Jusuf, Mawar & Saptoto (RSM), sebagai berikut:

Uraian	(dalam jutaan Rupiah)				
	30 September		31 Desember		
	2010	2009 *)	2009	2008	2007
NERACA					
Aset Lancar	21.676	25.695	26.627	28.936	28.901
Aset Tidak Lancar	29.305	26.742	26.376	26.164	18.505
JUMLAH ASET	50.981	52.437	53.004	55.100	47.406
Kewajiban Lancar	3.844	4.097	4.526	5.108	8.360
Kewajiban Tidak Lancar	3.842	3.344	3.417	2.678	2.547
Jumlah Kewajiban	7.686	7.441	7.942	7.787	10.908

Uraian	(dalam jutaan Rupiah)				
	30 September		31 Desember		
	2010	2009 *)	2009	2008	2007
Modal saham	2.749	2.749	2.749	2.749	2.749
Ekuitas lainnya	7.500	7.146	7.146	7.957	-
Saldo laba	33.046	35.101	35.167	36.608	33.749
Jumlah Ekuitas	43.295	44.996	45.061	47.313	36.498
JUMLAH KEWAJIBAN DAN EKUITAS	50.981	52.437	53.004	55.100	47.406
LABA RUGI					
Pendapatan Usaha					
Pendapatan	18.331	19.449	25.123	23.316	23.218
Beban Usaha	19.657	16.323	21.924	21.135	19.147
Laba (Rugi) Usaha	(1.326)	3.126	3.199	2.182	4.071
LABA / (RUGI) BERSIH	(703)	1.352	1.417	2.859	3.415

Catatan:

*) Tidak diaudit/(penelaahan terbatas)

Jumlah Aset dan Ekuitas pada tanggal 30 September 2010 turun jika dibandingkan dengan tanggal 30 September 2009 sedangkan jumlah kewajiban naik. Jumlah Aset dan Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2009 turun jika dibandingkan dengan pada tanggal 31 Desember 2008 sedangkan jumlah kewajiban naik dan jumlah Aset dan Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2008 naik jika dibandingkan dengan pada tanggal 31 Desember 2007, sedangkan kewajiban turun.

Jumlah Aset Tidak Lancar Abacus pada tanggal 31 Desember 2008 mengalami kenaikan sebesar 36,8% jika dibandingkan dengan tanggal 31 Desember 2007, hal ini terutama disebabkan oleh sejak 31 Desember 2008, tanah dan bangunan dan prasarana dinyatakan di neraca berdasarkan nilai revaluasi.

Jumlah Kewajiban Lancar Abacus pada tanggal 31 Desember 2008 mengalami penurunan sebesar 38,6% jika dibandingkan dengan tanggal 31 Desember 2007, hal ini terutama disebabkan oleh pelunasan pinjaman sebesar Rp1.572 juta kepada Bank Bukopin pada tanggal 25 Juli 2008 dan penurunan hutang usaha sebesar Rp1.335 juta. Pada tanggal 31 Desember 2009 jumlah Kewajiban Tidak Lancar mengalami kenaikan sebesar 30,4% jika dibandingkan dengan tanggal 31 Desember 2008, hal ini disebabkan oleh kenaikan saldo kewajiban imbalan kerja.

Pendapatan usaha Abacus untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009, 2008, dan 2007 masing-masing adalah sebesar Rp25.123 juta, Rp23.316 juta, dan Rp23.218 juta, dengan pertumbuhan dari tahun 2007 ke tahun 2008 sebesar 0,4% dan dari tahun 2008 ke tahun 2009 sebesar 7,7%. Pendapatan usaha Abacus untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dan 2009 masing-masing sebesar Rp18.331 juta dan Rp19.449 juta dengan pertumbuhan dari tahun 2009 ke 2010 sebesar (5,7%).

Laba Usaha Abacus untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009, 2008, dan 2007 masing-masing adalah sebesar Rp3.199 juta, Rp2.182 juta, dan Rp4.071 juta, dengan pertumbuhan dari tahun 2007 ke tahun 2008 sebesar (46,4%) dan dari tahun 2008 ke tahun 2009 sebesar 46,6%. Pertumbuhan Laba Usaha dari tahun 2007 ke tahun 2008 terutama disebabkan oleh kenaikan biaya gaji dan biaya pemeliharaan dan dari tahun 2008 ke tahun 2009 hal ini disebabkan oleh peningkatan pendapatan dari booking segment. Laba (Rugi) Usaha Abacus untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dan 2009 masing-masing sebesar (Rp1.326) juta dan Rp3.126 juta dengan pertumbuhan dari tahun 2009 ke 2010 sebesar (142,4%), hal ini disebabkan oleh penguatan nilai tukar rupiah terhadap USD yang berdampak terhadap pendapatan Perseroan dan kenaikan beban usaha.

Laba Bersih Abacus untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009, 2008, dan 2007 masing-masing adalah sebesar Rp1.417 juta, Rp2.859 juta, dan Rp3.415 juta, dengan pertumbuhan dari tahun 2007 ke tahun 2008 sebesar (16,3%) dan dari tahun 2008 ke tahun 2009 sebesar (50,4%). Pertumbuhan Laba Bersih dari tahun 2007 ke tahun 2008 terutama disebabkan oleh kenaikan penghasilan lain-lain akibat melemahnya nilai tukar Rupiah terhadap USD sebesar Rp1.502 juta dan setelah memperhitungkan penurunan laba usaha sebesar (Rp1.889 juta) dari tahun 2008 ke tahun 2009 terutama disebabkan oleh perubahan keuntungan (kerugian) kurs mata uang asing – bersih dari tahun 2008 ke tahun 2009 akibat penguatan nilai tukar rupiah terhadap USD sebesar (Rp3.725 juta) dan setelah memperhitungkan kenaikan laba usaha sebesar Rp1.017 juta. Laba (Rugi) Bersih Abacus untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dan 2009 masing-masing sebesar (Rp703) juta dan Rp1.352 juta dengan pertumbuhan dari tahun 2009 ke 2010 sebesar (152,0%), hal ini terutama disebabkan oleh penurunan laba usaha sebesar (Rp4.452 juta) dan kerugian selisih kurs akibat penguatan nilai tukar rupiah terhadap USD.

c. PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (“GMF AeroAsia”)

Pendirian dan Kegiatan Usaha

GMF AeroAsia berkedudukan di Kotamadya Tangerang didirikan berdasarkan Akta Pendirian No. 93 tanggal 26 April 2002 yang dibuat di hadapan Arry Supratno, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah memperoleh pengesahan dari Menteri Kehakiman dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia berdasarkan Surat Keputusan No. C-11685.HT.01.01.TH.2002 tanggal 28 Juni 2002, telah didaftarkan dalam Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan Kabupaten/Kota Tangerang No. 0455/BH.30.06/VIII/2002 tanggal 2 Agustus 2002, serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 78 tanggal 27 September 2002, Tambahan No. 11677 (“Akta Pendirian GMF AeroAsia”). Anggaran dasar yang dimuat dalam Akta Pendirian GMF AeroAsia tersebut telah beberapa kali mengalami perubahan, dimana perubahan yang terakhir sehubungan dengan penyesuaian dengan Undang-undang No 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas dimuat dalam Akta Pernyataan Keputusan Para Pemegang Saham No. 308 tanggal 31 Juli 2008, dibuat dihadapan Arry Supratno, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah mendapat persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-53074.AH.01.02.Tahun 2008 tanggal 20 Agustus 2008, didaftarkan dalam Daftar Perseroan di bawah No. AHU-0073244.AH.01.09.Tahun 2008 tanggal 20 Agustus 2008, didaftarkan dalam Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan Kabupaten/Kota Tangerang di bawah No. 0455/BH 3006/VIII/2002 pada tanggal 7 Oktober 2008, dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 11 tanggal 6 Februari 2009, Tambahan No. 3497.

Berdasarkan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar GMF AeroAsia, kegiatan usaha GMF AeroAsia adalah sebagai berikut :

- a. Perawatan dan penyediaan pesawat terbang secara terpadu;
- b. Perawatan Komponen dan Kalibrasi;
- c. Perawatan mesin untuk pesawat dan industri;
- d. Pembuatan dan Perawatan sarana pendukung;
- e. *Engineering and Services/Jasa engineering*;
- f. Jasa pelayanan material, logistik, pergudangan dan konsinyasi;
- g. Jasa konsultan, pelatihan dan penyediaan tenaga ahli di bidang perawatan pesawat, komponen dan mesin; dan
- h. Usaha-usaha lain yang dapat menunjang tercapainya tujuan GMF AeroAsia dengan mengutamakan optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki.

Manajemen dan Pengawasan

Susunan Dewan Komisaris GMF AeroAsia berdasarkan: (i) Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 273 tanggal 30 Mei 2008 yang dibuat di hadapan Arry Supratno, S.H.; dan (ii) Akta Pernyataan Keputusan Para Pemegang Saham No. 51 tanggal 3 Februari 2010, keduanya yang dibuat di hadapan Arry Supratno, S.H., Notaris di Jakarta adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris:

Komisaris : Hadinoto Soedigno

Susunan Direksi GMF AeroAsia berdasarkan: (i) Akta Pernyataan Keputusan Para Pemegang Saham No. 241 tanggal 31 Oktober 2007; (ii) Akta Pernyataan Keputusan Para Pemegang Saham No. 221 tanggal 23 Nopember 2007 dan (iii) Akta Pernyataan Keputusan Para Pemegang Saham No. 61 tanggal 6 Nopember 2009, ketiganya dibuat di hadapan Arry Supratno, S.H., Notaris di Jakarta adalah sebagai berikut:

Direksi:

Direktur Utama	: Richard Budihadiano
Wakil Direktur Utama	: Agus Sudaryo
Direktur Keuangan	: Gatot Satriawan
Direktur SDM dan Umum	: Hanrozan Haznam

Struktur Permodalan dan Pemegang Saham

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 25 tanggal 17 Agustus 2003 yang dibuat dihadapan Arry Supratno, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah mendapat persetujuan dari Menteri Kehakiman dan Hak Asasi Manusia berdasarkan Surat Keputusan No. C-22440 HT.01.04.TH.2003 tanggal 18 September 2003, didaftarkan dalam Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan Kab/Kota Tangerang No. 0455/BH.3006/VIII/2002 tanggal 15 Oktober 2003, dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 91 tanggal 14 Nopember 2003, Tambahan No. 11485, struktur permodalan dan susunan pemegang saham GMF AeroAsia adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp250.000 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
A. Modal Dasar	1.467.200	366.800.000.000	
B. Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Perseroan	658.944	164.736.000.000	99,00
PT Aero Wisata	6.656	1.664.000.000	1,00
C. Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	665.600	166.400.000.000	100,00
D. Saham dalam Portefel	801.600	200.400.000.000	-

Ikhtisar Laporan Keuangan

Ikhtisar Laporan Keuangan GMF AeroAsia untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada 30 September 2010 serta tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009, 2008, 2007 yang telah diaudit dengan pendapat wajar tanpa pengecualian, serta laporan keuangan yang berakhir 30 September 2009 telah ditinjau, oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited), sebagai berikut:

Uraian	(dalam jutaan Rupiah)				
	30 September		31 Desember		
	2010	2009*)	2009	2008	2007
NERACA					
Aset Lancar	1.166.996	1.319.619	1.344.391	1.101.617	817.203
Aset Tidak Lancar	164.369	88.047	90.607	99.300	221.648
JUMLAH ASET	1.331.364	1.407.667	1.434.999	1.200.917	1.038.851
Kewajiban Lancar	575.275	799.862	811.555	613.916	510.076
Kewajiban Tidak Lancar	290.963	161.453	168.945	168.981	169.337
Jumlah Kewajiban	866.238	961.315	980.500	782.897	679.413
Modal saham	166.400	166.400	166.400	166.400	166.400
Ekuitas lainnya	10.790	23	41	-	-
Saldo laba	287.937	279.929	288.057	251.620	193.038
Jumlah Ekuitas	465.126	446.351	454.498	418.020	359.438
JUMLAH KEWAJIBAN DAN EKUITAS	1.331.364	1.407.667	1.434.998	1.200.917	1.038.851
LABA RUGI					
Pendapatan Usaha					
Pendapatan	1.066.545	1.276.970	1.652.413	1.598.210	1.381.056
Beban Usaha	187.380	191.557	250.817	269.478	201.786
Laba Usaha	22.013	58.658	73.247	74.544	53.332
LABA BERSIH	7.118	40.132	48.261	67.562	51.315

Catatan:

*) Tidak diaudit/(penelaahan terbatas)

Jumlah Aset dan Kewajiban pada tanggal 30 September 2010 turun dibandingkan dengan pada tanggal 30 September 2009, sedangkan Ekuitas GMF AeroAsia naik. Jumlah Aset, Kewajiban, dan Ekuitas GMF AeroAsia pada tanggal 31 Desember 2009, 2008 naik dibandingkan masing-masing dengan pada tanggal 31 Desember 2008 dan 2007.

Jumlah Aset Lancar GMF AeroAsia pada tanggal 31 Desember 2008 mengalami kenaikan sebesar 34,8% jika dibandingkan dengan tanggal 31 Desember 2007, hal ini terutama disebabkan oleh peningkatan persediaan sebesar Rp162.016 juta, kas dan setara kas sebesar Rp48.637 juta dan piutang usaha sebesar Rp29.246 juta. Peningkatan persediaan terutama berasal dari pelaksanaan perjanjian pertukaran persediaan dengan Aero Inventory (UK) Limited.

Persediaan dalam perjanjian pertukaran yang sebelumnya disajikan sebagai bagian aset tidak lancar dipindahkan ke aset lancar terkait pelaksanaan perjanjian, yang juga menjadi penyebab utama jumlah Aset Tidak Lancar mengalami penurunan sebesar 55,2% pada tanggal 31 Desember 2008 jika dibandingkan dengan tanggal 31 Desember 2007. Pada tanggal 30 September 2010 jumlah Aset Tidak Lancar mengalami peningkatan sebesar 86,7% jika dibandingkan dengan tanggal 30 September 2009, hal ini terutama disebabkan oleh peningkatan aset tetap terkait pengeluaran modal atas suku cadang *rotable* sebesar Rp42.279 juta dan peningkatan aset pajak tangguhan Rp29.300 juta terutama terkait pemindahan manfaat pajak imbalan kerja dari Perseroan.

Jumlah Kewajiban Lancar GMF AeroAsia pada tanggal 31 Desember 2009 mengalami peningkatan sebesar 32,2% jika dibandingkan dengan tanggal 31 Desember 2008, hal ini terutama disebabkan oleh timbulnya pinjaman jangka pendek dari Bank Negara Indonesia sebesar Rp138.387 juta dan peningkatan hutang usaha dari afiliasi sebesar Rp71.833 juta. Pada tanggal 30 September 2010 jumlah Kewajiban Tidak Lancar mengalami peningkatan sebesar 80,2% jika dibandingkan dengan tanggal 30 September 2009, hal ini terutama disebabkan oleh timbulnya pinjaman jangka panjang yang berasal dari Bank Negara Indonesia sebesar Rp18.361 juta dan peningkatan kewajiban imbalan kerja terkait penyelesaian kewajiban imbalan kerja karyawan GMF AeroAsia yang berasal dari Perseroan sebesar Rp97.610 juta melalui *offsetting* dengan pembayaran hutang usaha GMF AeroAsia kepada Perseroan.

Saldo Laba GMF AeroAsia pada tanggal 31 Desember 2008 mengalami kenaikan sebesar 30,4% jika dibandingkan dengan tanggal 31 Desember 2007, hal ini disebabkan oleh perolehan laba bersih tahun 2008 sebesar Rp67.562 juta dan pengurangan untuk pembagian dividen sebesar Rp8.980 juta.

Pendapatan Usaha GMF AeroAsia untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009, 2008, dan 2007 masing-masing adalah sebesar Rp1.652.413 juta, Rp1.598.210 juta, dan Rp1.381.056 juta, dengan pertumbuhan dari tahun 2007 ke tahun 2008 sebesar 15,7% dan dari tahun 2008 ke tahun 2009 sebesar 3,4%. Peningkatan Pendapatan Usaha pada tahun 2008 disebabkan oleh kenaikan Pendapatan dari Afiliasi dan Non Afiliasi masing-masing sebesar 18,5% dan 11,2% sedangkan peningkatan pada tahun 2009 disebabkan oleh Pendapatan dari Afiliasi naik sebesar 20,5% sedangkan Pendapatan Non Afiliasi turun sebesar 26,4%. Pendapatan Usaha GMFAeroAsia untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dan 2009 masing-masing adalah sebesar Rp1.066.545 juta dan Rp1.276.970 juta dengan pertumbuhan dari tahun 2009 ke tahun 2010 sebesar (16,5%).

Laba Usaha GMF AeroAsia untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009, 2008, dan 2007 masing-masing adalah sebesar Rp73.247 juta, Rp74.544 juta, dan Rp53.332 juta, dengan pertumbuhan dari tahun 2007 ke tahun 2008 sebesar 39,8% dan dari tahun 2008 ke tahun 2009 sebesar (1,7%). Pertumbuhan Laba Usaha dari tahun 2007 ke tahun 2008 disebabkan oleh peningkatan pendapatan usaha. Laba Usaha GMF AeroAsia untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dan 2009 masing-masing adalah sebesar Rp22.013 juta dan Rp58.658 juta dengan pertumbuhan dari tahun 2009 ke tahun 2010 sebesar (62,5%), hal ini disebabkan oleh penurunan pendapatan usaha.

Laba Bersih GMF AeroAsia untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009, 2008, dan 2007 masing-masing adalah sebesar Rp48.261 juta, Rp67.562 juta, dan Rp51.315 juta dengan pertumbuhan dari tahun 2007 ke tahun 2008 sebesar 31,7% dan dari tahun 2008 ke tahun 2009 sebesar (28,6%). Pertumbuhan Laba Usaha dari tahun 2007 ke tahun 2008 dan dari tahun 2008 ke tahun 2009 disebabkan oleh peningkatan pertumbuhan pendapatan usaha. Laba Bersih GMF AeroAsia untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dan 2009 masing-masing adalah sebesar Rp7.118 juta dan Rp40.132 juta dengan pertumbuhan dari tahun 2009 ke tahun 2010 sebesar (82,3%), hal ini terutama disebabkan oleh penurunan pendapatan usaha sebesar 16,5% serta peningkatan beban keuangan sebesar 524,3% dan kerugian kurs mata uang asing sebesar 154,7%.

d. PT Aero Systems Indonesia (“ASYST”)

Pendirian dan Kegiatan Usaha

ASYST berkedudukan di Jakarta Pusat didirikan dengan nama “PT Lufthansa Systems Indonesia” berdasarkan Akta Pendirian No. 7 tanggal 9 Juni 2005 yang dibuat di hadapan Adrian Djuaini, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah memperoleh pengesahan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia berdasarkan Surat Keputusan No. C-21017 HT.01.01.TH.2005 tanggal 29 Juli 2005, telah didaftarkan dalam Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat No. 2101/BH 09.06/VIII/2005 tanggal 8 Agustus 2005, serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 66 tanggal 19 Agustus 2005, Tambahan No. 8827. (“Akta Pendirian ASYST”)

Anggaran dasar yang dimuat dalam Akta Pendirian ASYST tersebut telah beberapa kali mengalami perubahan, dimana perubahan yang terakhir sehubungan dengan perubahan seluruh ketentuan anggaran dasar ASYST dimuat dalam Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 36 tanggal 2 Oktober 2009 dibuat dihadapan Aulia Taufani, Notaris

pengganti Sutjipto, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah mendapat persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-51439.AH.01.02.Tahun 2009 tanggal 23 Oktober 2009, pendaftaran dalam Daftar Perseroan No. AHU-0071027.AH.01.09.Tahun 2009 tanggal 28 Oktober 2009 serta didaftarkan dalam Daftar Perusahaan di kantor Pendaftaran Perusahaan dengan nomor agenda pendaftaran No.14374/RUB.09-05/III/2010 tanggal 15 Maret 2010.

Berdasarkan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar ASYST kegiatan usaha ASYST adalah sebagai berikut :

- a. pembuatan dan pengembangan aplikasi sistem dan program piranti lunak (*software*);
- b. penyediaan jasa yang berkaitan dengan kegiatan operasional sistem teknologi informasi, jasa yang berkaitan dengan penyediaan dan pemeliharaan data, jasa pengoperasian, pengelolaan, penyimpanan dan pemeliharaan pusat data (*data center*);
- c. penyediaan jasa pembuatan atau pengembangan aplikasi yang digunakan untuk penjadwalan, perencanaan rute transportasi, kalkulasi harga dan sistem manajemen pendapatan;
- d. pembuatan sistem untuk penjualan, pemesanan (*reservasi*), *ticketing*, persediaan (*inventory*), pelayanan pendaftaran (*check in*) di bandara, jasa pertolongan (*help desk*) dan penyediaan perangkat keras untuk fasilitas pendaftaran (*check-in*) di bandara;
- e. penyediaan sistem dan solusi untuk peningkatan sumber daya manusia yang berhubungan dengan teknologi informasi dan jasa konsultasi;
- f. penyediaan jasa teknologi informasi kepada perusahaan-perusahaan penerbangan, agen-agen, agen umum penjualan dan agen penanganan (*general sales agents and handling agents*) sebagaimana dapat terjadi;
- g. penyediaan jasa jaringan telekomunikasi;
- h. kegiatan-kegiatan usaha lainnya dalam bidang jasa teknologi informasi yang berkaitan dengan industri-industri lainnya;
- i. penyediaan perangkat keras berikut aplikasi/sistem/program piranti lunak yang dibuat, dikembangkan atau disuplai oleh ASYST;
- j. melakukan usaha-usaha dalam bidang perdagangan;
- k. bertindak sebagai distributor, agen dan/atau perwakilan dari perusahaan lain baik dari dalam maupun luar negeri; dan
- l. ekspor impor dan perdagangan peralatan informatika dan multimedia.

Manajemen dan Pengawasan

Susunan Dewan Komisaris ASYST berdasarkan: (i) Akta No. 14 tanggal 20 Juni 2008 yang dibuat di hadapan Adrian Djauini, S.H., Notaris di Jakarta dan (ii) Akta No. 48 tanggal 10 Juli 2009 yang dibuat di hadapan Aulia Taufani, S.H., pengganti Sutjipto, S.H., Notaris di Jakarta (“Akta No.48/2009”) adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris:

Komisaris Utama	: Eddy Porwanto
Komisaris	: Hadinoto Soedigno
Komisaris	: Alexander Maria Tae Maneklaran

Susunan Direksi ASYST berdasarkan Akta No.48/2009 adalah sebagai berikut:

Direksi:

Direktur Utama	: Rian Alisjahbana
Direktur	: Firdaus Muchtar
Direktur	: Ridwan Irianto

Struktur Permodalan dan Pemegang Saham

Berdasarkan Akta Pendirian ASYST dan Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 11 tanggal 8 Januari 2009 dibuat di hadapan Sutjipto, S.H., M.Kn., Notaris di Jakarta, yang telah mendapat persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-17977.AH.01.02.Tahun 2009 tanggal 4 Mei 2009, didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0022995.AH.01.09.Tahun 2009 tanggal 4 Mei 2009, struktur permodalan dan susunan pemegang saham ASYST adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp9.495 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
A. Modal Dasar	18.585.840	176.472.550.880	
B. Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Perseroan	2.369.695	22.500.254.025	51,00
PT Aero Wisata	2.276.765	21.617.883.675	49,00
C. Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	4.646.460	44.118.137.700	100,00
D. Saham dalam Portepel	13.939.380	132.354.413.180	-

Ikhtisar Laporan Keuangan

Ikhtisar Laporan Keuangan ASYST untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada 30 September 2010 dan 2009 serta tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 yang telah diaudit dengan pendapat wajar tanpa pengecualian oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited), dan tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 dan 2007 yang telah diaudit dengan pendapat wajar tanpa pengecualian oleh Kantor Akuntan Publik Aryanto, Amir Jusuf, Mawar & Sapto (RSM), sebagai berikut:

Uraian	(dalam jutaan Rupiah)				
	30 September		31 Desember		
	2010	2009	2009	2008	2007
NERACA					
Jumlah Aset Lancar	162.216	164.299	171.799	142.369	101.705
Jumlah Aset Tidak Lancar	13.771	23.612	20.275	34.604	37.555
JUMLAH ASET	175.987	187.911	192.074	176.973	139.259
Jumlah Kewajiban Lancar	64.484	85.704	82.809	77.424	51.690
Jumlah Kewajiban Tidak Lancar	13.641	12.343	12.009	10.878	14.001
Jumlah Kewajiban	78.125	98.047	94.819	88.302	65.691
Jumlah Ekuitas	97.862	89.864	97.255	88.671	73.568
JUMLAH KEWAJIBAN DAN EKUITAS	175.987	187.911	192.074	176.973	139.259
RUGI LABA					
Pendapatan Usaha	73.546	75.549	108.921	114.722	110.689
Beban Usaha	68.235	71.168	93.257	92.023	89.622
Laba Usaha	5.311	4.381	15.663	22.699	21.067
LABA / (RUGI) BERSIH	606	1.192	8.584	15.103	18.806

Jumlah Aset, Kewajiban, dan Ekuitas ASYST untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009, 2008 dan 2007 naik. Jumlah Aset dan Kewajiban untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009 dan 2010 turun sedangkan Ekuitas naik.

Jumlah Aset Lancar ASYST pada tanggal 31 Desember 2008 mengalami peningkatan sebesar 40% jika dibandingkan dengan tanggal 31 Desember 2007, hal ini disebabkan karena terjadi *re-statement* pada pos Piutang Usaha dan Hutang Usaha dari pihak hubungan istimewa, dimana pada tahun 2007 dilakukan pendekatan *net off* pada Piutang Usaha dan Hutang Usaha tersebut. Jumlah Aset Tidak Lancar ASYST pada tanggal 31 Desember 2009 mengalami penurunan sebesar 41% jika dibandingkan dengan tanggal 31 Desember 2008, hal ini disebabkan karena Perseroan tidak melakukan investasi di perangkat lunak pada tahun 2009, sementara di tahun 2008 Perseroan melakukan investasi sebesar Rp10 miliar.

Pendapatan Usaha ASYST untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009, 2008, dan 2007 masing-masing adalah sebesar Rp108.921 juta, Rp114.722 juta, dan Rp110.689 juta, dengan pertumbuhan dari tahun 2007 ke tahun 2008 sebesar 4% dan dari tahun 2008 ke tahun 2009 sebesar (5%). Pendapatan Usaha untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dan 2009 masing-masing sebesar Rp73.546 juta dan Rp75.549 juta dengan pertumbuhan sebesar (3%).

Laba Usaha ASYST untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009, 2008 dan 2007 masing-masing adalah sebesar Rp15.663 juta, Rp22.699 juta, dan Rp21.067 juta dengan pertumbuhan dari tahun 2007 ke tahun 2008 sebesar 8% dan dari tahun 2008 ke tahun 2009 sebesar (31%), hal ini disebabkan karena terjadi penurunan pendapatan Perseroan dan kenaikan biaya operasional. Penurunan Pendapatan yang signifikan dikarenakan di tahun 2009 Perseroan tidak lagi memberikan layanan *Infrastructure Operation and Support* (IOS) yang sebelumnya bernilai Rp42.400 juta di tahun 2008, namun demikian terjadi peningkatan pendapatan untuk layanan lainnya terutama di pelayanan penumpang, *Value Added Service* dan *Frequent Flyer*. Laba Usaha untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dan 2009 masing-masing sebesar Rp5.311 juta dan Rp4.381 juta dengan pertumbuhan sebesar 21%.

Laba Bersih ASYST untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009, 2008, dan 2007 masing-masing adalah sebesar Rp8.584 juta, Rp15.103 juta, dan Rp18.806 dengan pertumbuhan dari tahun 2007 ke tahun 2008 sebesar (20%) dan dari 2008 ke tahun 2009 sebesar (43%), penurunan Laba Bersih di tahun 2008 disebabkan adanya Beban Penyesuaian Tarif untuk layanan *Infrastructure Operation and Support* (IOS) sebesar Rp17 miliar sedangkan penurunan Laba Bersih di tahun 2009 disebabkan oleh penurunan laba usaha sebesar 31%. Laba Bersih untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dan 2009 masing-masing sebesar Rp606 juta dan Rp1.192 juta dengan pertumbuhan sebesar (49%), hal ini disebabkan meningkatnya pendapatan lain-lain terutama karena Perseroan mendapatkan klaim ganti rugi dari salah satu *customer* di tahun 2009.

e. **PT Citilink Indonesia (“Citilink”)**

Pendirian dan Kegiatan Usaha

Citilink berkedudukan di Sidoarjo, Jawa Timur didirikan dengan nama “PT Citilink Indonesia” berdasarkan Akta Pendirian Perseroan Terbatas No. 01 tanggal 6 Januari 2009 yang dibuat di hadapan Arikanti Natakusumah, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah memperoleh pengesahan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-14555.AH.01.01.Tahun 2009 tanggal 22 April 2009, dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No.AHU-0018562.AH.01.09.Tahun 2009 tanggal 22 April 2009 (“Akta Pendirian Citilink”)

Berdasarkan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar Citilink, maksud dan tujuan Citilink adalah untuk melakukan usaha di bidang jasa angkutan udara niaga/komersial berbiaya murah (*low cost carrier*), serta optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki Citilink untuk menghasilkan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat untuk mendapatkan/mengejar keuntungan guna meningkatkan nilai Citilink dengan menerapkan prinsip-prinsip Perseroan Terbatas.

Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut, Citilink dapat melaksanakan kegiatan usaha utama sebagai berikut:

- a. angkutan udara niaga berjadwal untuk penumpang, barang dan pos dalam negeri dan luar negeri;
- b. angkutan udara niaga tidak berjadwal untuk penumpang, barang dan pos dalam negeri dan luar negeri;
- c. jasa penunjang operasional angkutan udara niaga;
- d. jasa layanan sistem informasi yang berkaitan dengan industri penerbangan, baik untuk keperluan sendiri maupun pihak ketiga;
- e. jasa layanan konsultasi yang berkaitan dengan industri penerbangan;
- f. jasa layanan pendidikan dan pelatihan yang berkaitan dengan industri penerbangan, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;
- g. Jasa penjualan paket wisata; dan
- h. kegiatan usaha lainnya dengan melakukan optimalisasi pemanfaatan sumber daya Citilink.

Strategi Perseroan secara bersamaan dalam mengembangkan baik *brand* premium Garuda Indonesia dan *brand low-cost* Citilink akan mengharuskan Perseroan untuk mengembangkan dua budaya perusahaan yang terpisah dengan kebutuhan operasional yang berbeda dengan fokus pelanggan yang berbeda. Dimana sementara ini Perseroan mengoperasikan Citilink sebagai unit bisnis, Perseroan berniat untuk melakukan *spin-off* unit usaha tersebut menjadi anak perusahaan dari Perseroan. Sehingga sampai saat ini Citilink masih berupa unit bisnis karena masih belum terpenuhinya persyaratan kepemilikan armada pesawat minimum untuk mendapatkan Sertifikat Operator Pesawat.

Perseroan berencana melakukan *spin-off* atau pengalihan bisnis Citilink yang saat ini dilaksanakan melalui *Strategic Business Unit* Citilink kepada Citilink pada kurun waktu akhir 2011 dan pertengahan 2012. Rencana *spin-off* dikemudian hari akan dilakukan sesuai UU Pasar Modal.

Manajemen dan Pengawasan

Susunan Dewan Komisaris dan Direksi Citilink berdasarkan Akta Pendirian Citilink, adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris:

Komisaris Utama	:	Elisa Lumbantoruan
Komisaris	:	Alexander Maria Tae Maneklaran

Direksi:

Direktur Utama	:	Joseph Adrian Saul
Direktur	:	Taviana Dewi Kushermawati

Struktur Permodalan dan Pemegang Saham

Berdasarkan Akta Pendirian Citilink, struktur permodalan dan susunan pemegang saham Citilink adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp1.000.000 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
A. Modal Dasar	300.000	300.000.000.000	
B. Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Perseroan	50.250	50.250.000.000	67,00
PT Aero Wisata	24.750	24.750.000.000	33,00
C. Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	75.000	75.000.000.000	100,00
D. Saham dalam Portepel	225.000	225.000.000.000	-

Ikhtisar Laporan Keuangan

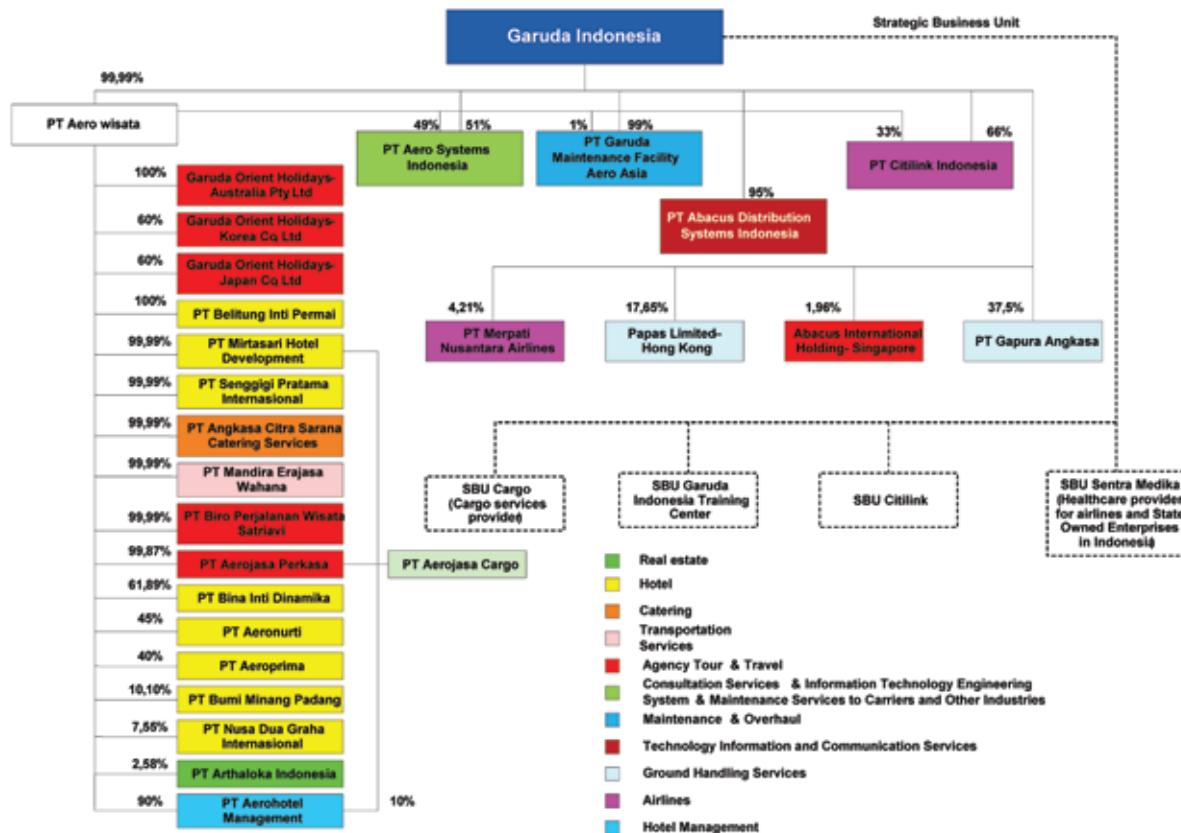
Posisi Neraca adalah sebagai berikut:

	(dalam jutaan Rupiah)	
Uraian	30 September 2010	31 Desember 2009
NERACA		
JUMLAH ASET	82.494	79.251
Modal Saham	75.000	75.000
Saldo Laba	7.494	4.251
JUMLAH EKUITAS	82.494	79.251
LABA RUGI		
Pendapatan Usaha		
Penghasilan Bunga	3.243	4.251
LABA / (RUGI) BERSIH	3.243	4.251

8. Hubungan Kepemilikan, Pengurus, Pengawas Perseroan dan Anak Perusahaan

Struktur Kepemilikan Perseroan

Struktur kepemilikan saham Perseroan pada pada Anak Perusahaan, termasuk penyertaan secara tidak langsung saat ini adalah sebagai berikut:



9. Hubungan Pengurusan dan Pengawasan Perseroan dan Anak Perusahaan

Nama	Perseroan	Aerowisata	Abacus	GMF AeroAsia	ASYST	Citilink
Hadiyanto	KU	-	-	-	-	-
Abdulgani	KI	KU	-	-	-	-
Adi Rahman Adiwoso	K	-	-	-	-	-
Sahala Lumban Gaol	K	-	-	-	-	-
Wendy Aritenang Yazid	K	-	-	-	-	-
Emirsyah Satar	DU	-	-	-	-	-
Achirina	D	-	K	-	-	-
Agus Priyanto	D	-	KU	-	-	-
Ari Sapari	D	-	-	-	-	-
Elisa Lumbantoruan	DTA	-	-	-	-	KU
Hadinoto Soedigno	D	-	-	K	K	-
Abdul Anshari Ritonga	-	K	-	-	-	-
Alexander Maria Tae Maneklaran	-	DU	-	-	K	K
Doddy Virgianto	-	DKPU	-	-	-	-
Tan Kien Hui	-	-	K	-	-	-
Widjaya Hadinukarto	-	-	D	-	-	-
Richard Budihadianto	-	-	-	DU	-	-
Agus Sudaryo	-	-	-	WDU	-	-
Gatot Satriawan	-	-	-	DK	-	-



Garuda Indonesia

Nama	Perseroan	Aerowisata	Abacus	GMF AeroAsia	ASYST	Citilink
Hanrozan Haznam	-	-	-	DSU	-	-
Eddy Porwanto	-	-	-	-	KU	-
Rian Alisjahbana	-	-	-	-	DU	-
Firdaus Muchtar	-	-	-	-	D	-
Ridwan Irianto	-	-	-	-	D	-
Joseph Adrian Saul	-	-	-	-	-	DU
Taviana Dewi Kushermawati	-	-	-	-	-	D

Catatan:

KU: Komisaris Utama, KI: Komisaris Independen, K: Komisaris, DU: Direktur Utama, WDU: Wakil Dirut, D: Direktur, DTA: Direktur Tidak Terafiliasi, DK: Direktur Keuangan, DSU: Direktur SDM dan Umum, DKPU: Direktur Keuangan dan Pengembang Usaha.

10. Transaksi Dengan Pihak Yang Mempunyai Hubungan Istimewa

Perseroan melakukan transaksi dengan pihak-pihak yang memiliki hubungan istimewa berdasarkan UU PM. Transaksi-transaksi tersebut adalah sebagai berikut:

No.	Pihak	Sifat Hubungan Istimewa	Deskripsi Transaksi	Jangka Waktu
1.	GMF	Anak Perusahaan	Perseroan menunjuk GMF untuk melaksanakan penggerjanan pemasangan ULD (<i>Unit Load Device</i>) <i>Pallet</i> dan <i>Container</i> (perlengkapan ULD tertutup terdiri dari disar, dinding, dan pintu).	*) 1 Januari 2010 - 31 Desember 2011.
2.	GMF	Anak Perusahaan	Perseroan menunjuk GMF untuk melakukan perawatan atas pesawat yang dioperasikan oleh Perseroan.	1 Januari 2008 - 1 Juni 2018.
3.	GMF	Anak Perusahaan	<i>Preventive Maintenance Inspection</i> terhadap peralatan sebagai berikut: <i>aerial platform</i> , <i>air starter unit</i> , <i>air starter unit (portable)</i> , <i>air conditioning unit truck</i> , <i>aircraft towing tractor</i> , <i>cabin cleaning truck</i> , <i>forklift</i> , <i>ground power unit</i> , <i>hand pallet lift</i> , <i>lavatory service truck</i> , <i>maintenance working truck</i> , <i>order picker lift</i> , <i>self propelled scissors lift</i> , <i>water service truck</i> , <i>overhaul Maintenance</i> .	1 Agustus 2002 - 15 Agustus 2017
4.	GMF	Anak Perusahaan	Perseroan menyediakan jasa angkutan udara berjadwal bagi penumpang GMF pada rute penerbangan dalam dan luar negeri oleh Perseroan.	5 Maret 2003 - 31 Desember 2010. (dalam proses perpanjangan)
5.	GMF	Anak Perusahaan	Perseroan menyerahkan penggunaan tanah dan bangunan di area GMF, Bandar Udara Soekarno-Hatta, Cengkareng.	*) Berlaku sejak tanggal 1 Agustus 2002 sampai dengan adanya pemberitahuan secara tertulis 3 bulan sebelumnya mengenai berakhirnya perjanjian.
6.	GMF	Anak Perusahaan	Perjanjian pengangkutan kargo	7 Januari 2008-6 Desember 2011
7.	PT Gapura Angkasa**	Perusahaan Afiliasi	<i>Ground Handling</i> untuk lokasi Cengkareng, Denpasar, Surabaya, Medan, Balikpapan, Makassar, Solo, Semarang, Yogyakarta, Palembang, Padang, Pekanbaru, Banjarmasin, Manado, Biak, Jayapura, Mataram, Banda Aceh, Pontianak, Batam, Bandung, Pangkal Pinang, Ujung Pandang, Bangka Belitung. Dan <i>Ground Handling</i> terkait penerbangan haji di lokasi Solo, Palembang, Batam, Makassar, Cengkareng, Padang, Ujung Pandang, Balikpapan, Medan, Banjarmasin, Surabaya, Banda Aceh, Jeddah, dan Madinah.	*) Jangka waktu perjanjian <i>Ground Handling</i> pada umumnya dimulai sejak tanggal perjanjian sampai dengan jangka waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian
8.	PT Gapura Angkasa**	Anak Perusahaan	Perjanjian penggunaan <i>executive lounge</i> .	8 April 2009 - 31 Desember 2010 (dalam proses perpanjangan)
9.	Aerowisata	Anak Perusahaan	Perjanjian kerja sama penyediaan dan pengelolaan kantor cabang dan kantor penjualan Perseroan.	Perjanjian berlaku untuk jangka waktu 5 tahun sejak 3 Agustus 2009.
10.	Aerowisata	Anak Perusahaan	Perjanjian sehubungan dengan promosi dan program Garuda <i>Frequent Flyers/Selling Mileage</i> .	7 April 2009 - 31 Desember 2010 (dalam proses perpanjangan untuk jangka waktu 1 tahun sejak 31 Desember 2010)
11.	ASYST	Anak Perusahaan	Perjanjian kerjasama terkait dengan aplikasi teknologi informasi untuk kegiatan operasional Perseroan	*) Perjanjian berlaku 5 tahun sejak tahun 2010
12.	ASYST	Anak Perusahaan	Lufthansa Systems Group memberikan layanan jasa tertentu kepada ASYST agar ASYST dapat memberikan layanan jasa informasi teknologi kepada Perseroan dan pelanggan pihak ketiga.	*) Jangka waktu perjanjian berkisar selama 10 tahun sejak tanggal 21 Juni 2005.
13.	Citilink	Anak Perusahaan	Perjanjian pinjaman dari Perseroan kepada Citilink	*) 1 tahun sejak tanggal 1 Oktober 2010.

No.	Pihak	Sifat Hubungan Istimewa	Deskripsi Transaksi	Jangka Waktu
14.	MEW	Anak Perusahaan Tidak Langsung	Transportasi terkait penerbangan haji untuk <i>air crew</i> dan petugas darat haji.	Jangka waktu perjanjian berkisar selama periode musim haji tahun 2007 - periode musim haji tahun 2010.
15.	MEW	Anak Perusahaan Tidak Langsung	Perjanjian sewa kendaraan untuk kegiatan operasional Perseroan	Jangka waktu perjanjian berkisar 3-4 tahun terhitung sejak dimulainya perjanjian.
16.	MEW	Anak Perusahaan Tidak Langsung	Perjanjian sewa kendaraan operasional untuk Citilink	10 Nopember 2009-9 Nopember 2012.
17.	ACS	Anak Perusahaan Tidak Langsung	Perjanjian sehubungan dengan jasa boga untuk penerbangan haji	Selama masa musim haji 2010
18.	ACS	Anak Perusahaan Tidak Langsung	Perseroan menunjuk ACS untuk melakukan penyelenggaraan dan pengelolaan <i>in-flight services</i> .	Berlaku selama 5 tahun terhitung sejak tanggal 1 Nopember 2009.
19.	SPI	Anak Perusahaan Tidak Langsung	Perseroan melakukan kerjasama dengan SPI untuk akomodasi bagi awak pesawatnya untuk rute penerbangan Lombok.	1 Agustus 2010-31 Juli 2012
20.	AJP	Anak Perusahaan Tidak Langsung	Perseroan menunjuk AJP untuk melaksanakan Pengelolaan Kantor Penjualan Perseroan (<i>Garuda Sales Outlet</i>) yang berlokasi di Bogor.	19 Desember 2007-31 Agustus 2011.
21.	AJP	Anak Perusahaan Tidak Langsung	Perjanjian kerjasama paket Garuda Indonesia Holidays	N/A
22.	AC	Anak Perusahaan Tidak Langsung	Perjanjian keagenan penjualan kargo dalam negeri	15 Mei 2009-30 April 2011.
23.	BPWS	Cucu Perseroan	Perjanjian jasa sewa-menyeWA di gedung Perseroan cabang Balikpapan	1 Mei 2003-31 Desember 2010 (dalam proses perpanjangan)
24.	Garuda Orient Holiday Korea, Co. Ltd.	Anak Perusahaan Tidak Langsung	Kerjasama sehubungan dengan Garuda <i>Frequent Flyer Mileage</i>	1 Juli 2009-30 Juni 2011
25.	PT Pertamina	BUMN	Pengadaan bahan bakar pesawat untuk penerbangan internasional dan domestik.	Jangka waktu perjanjian berkisar sejak 15 Agustus 2010-15 Agustus 2015
26.	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk.	BUMN	Bank Mandiri menjalin kerjasama kemitraan dengan Perseroan dalam rangka pelaksanaan program <i>power points</i> .	20 Juli 2010-20 Juli 2012
27.	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk.	BUMN	Kerjasama berkenaan dengan Garuda <i>Frequent Flyer Mileage</i>	1 Juli 2010-30 Juni 2013
28.	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk.	BUMN	Kerjasama berupa pemotongan harga tiket pesawat terbang bagi pemegang kartu kredit Bank Mandiri.	14 April 2010-15 Desember 2011
29.	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk.	BUMN	Perjanjian penjaminan emisi efek	Selama proses penawaran umum perdana Perseroan
30.	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk.	BUMN	Kerjasama di bidang pengelolaan penerimaan dana haji, peningkatan kerjasama melalui layanan pembayaran yang dimiliki PT Bank Mandiri (Persero) Tbk.	*) 3 tahun sejak tanggal 30 Desember 2009 dan dapat diperpanjang sesuai dengan kesepakatan para pihak.
31.	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk.	BUMN	Kerjasama dalam bentuk <i>Joint Promotion</i>	22 April 2010-31 Januari 2011
32.	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk.	BUMN	Perseroan melakukan kerjasama untuk melaksanakan pembayaran tiket penerbangan Perseroan melalui fasilitas yang dimiliki PT Bank Mandiri (Persero) Tbk.	*) 2 tahun terhitung sejak tanggal penandatanganan dan dapat diperpanjang sesuai kesepakatan para pihak
33.	PT Bank Pembangunan Daerah Sumatera Utara	BUMN	Perseroan melakukan kerjasama untuk melaksanakan pembayaran tiket penerbangan Perseroan melalui fasilitas yang dimiliki PT Bank Pembangunan Daerah Sumatera Utara	3 tahun sejak tanggal 9 April 2008.
34.	PT Angkasa Pura I (Persero)	BUMN	Perseroan membuat perjanjian sewa-menyeWA ruangan untuk kegiatan operasional Perseroan.	1 Maret 2010 - 29 Februari 2012
35.	PT Angkasa Pura I (Persero)	BUMN	Nota Kesepahaman untuk meningkatkan pelayanan di lingkungan Bandara yang dikelola PT Angkasa Pura I.	*) 1 tahun sejak tanggal 18 Nopember 2010
36.	PT Angkasa Pura II (Persero)	BUMN	Perseroan membuat perjanjian sewa menyewa tanah, ruangan dan bangunan untuk melaksanakan kegiatan operasionalnya	Jangka waktu perjanjian berkisar sejak tanggal 1 Januari 1992 – 31 Desember 2012.
37.	PT Angkasa Pura II (Persero)	BUMN	Perseroan menyewa ruangan dari PT Angkasa Pura II (Persero) untuk ruangan <i>executive lounge</i> .	5 tahun sejak Berita Acara Operasi ditandatangani para pihak (tahun 2006)
38.	PT Angkasa Pura II (Persero)	BUMN	Nota Kesepahaman untuk meningkatkan pelayanan di lingkungan Bandara yang dikelola PT Angkasa Pura II.	*) 1 tahun sejak tanggal 9 Nopember 2010
39.	Pusat Koperasi Markas Besar Angkatan Laut (PUSKOPAL)	BUMN	Perseroan dan PUSKOPAL melakukan kerjasama berupa sarana pelayanan penjualan tiket penerbangan domestik maupun internasional untuk rute-rute yang diterbangi oleh Perseroan.	1 Februari 2010-31 Januari 2011.

No.	Pihak	Sifat Hubungan Istimewa	Deskripsi Transaksi	Jangka Waktu
40.	PT Indosat Tbk	BUMN	Kerjasama antara para pihak berkenaan dengan <i>selling mileage</i> pada program GFF untuk kepentingan pelanggan Indosat yang juga merupakan anggota GFF dengan bentuk penukaran Poin Plus Indosat dengan sejumlah GFF Mileage.	Perjanjian ini berlaku selama 2 tahun terhitung sejak tanggal 1 Februari 2010 sampai dengan 1 Februari 2011
41.	PT Bank Bukopin Tbk.	BUMN	Perjanjian kerjasama pembayaran tiket melalui fasilitas PT Bank Bukopin Tbk.	*) 2 tahun sampai dengan 4 Mei 2010 dan diperpanjang otomatis untuk jangka waktu 2 tahun berikutnya.
42.	PT Bank Rakyat Indonesia	BUMN	Perjanjian kerjasama pembayaran tiket melalui fasilitas PT Bank Rakyat Indonesia	6 Agustus 2007 – 5 Agustus 2011
43.	PT Bank Negara Indonesia Tbk.	BUMN	Kerjasama terkait dengan transaksi pembelian tiket Citilink secara <i>On line</i> melalui <i>Internet Payment Gateway</i>	*) 2 tahun sejak tanggal 22 Juli 2008 dan diperpanjang otomatis untuk jangka waktu 2 tahun berikutnya.
44.	PT Bank Negara Indonesia Tbk.	BUMN	Perseroan melakukan kerjasama untuk melaksanakan pembayaran tiket penerbangan Perseroan melalui fasilitas yang dimiliki PT Bank Negara Indonesia Tbk.	Jangka waktu perjanjian berkisar sejak tanggal 20 Juni 2005–31 Mei 2012.
45.	PT Bank Negara Indonesia Tbk.	BUMN	Perjanjian sehubungan dengan promosi dan program <i>Garuda Frequent Flyers/Selling Mileage</i> .	12 Oktober 2009-31 Januari 2012.
46.	Perum Damri	BUMN	Transportasi peserta sehubungan dengan penerbangan haji	Berakhir pada akhir periode musim haji tahun 2010.
47.	Badan Koordinasi Penanaman Modal	Institusi Pemerintah	Perseroan melaksanakan kerjasama dengan Badan Koordinasi Penanaman Modal meliputi promosi produk dan layanan dari masing-masing pihak dan pemberian fasilitas khusus seperti harga khusus untuk korporasi.	27 Januari 2010-27 Januari 2012
48.	Kementerian Agama Republik Indonesia	Institusi Pemerintah	Kementerian Agama Republik Indonesia menunjuk Perseroan untuk melaksanakan pengangkutan jemaah haji dan petugas haji 1431 H.	Perjanjian berlaku sejak ditandatanganinya perjanjian ini yakni 24 Agustus 2010 sampai dengan diselesaikannya seluruh kewajiban oleh para pihak.
49.	Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara	Institusi Pemerintah	Perseroan berencana melakukan penjualan 2 (dua) pesawat Boeing seri 737-400 dengan nomor mesin (MSN) 25714 dan 25719 kepada TNI AU	Nota Kesepahaman berlaku sejak tanggal penandatanganan yakni 8 Nopember 2010 dan berakhir sampai dengan ditandatanganinya perjanjian mengenai rincian ruang lingkup.
51.	Rumah Tangga Kepresidenan	Institusi Pemerintah	Perjanjian charter pesawat untuk kegiatan kenegaraan	Disesuaikan dengan kegiatan operasional kepresidenan
52.	Direktorat Jenderal Imigrasi dan Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia	Institusi Pemerintah	Perjanjian kerjasama pemeriksaan keimigrasian dalam penerbangan	*) 21 Januari 2010-20 Januari 2013
53.	Abacus International Pte. Ltd,	Afiliasi Anak Perusahaan	Perseroan bekerjasama dengan Abacus terkait dengan pemesanan tiket secara elektronik dengan menggunakan sistem Abacus.	*) Perjanjian ini berlaku sejak 1 Mei 1999 sampai dengan diakhiri oleh para pihak
54.	Abacus Distribution System Pte., Ltd.	Afiliasi Anak Perusahaan Perseroan	Perseroan menggunakan sistem reservasi Abacus untuk layanan reservasi internasional.	*) Berlaku sampai dengan diakhiri oleh para pihak sejak tanggal 6 Oktober 1997.

Catatan:

*) Masa berlaku perjanjian dapat diperpanjang pada saat berakhir dengan cara, antara lain:

- a. Otomatis diperpanjang kecuali diakhiri; atau
- b. Dapat diperpanjang dengan persetujuan para pihak.

**) Perseroan memiliki 806.400 saham yang mewakili 37,5% saham ditempatkan dan disetor PT Gapura Angkasa

11. Perjanjian-Perjanjian Penting Perseroan

Sampai dengan tanggal Propektus ini diterbitkan, Perseroan membuat perjanjian penting yang bersifat material dengan pihak ketiga sebagai berikut:

1. Perjanjian Pembelian Pesawat Udara

- a. *Aircraft Purchase Agreement (PA)* No. 2158 tertanggal 19 Juni 1996 dengan The Boeing Company (sebagaimana diubah dari waktu ke waktu terakhir dengan *Supplemental Agreement No. 8* tertanggal 18 Januari 2010) untuk pembelian 25 (dua puluh lima) unit B737-800;
- b. *Aircraft Purchase Agreement (PA)* No. 1938 tertanggal 4 Juni 1996 dengan The Boeing Company (sebagaimana diubah dari waktu ke waktu terakhir dengan *Supplemental Agreement No. 9* tertanggal 3 September 2010) untuk pembelian sepuluh (10) unit B777-300;
- c. *Amendment No 2 to A330 Purchase Agreement* pada bulan Juli 2009 dengan Airbus S.A.S. untuk pembelian enam (6) unit Airbus 330-200

Perseroan telah menandatangani perjanjian-perjanjian pembelian pesawat udara dengan Boeing dan Airbus sebagaimana diubah dari waktu ke waktu. Berdasarkan perjanjian, Perseroan sepakat untuk membeli sejumlah pesawat dari Boeing dan Airbus dengan spesifikasi tertentu sebagaimana disepakati para pihak.

Harga pembelian pesawat akan ditentukan pada saat penyerahan masing-masing pesawat, yang merupakan penjumlahan dari harga dasar pesawat dan penyesuaian-penyesuaian yang diperhitungkan berdasarkan formula yang ditentukan dalam perjanjian atau yang disepakati oleh para pihak.

Jangka waktu perjanjian adalah sejak mulai ditandatangani hingga penyerahan pesawat yang jadwalnya disepakati Perseroan dan produsen dalam perjanjian atau perubahannya. Namun perjanjian dapat diputuskan setiap waktu dengan pemberitahuan tertulis sehubungan dengan pesawat yang belum diserahkan jika salah satu pihak berhenti menjalankan usahanya, menunda kegiatan usahanya, insolven atau pailit atau menunda kewajiban pembayaran hutang. Dalam hal pengakhiran perjanjian, produsen akan mengembalikan kepada Perseroan seluruh pembayaran dimuka yang telah diterima untuk pesawat yang belum diserahkan tersebut.

Boeing dan Airbus sebagai produsen memberikan jaminan atas pesawat yang diproduksi oleh produsen (tidak termasuk alat yang dipesan Perseroan) dari cacat atau ketidaksesuaian dengan spesifikasi pesawat sebagaimana dirinci dalam perjanjian. Masa jaminan sifatnya terbatas jangka waktunya maupun ruang lingkupnya, yaitu penggantian bagian yang cacat atau tidak sesuai atau perbaikan tanpa biaya tambahan.

Berdasarkan perjanjian Perseroan mengalihkan haknya atas perjanjian kepada pihak lain sebelum penyerahan pesawat, dimana produsen pesawat akan mengembalikan cicilan harga pesawat yang telah dibayarkan oleh Perseroan. Pihak tersebut akan menjadi pemilik pesawat dan kemudian akan mengatur pembiayaan sehingga Perseroan dapat menyewa dengan cara *leasing* pesawat tersebut untuk operasi penerbangannya.

Berikut adalah produsen pesawat dengan siapa Perseroan mengadakan perjanjian pembelian pesawat, tipe dan jumlah pesawat berikut jadwal penyerahannya:

Produsen	Tipe Pesawat	Jumlah (unit)	Penyerahan
Boeing – PA 2158	B-737-800	25	Tahun 2009 (5 unit), tahun 2010 (10 unit), tahun 2011 (1 unit), tahun 2012 (5 unit), tahun 2015 (2 unit), tahun 2016 (2 unit)
Boeing- PA 1938	B-777-300	10	tahun 2013 (3 unit), tahun 2014 (3 unit), tahun 2015 (3 unit), tahun 2016 (1 unit)
Airbus	A330-200	6	masing-masing 1 pesawat pada: (i) Kuartal 4 tahun 2012; (ii) Kuartal 2 tahun 2013; (iii) Kuartal 4 tahun 2013; (iv) Kuartal 2 tahun 2014; (v) Kuartal 3 tahun 2014; dan (vi) Kuartal 4 tahun 2014.

Selain itu, berdasarkan PA 1938 dan PA 2158, Perseroan memiliki hak opsi untuk membeli tambahan pesawat masing-masing 10 unit B-777-2U3LR atau 777-3U3ER dan 25 unit B-737 8U3. Sementara berdasarkan Amandemen No. 2 Perseroan memiliki hak opsi untuk membeli tambahan 4 pesawat Airbus A330-200.

Sebelum waktu penyerahan masing-masing pesawat tersebut, sesuai dengan ketentuan perjanjian pembelian pesawat, Perseroan mengadakan perjanjian pengalihan dengan pihak-pihak pembiayaan. Berdasarkan perjanjian pengalihan tersebut: (i) Perseroan mengalihkan hak dan kewajibannya berdasarkan perjanjian pembelian masing-masing pesawat tersebut kepada pihak pembiayaan; (ii) pihak pembiayaan akan melunasi harga beli pesawat dari produsen dan menerima penyerahan pesawat dari produsen; dan (iii) pihak pembiayaan kemudian menandatangani perjanjian sewa pesawat dengan Perseroan.

2. Perjanjian Sewa Pesawat Udara

Per 30 September 2010, Perseroan telah mengadakan 64 perjanjian sewa operasional dengan perusahaan pembiayaan pesawat udara untuk 64 pesawat udara dimana dalam perjanjian-perjanjian tersebut diatur bahwa Perseroan selaku penyewa, menyewa dari perusahaan pembiayaan pesawat, selaku pihak yang menyewakan pesawat dan para perusahaan penyewaan pesawat tersebut menyewakan pesawat udara tersebut kepada Perseroan. Berdasarkan Daftar Garuda Fleet per tanggal 21 September 2010, Perseroan telah menandatangani 64*** Perjanjian Sewa Pesawat Udara atas pesawat udara yang masih dioperasikan sebagai berikut:

No.	Tipe Pesawat	Registrasi dan No. Seri Manufaktur	Pihak yang menyewakan Pesawat	Masa berakhirnya sewa
1	B747-400	PK-GSI MSN 24956	International Lease Finance Corporation (ILFC)	20-Mei-12
2	A330-200	PK-GPJ MSN 988	ILFC	23-Jun-16
3	A330-200	PK-GPH MSN 1020	Nice Location SARL	28-Jun-16
4	A330-200	PK-GPK MSN 1028	ILFC	20-Jul-16
5	A330-200	PK-GPI MSN 1052	Biarritz Location SARL	29-Okt-16
6	A330-300	PK-GPA MSN 138	GIE Sumatra	31-Des-16
7	A330-300	PK-GPC MSN 140	GIE Sulawesi	31-Des-16
8	A330-300	PK-GPD MSN 144	GIE Sumatra	31-Des-16
9	A330-300	PK-GPE MSN 148	GIE Sumatra	31-Des-16
10	A330-300	PK-GPF MSN 153	GIE Sulawesi	31-Des-16
11	A330-300	PK-GPG MSN 165	GIE Sulawesi	31-Des-16
12	B737-300	PK-GGV MSN 26293	Banque AIG	19-Mar-11
13	B737-300	PK-GHX MSN 26440	AerCo France SARL	01-Apr-14
14	B737-300	PK-GHW MSN 25039	ALS France SARL	23-Jun-14
15	B737-400	PK-GWT MSN 26316	ILFC	19-Mei-11
16	B737-400	PK-GWU MSN 24708	Castle 2003-1A	26-Apr-11
17	B737-400	PK-GZI MSN 29204	Genesis Funding France 1 SARL	20-Jan-11**
18	B737-400	PK-GZJ MSN 29205	GECAS (France) SARL	10 Pebruari 2011
19	B737-400	PK-GZK MSN 29206	GECAS (France) SARL	12-Mar-11
20	B737-400	PK-GZL MSN 29207	GECAS (France) SARL	12-Apr-11
21	B737-400	PK-GZM MSN 29208	GECAS (France) SARL	01-Mei-11
22	B737-400	PK-GZN MSN 29209	GECAS (France) SARL	29-Mei-11
23	B737-400	PK-GZO MSN 29210	GECAS (France) SARL	01-Jul-11
24	B737-400	PK-GZP MSN 28661	Wells Fargo Bank Northwest, NA	23-Mei-12
25	B737-800	PK-GEE MSN 32361	SARL MASA FRANCE	28 Pebruari 2014
26	B737-800	PK-GEF MSN 32363	SARL MASB FRANCE	15-Apr-14
27	B737-800	PK-GEG MSN 30033	ILFC	01-Sep-16
28	B737-800	PK-GEH MSN 30643	ILFC	09-Jul-16
29	B737-800	PK-GEI MSN 29883	GECAS (France) SARL	11-Mar-16
30	B737-800	PK-GEJ MSN 33003	GECAS (France) SARL	04-Mei-16
31	B737-800	PK-GEK MSN 30568	SARL MASC FRANCE	18 Pebruari 2016
32	B737-800	PK-GEL MSN 29927	CIT Group Location (France) SAS	21-Jan-17
33	B737-800	PK-GEM MSN 29928	CIT Group Location (France) SAS	22-Mar-17
34	B737-800	PK-GEN MSN 29929	CIT Group Location (France) SAS	26-Apr-17
35	B737-800	PK-GEO MSN 29930	CIT Group Location (France) SAS	18 Mei 2017
36	B737-800	PK-GEP MSN 29931	CIT Group Location (France) SAS	8 Pebruari 2017
37	B737-800	PK-GEQ MSN 32659	GECAS (France) SARL	07-Jul-16
38	B737-800	PK-GMA MSN 30151	MSN 30151 Leasing France SARL	28-Jun-21
39	B737-800	PK-GER MSN 30876	ALS France SARL	10-Agust-15
40	B737-800	PK-GMC MSN 30155	MSN 30155 Leasing France SARL	02-Nop-21
41	B737-800	PK-GMD MSN 30156	MSN 30156 Leasing France SARL	29-Nop-21
42	B737-800	PK-GME MSN 30157	MSN 30157 Leasing France SARL	16-Des-21
43	B737-800	PK-GMF MSN 30140	MSN 30140 Leasing France SARL	22-Des-21
44	B737-800	PK-GMG MSN 30141	MSN 30141 Leasing France SARL	4 Pebruari 2022
45	B737-800	PK-GMK MSN 29666	BBAM Aircraft Holding 121 SARL	9 Pebruari 2020
46	B737-800	PK-GML MSN 31763	BBAM Aircraft Holding 122 SARL	15 Pebruari 2020
47	B737-800	PK-GMH MSN 30142	MSN 30142 Leasing France SARL	21-Mar-22

No.	Tipe Pesawat	Registrasi dan No. Seri Manufaktur	Pihak yang menyewakan Pesawat	Masa berakhirnya sewa
48	B737-800	PK-GMI MSN 30143	MSN 30143 Leasing France SARL	18-Apr-22
49	B737-800	PK-GMJ MSN 30144	MITSUBISHI France SAS	25-Apr-22
50	B737-800	PK-GMM MSN 30145	MITSUBISHI France SAS	27-Mei-22
51	B737-800	PK-GMN MSN 30146	MITSUBISHI France SAS	14-Jun-22
52	B737-800	PK-GMO MSN 30147	Pembroke Lease France SAS	08-Jul-20
53	B737-800	PK-GFA MSN 36549	GECAS (France) SARL	13-Jul-22
54	B737-800	PK-GFD MSN 40807	RBS Paris Leasing 1 SARL	15-Jul-18
55	B737-800	PK-GFC MSN 39390	GECAS (France) SARL	26-Jul-22
56	B737-800	PK-GMP MSN 30148	Pembroke Lease france SAS	10-Agust-20
57	B737-800	PK-GFF MSN 36436	Bank of Utah	16-Agust-20
58	B737-800	PK-GFE MSN 36804	GECAS (France) SARL	19-Agust-22
59	B737-800	PK-GFH MSN 36850	Bank of Utah	07-Sep-20
60	B737-800	PK-GFG MSN 37819	Centenntial Aviation (France) 1, SARL	16-Sep-13
61	B737-800	PK-GMQ MSN 30149	Pembroke Lease france SAS	20-Sep-20
62	B737-300	PK-GCA MSN 24569	Wells Fargo Bank Notrhwest NA Trustee	30 Agustus 2013*
63	B737-300	PK-GCC MSN 28200	International Lease Finance Corporation	20 Juli 2012*
64	B737-400	PK-GZQ MSN 25134	ACG Acquisition XX LLC	31 Agustus 2013*

Catatan:

*) Pesawat disewa dan dioperasikan Perseroan dengan menggunakan brand low cost Citilink.

**) Sewa pesawat ini telah diakhiri pada Nopember 2010 dan pesawat telah dikembalikan kepada lessor.

***) Sejak 22 September hingga 25 Januari 2011, Perseroan telah menambah sewa pesawat udara sejumlah 7 unit.

Pada umumnya perjanjian sewa pesawat udara memungkinkan perpanjangan dengan persyaratan yang disepakati oleh para pihak.

3. Perjanjian Sehubungan dengan Simulator

Perseroan telah menandatangani dua perjanjian dengan pihak ketiga terkait dengan simulator yang terdapat di lokasi SBU Garuda Aviation Training & Education (GATE). Perseroan telah menandatangani perjanjian perawatan simulator dengan CAE Australia PTY LTD. Perjanjian perawatan simulator ini meliputi perawatan terhadap simulator B737-400 dan B737-300. Dalam perjanjian ini, CAE bertanggung jawab untuk menyediakan *Filed Service Representative* ("FSR") untuk mengawasi perawatan yang dilakukan CAE. Perjanjian ini berlangsung untuk jangka waktu 5 tahun dimana Perseroan sepakat untuk membayar beban perawatan kepada CAE sesuai dengan kesepakatan para pihak.

Selain itu, Perseroan juga telah menandatangani perjanjian sewa ruangan untuk penempatan simulator B737-200 dengan PT World Simulator Technology. Dalam perjanjian sewa ini, Perseroan sepakat untuk menyediakan tempat untuk PT World Simulator Technology menempatkan simulator miliknya di lokasi GATE untuk kemudian disewakan. Perjanjian ini berlaku selama 10 tahun sejak tanggal *Certificate of Acceptance* dari DSKU Departemen Perhubungan Republik Indonesia. Biaya sewa atas ruangan yang disewakan Perseroan akan dibayarkan secara bulanan oleh PT World Simulator Technology. Perjanjian ini saat ini sedang menjadi objek sengketa sebagaimana diuraikan dalam bagian litigasi pada Bab VII.

4. Perjanjian Ground Handling

Dalam rangka pengadaan jasa pelayanan teknis penanganan pesawat udara di darat ("Ground Handling"), Perseroan telah membuat perjanjian-perjanjian sehubungan dengan jasa *Ground Handling* dengan beberapa perusahaan penyedia jasa *Ground Handling* ("Ground Handling Company"). Untuk 34 rute domestik antara lain Cengkareng, Denpasar, Surabaya, Medan, Jayapura, Balikpapan, Makassar, Solo, Semarang, Yogyakarta, Palembang, Padang, Pekanbaru, Banjarmasin, Manado, Biak, Mataram, Banda Aceh, Pontianak, Tarakan, Palangkaraya, Batam, Timika, Malang, Tanjung Karang, Pangkal Pinang, Jambi, Kendari, Kupang, Ternate, Ambon, Palu dan Ampenan, Perseroan membuat perjanjian dengan 11 *Ground Handling Company* di Indonesia seperti PT Gapura Angkasa, PT Freeport Indonesia, PT Pratitha Titian Nusantara, PT Citra Dunia Angkasa, PT Batam Airmars Services, PT Mulio Citra Angkasa, PT Langgang Buana Perkasa, PT Globalsky Aviasi, PT Lahand Air Service, PT Pelita Air Service, dan PT Avia Citra Dirgantara. Selain itu, untuk 26 rute internasional

termasuk rute untuk penerbangan haji, antara lain Jepang, Korea, Australia, Cina, Hongkong, Thailand, Saudi Arabia, Uni Emirat Arab, Malaysia, Singapura Belanda, Perseroan juga membuat perjanjian dengan 20 *Ground Handling Company* di negara-negara lain seperti Japan Airlines International Company, Ltd, Qantas Airways, Ltd, Cathay Pacific Airways, Ltd, dan Korean Airlines, Co, Ltd., Ghuangzhou aircraft maintenance of engineering Co. Ltd, Jardine Air Terminal Services Limited, Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V., Thai Airways International Public Company Limited, Aircraft Maintenance & Engineering Corporation, Aircraft Engineering, Co, Ltd., Pan Asia Pacific Aviation Services Limited, National Handling Services Company Ltd., DNATA Airport Operation, Menzies World Cargo B.V., Malaysian Airlines System Berhad, Changi International Airport Services Private Limited, Shanghai International Airport Co., Ltd., dan Attar *Ground Handling* Co. Ltd., Al Mazroi. Dalam perjanjian-perjanjian tersebut, Perseroan dan *Ground Handling Company* sepakat bahwa ketentuan pada Perjanjian Utama ("Main Agreement") dan Lampiran pada *Standard Ground Handling Agreement* tahun 1998 sebagaimana diterbitkan oleh International Air Transport Association ("IATA") berlaku bagi para pihak.

Ground Handling Company sepakat untuk memberikan jasa-jasa *ground handling* antara lain Akomodasi dan Perwakilan, Sistem Load Control dan Sistem Kontrol Komunikasi dan Keberangkatan, *Unit Load Device Control*, Penumpang dan Bagasi, Kargo dan Kantor Pos, Ramp (*Marshalling*, Parkir, *Ramp to Flight Deck Communication*, *Loading/Embarking and Unloading/Disembarking*, keamanan), *Aircraft Servicing* (*Exterior Cleaning*, *Interior Cleaning*, *Toilet Service*, *Water Service*, *Cooling and Heating*, *Deicing/Anti Icing Service*, *Cabin Equipment and In-flight Entertainment Material*, *Storage and Cabin Material*), *Fuel and Oil* (*Fuelling and/or Defueling*, *Replenishing of Oils and Fluids*), *Aircraft Maintenance* (*routine Service*, *Non routine services*, *Material handling*, *Parking and Hangar Space*), *Flight Operations and Crew Administration* (*Flight Preparation at the Airport of Departure*, *Flight Preparation at a Point Different from the Airport Departure*, *In-flight assistance*, *Post Flight Activity*, *Crew Administration*, *Surface Transport* (*passengers*, *baggage and cargo/mail*), *Catering Service*, *Supervision and Administration Function of Services Provided by Others* (*pre flight*, *on-flight*, and *post flight*), dan *Security* (*Aircraft security*, *Catering*, *Cargo and Post Office Mail*, *Passenger and Baggage Screening and Reconciliation*).

Main Agreement akan berlaku secara terus menerus sampai diakhiri dengan kesepakatan para pihak dengan memberitahukan terlebih dahulu 60 hari sebelumnya, dan untuk Jangka waktu masing-masing perjanjian *Ground Handling* disepakati pada masing-masing perjanjian. Pengakhiran seluruh atau sebagian jasa yang diberikan oleh *Ground Handling Company* pada lokasi tertentu memerlukan pemberitahuan 60 hari sebelumnya oleh salah satu pihak yang mengakhiri perjanjian kepada pihak lainnya. Sebagai kompensasi dari jasa *Ground Handling* yang diberikan oleh *Ground Handling Company*, Perseroan sepakat untuk membayar kepada *Ground Handling Company*, sebesar nilai yang disepakati para pihak sebagaimana diuraikan dalam masing-masing perjanjian.

5. Perjanjian Pengadaan Bahan Bakar

Perseroan mengadakan perjanjian pengadaan bahan bakar dengan pemasok bahan bakar antara lain Shell Malaysia Trading SDN BHD, Hyundai Corporation, Air BP, Cosmo Oil Co.,Ltd., Chevron USA, The Arabian Petroleum Supply, Saudi Arabian Oil Company (ARAMCO), PT Freeport Indonesia dan PT Pertamina. Dalam perjanjian disebutkan pemasok akan menyediakan bahan bakar bagi Perseroan dalam jumlah, harga dan lokasi yang ditentukan dalam perjanjian.

Perjanjian pengadaan bahan bakar dengan perusahaan pemasok bahan bakar pada umumnya berlaku selama 2 (dua) tahun. Pada umumnya, tidak disebutkan klausul pengakhiran perjanjian selain karena habisnya masa berlaku perjanjian itu sendiri.

Periode pengadaan perjanjian bahan bakar adalah (i) PT Pertamina (Persero) untuk penerbangan domestik sejak 1 Oktober 2010 – 30 September 2015; (ii) PT Pertamina (Persero) untuk penerbangan internasional sejak 1 April 2009 – 31 Maret 2011; (iii) Shell Malaysia Trading SDN BHD sejak 1 April 2009 – 31 Maret 2011; (iv) Hyundai Corporation sejak 1 April 2009 – 31 Maret 2011; (v) Air BP sejak 1 April 2009 – 31 Maret 2011; (vi) Cosmo Oil sejak 1 April 2009 – 31 Maret 2011; (vii) Chevron USA Inc. sejak 1 April 2009 – 31 Maret 2011; (viii) Arabian Petroleum Supply Company sejak 1 April 2009 – 31 Maret 2011; (ix) Saudi Arabian Oil Company yang berlaku sejak 1 April 2009 – 31 Maret 2011; (x) PT Freeport Indonesia sejak 1 Juli 2009 – 30 Juni 2011.

Perjanjian pengadaan bahan bakar yang diadakan oleh Perseroan mengacu kepada standar perjanjian pengadaan bahan bakar pesawat udara yang dibuat oleh *International Air Transport Association* ("IATA") yang dikenal dengan *Model Fuel Supply Agreement*.

6. Perjanjian Pengadaan Pemeliharaan Pesawat Udara

Perseroan mengadakan perjanjian pemeliharaan pesawat dengan beberapa pihak yang bergerak di bidang pemeliharaan pesawat antara lain dengan: (i) GMF AeroAsia yang berlaku sejak sejak tanggal 1 Januari 2008 hingga 1 Juni 2018; (ii) Evergreen Aviation Technologies Corp., yang berlaku selama 5 tahun sejak tanggal 1 Oktober 2008; (iii) Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, yang berlaku sejak tanggal 1 Oktober 1997 sampai dengan 1 Oktober 1999; (iv) SR Technics Switzerland yang berlaku selama 5 tahun sejak tanggal 27 Mei 2008; (v) Thales Avionic Inc., yang berlaku selama 5 tahun sejak tanggal 30 Maret 2010; (vi) Panasonic Avionic Corporation yang berlaku selama 60 bulan sejak tanggal 18 Mei 2010; (vii) Honeywell (SIN) PTE, Ltd yang berlaku sejak tanggal 26 Februari 2009 sampai dengan tanggal 26 Februari 2014; dan (viii) Rolls Royce Total Care Services Limited yang berlaku sejak tanggal 29 Juni 2010. Obyek dari perjanjian pemeliharaan pesawat dapat mencakup perawatan kerangka pesawat, kabin, perawatan mesin, perawatan *Auxiliary Power Unit* ("APU"), perawatan komponen, penyediaan suku cadang dan pelayanan *engineering*. Perseroan akan memberikan imbalan jasa sesuai dengan nilai yang disepakati kepada perusahaan pemeliharaan pesawat.

Perjanjian pemeliharaan pesawat dengan perusahaan pemeliharaan pesawat pada umumnya berlaku selama lima tahun. Klausul mengenai jangka waktu perjanjian ini, pada beberapa perjanjian ditambahkan dengan klausul bahwa perjanjian ini dapat diperpanjang oleh salah satu pihak dengan memberikan pemberitahuan tertulis kepada pihak lainnya. Sedangkan pada beberapa perjanjian lainnya terdapat klausul bahwa perjanjian akan diperpanjang secara otomatis per tahun. Pada umumnya, dalam perjanjian disebutkan klausul pengakhiran perjanjian selain karena habisnya masa berlaku perjanjian itu sendiri. Klausul pengakhiran memberikan hak bagi salah satu pihak untuk mengakhiri perjanjian apabila pihak lainnya dinyatakan insolven atau bangkrut atau izin usaha salah satu pihak dicabut atau salah satu pihak melanggar kewajibannya dalam perjanjian.

7. Perjanjian Sehubungan dengan Penerbangan Haji 2010

Kementerian Agama telah menunjuk Perseroan untuk melayani penerbangan haji untuk kurang lebih 116.784 jamaah haji dari 10 titik embarkasi sebagaimana dituangkan dalam Kontrak Kerja Angkutan Udara Jemaah Haji Indonesia Tahun 1431 H tertanggal 24 Agustus 2010 antara Kementerian Agama dan Perseroan. Berdasarkan Perjanjian tersebut Perseroan diwajibkan menyediakan sekurang-kurangnya 14 pesawat udara berbadan lebar untuk penerbangan haji. Perjanjian tersebut juga mengatur beban penerbangan untuk setiap jamaah haji dengan jumlah berbeda sesuai titik embarkasi. Pembayaran dilakukan melalui 4 tahap yaitu sebesar 20% (30 hari sebelum pemberangkatan), 30% (14 hari sebelum pemberangkatan), 40% (7 hari sebelum pemulangan), dan 10% sisanya (14 hari setelah tiba kloter terakhir). Kementerian Agama wajib membayar jumlah beban penerbangan yang dihitung berdasarkan jumlah jamaah yang diterbangkan. Selain itu, berdasarkan perjanjian Perseroan juga wajib mengizinkan Kementerian Perhubungan untuk melakukan inspeksi tentang kelaikan pesawat udara, menyediakan pesawat udara cadangan, pengangkutan barang bawaan jemaah haji, membayar ganti rugi apabila jemaah haji kehilangan barang bawaan dan menyediakan air zam-zam kepada setiap jemaah.

Untuk memenuhi kewajiban tersebut, Perseroan telah mengadakan perjanjian sewa untuk 14 pesawat udara dengan beberapa pihak antara lain:

No.	Perjanjian Sewa Pesawat	Lessor	Jenis Pesawat Udara	Nomor Serial Manufaktur	Nomor Pendaftaran
1.	No. DS/PERJ/DZ-3502/2010 tanggal 23 Agustus 2010	Corsair SA	B747-400	26877	F-HSEA
2.	No. DS/PERJ/DZ-3501/2010 tanggal 23 Agustus 2010	Hifly Transportes Aereos S.A.	A330-200	1008	CS-TFZ
3.	No. DS/PERJ/DZ-3503/2010 tanggal 23 Agustus 2010	Air Transat A.T Inc.	A330-200	250	C-GGTS
				271	C-GITS
				480	C-GPTS
4.	No. DS/PERJ/DZ-3504/2010 tanggal 23 Agustus 2010	Thomson Airways Limited	B767-304	28979	G-OBYE
5.	No. DS/PERJ/DZ-3505/2010 tanggal 23 Agustus 2010	Pullmantur Air S.A.	B747-400	26549	EC-KQC
				27178	EC-KSM
6.	No. DS/PERJ/DZ-3506/2010 tanggal 23 Agustus 2010	Monarch Airlines Limited	A330-200	265	G-EOMA
7.	No. DS/PERJ/DZ-3507/2010 tanggal 23 Agustus 2010	Iberworld Airlines S.A.	A330-200	670	EC-JHP
				833	EC-KCP
8.	No. DS/PERJ/DZ-3508/2010 tanggal 23 Agustus 2010	Thomas Cook Airlines Ltd.	A330-343	349	OY-VKG
				356	OY-VKH
				357	OY-VKI

Sewa diadakan dengan skema *wet lease* dimana pemberi sewa (*lessor*) bertanggung jawab untuk: (i) menutup asuransi pesawat udara dan pihak ketiga (kecuali penumpang dan kargo), (ii) perawatan pesawat udara, (iii) awak pesawat dan akomodasinya, dan (iv) staff operasional.

Selain sewa pesawat udara untuk mendukung penerbangan haji tersebut, Perseroan telah menandatangani beberapa perjanjian lain antara lain sehubungan dengan:

1. Penyediaan bahan bakar pesawat udara dengan (i) PT Pertamina (Persero) yang mencakup seluruh titik embarkasi di Indonesia dan (ii) Arabian Petroleum Supply Company untuk Jeddah dan Madinah;
2. *Ground handling* dengan (i) PT Gapura Angkasa dan PT Batam Airmars Services yang mencakup seluruh titik embarkasi di Indonesia, dan (ii) Attar *Ground Handling* Company dan Saudi Arabian Airlines untuk Jeddah dan National Handling Services Company Ltd. Madinah; dan
3. Jasa boga dengan PT Angkasa Citra Sarana Catering Services yang mencakup seluruh titik embarkasi di Indonesia.

8. Pemeliharaan Sewa Menyewa Tanah dan Bangunan

Untuk menunjang kegiatan operasionalnya, Perseroan telah menandatangani perjanjian-perjanjian kerjasama dengan berbagai pihak antara lain sehubungan dengan sewa-menyewa tanah dan bangunan. Dalam perjanjian-perjanjian sewa ini Perseroan selaku penyewa wajib membayar uang sewa tahunan atau bulanan kepada pihak yang menyewakan tanah atau bangunan tersebut untuk keperluan Perseroan untuk digunakan antara lain sebagai kantor cabang, perumahan bagi karyawan, gudang, dan kegunaan lainnya. Perjanjian ini berlangsung antara (i) Treasure Spot Investments Limited berlaku sejak tanggal 16 Juni 2008 – 15 Juni 2011, (ii) Guang dong Asia International Hotel berlaku sejak tanggal 10 Desember 2009 – 9 desember 2011, (iii) Central Japan International Airport, Co. (Pemilik) dengan Perseroan (Penyewa) berlaku sejak tanggal 25 April 2008 – 31 Maret 2010 dan diperpanjang secara otomatis; (iv) PT Anugrah Citra Ilahi (“ACI”) berlaku sejak 1 Februari 2007 – 31 Januari 2011, (v) PT Bali Satwika (“Satwika”) berlaku sejak tanggal 1 Juli 2008 – 30 Juni 2010, (vi) PT Mandai Prima berlaku sejak tanggal 1 Mei 2009 – 30 April 2011; (vii) PT Mitra Angkasa berlaku sejak tanggal 4 Januari 2010 – 31 Desember 2011.

9. Sewa Menyewa Kendaraan

Perseroan juga memiliki perjanjian-perjanjian sehubungan dengan penyewaan kendaraan bermotor untuk menunjang kegiatan operasionalnya. Kendaraan-kendaraan sewaan ini digunakan antara lain untuk transportasi karyawan dalam menjalankan fungsi operasionalnya ataupun untuk antar-jemput karyawan dari tempat tinggal ke kantor. Perjanjian ini pada umumnya berlangsung 1 (satu) tahun hingga 4 (empat) tahun.

Terkait dengan perjanjian-perjanjian penting yang disebutkan di atas, terdapat perjanjian-perjanjian antara Perseroan dengan pihak terafiliasi, dalam hal ini pihak-pihak terafiliasi antara lain: (i) PT Gapura Angkasa dan GMF AeroAsia memiliki sifat hubungan istimewa sebagai Anak Perusahaan (ii) PT Angkasa Citra Sarana Catering Services memiliki sifat hubungan istimewa sebagai Anak Perusahaan Tidak Langsung; (iii) PT Pertamina (Persero) memiliki sifat hubungan istimewa sebagai BUMN; dan (iv) Kementerian Agama memiliki sifat hubungan istimewa sebagai instansi Pemerintah.

12. Perizinan

Dalam menjalankan kegiatan usahanya, Perseroan memiliki izin-izin yang wajib dimiliki dari instansi yang berwenang untuk menjalankan kegiatan usahanya antara lain sebagai berikut:

1. Perizinan sehubungan Pesawat Udara

Sehubungan dengan pesawat udara yang dioperasikannya, Perseroan telah mendapatkan perizinan sehubungan dengan pesawat udara tersebut, antara lain sertifikat tipe (validasi) untuk setiap jenis pesawat udara, sertifikat pendaftaran dan sertifikat kelaikan udara yang keduanya dikeluarkan oleh Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara atas nama Direktur Jenderal Perhubungan Udara, sertifikat kebisingan yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan izin radio yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Pos dan Telekomunikasi untuk masing-masing pesawat udara tersebut.

2. Izin Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal

Sehubungan dengan pesawat udara yang dioperasikannya, Perseroan telah mendapatkan perizinan sehubungan dengan pesawat udara tersebut, antara lain sertifikat tipe (validasi) untuk setiap jenis pesawat udara, sertifikat pendaftaran dan sertifikat kelaikan udara yang keduanya dikeluarkan oleh Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara atas nama Direktur Jenderal Perhubungan Udara, sertifikat kebisingan yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan izin radio yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Pos dan Telekomunikasi untuk masing-masing pesawat udara tersebut.

3. Izin Usaha Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal

Izin Usaha Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal No. SKEP/02/I/2007 tanggal 2 Januari 2007, yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara a.n. Menteri Perhubungan, sebagaimana diubah dengan Surat Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. AU/752/DAU.85/09 tanggal 28 Januari 2009. Izin Usaha Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal ini berlaku selama Perseroan masih menjalankan usahanya.

4. Sertifikat Operator Pesawat Udara

Perseroan telah memperoleh Sertifikat Operator Pesawat Udara (*Air Operator Certificate*) No. 121-001 tanggal 10 Juni 2009, yang dikeluarkan oleh DJPU.

Untuk mengoperasikan rute internasionalnya, Perseroan telah mendapatkan sertifikat operator pesawat udara atau dokumen sejenis sebagai berikut:

- a. *Air Operator's Certificate AOC # F503122-27* tanggal 29 July 2010 yang dikeluarkan oleh *Civil Aviation Safety Authority*, Pemerintah Australia untuk bandar udara internasional di tujuan Adelaide, Brisbane, Melbourne, Perth dan Kingsford Smith (Sydney). Izin ini berakhir 31 Januari 2011 dan dapat diperpanjang kembali.
- b. *China Operations Specifications* berdasarkan *China Civil Aviation Regulation ("CCAR") 129. OS No. GIA-F-040-ZN* menyatakan Perseroan memegang *Economic Permit* yang berlaku sejak 1 April 2009 sampai 31 Maret 2012 dan *Foreign Air Carrier State's Operating Certificate or Permit* No. AOC/121-001 yang berlaku sejak 10 Juni 2009 sampai 9 Juni 2011. Izin tersebut berlaku untuk bandar udara internasional Beijing, Guangzhou Baiyun dan Shanghai Pudong untuk regular flight. Sedangkan *alternate airport* adalah Shanghai Hongqiao, Wuhan Tianhe, Dalian Zhoushuizi, Fuzhou Changle, Hangzhou Xiaoshan, Tanjin Binhai dan Xiamen Gaoqi.
- c. *Foreign Operator Authorization for Commercial Operations within the Kingdom of Saudi Arabia* yang dikeluarkan untuk 9 pesawat udara Perseroan yang dioperasikan dengan tujuan ke Saudi Arabia, yang berlaku sampai dengan waktu yang tidak ditentukan, yang dikeluarkan oleh *Aviation Standards & Safety Department, General Authority of Civil Aviation*, Kerajaan Saudi Arabia.

5. Sertifikat IATA Operasional Safety Audit Program Operator (Sertifikat IOSA)

Perseroan telah memperoleh Sertifikat IOSA yang berlaku sampai dengan tanggal 8 September 2012 yang dikeluarkan oleh *Senior Vice President Safety, Operations & Infrastructure* dan *Senior Vice President Member & Government Relations IOSA*. Sertifikat ini merupakan bukti bahwa Perseroan, sebagai anggota IATA, telah diaudit oleh IATA atas kepatuhannya terhadap standar keamanan yang ditetapkan IATA di dalam *IOSA Program Manual* dan terdaftar sebagai operator IOSA.

6. Perizinan sehubungan dengan Rute Penerbangan

Perseroan telah mendapatkan perizinan yang diperlukan untuk melayani rute penerbangan berjadwal domestik dan internasionalnya berdasarkan (i) Surat DJPU tentang Jadwal Penerbangan Dalam Negeri Periode *Winter 2010/2011* No. AU/7747/DAU.1899/X/2010 tertanggal 18 Oktober 2010 berlaku sejak 31 Oktober 2010 sampai dengan 26 Maret 2011; dan (ii) Surat DJPU tentang Izin Penerbangan Periode *Winter 2010/2011* No. AU/7141/DAU.1735/IX/2010 tertanggal 29 September 2010 berlaku sejak 31 Oktober 2010 sampai dengan 26 Maret 2011. Selain itu, Perseroan juga telah memperoleh izin maupun hak untuk terbang melintasi wilayah udara negara lain atau mendarat serta melakukan kegiatan operasinya di negara-negara yang menjadi tujuan penerbangan internasionalnya.

Sehubungan dengan penerbangan tidak berjadwal, Perseroan mendapatkan izin terbang untuk setiap penerbangan tersebut. Dalam hal penerbangan haji tahun 1413H/2010M, Perseroan telah ditunjuk sebagai sebagaimana ternyata dalam Surat Direktorat Jenderal Penyelenggaraan Haji dan Umrah Kementerian Agama Republik Indonesia No. Dt.VII.II/4/ HJ.05/2165/2010 Tanggal 10 Agustus 2010 yang dikeluarkan oleh Direktur Pelayanan Haji a.n Direktur Jenderal PHU.

13. Keterangan Mengenai Aset Tetap

Perseroan memiliki aset tetap berupa tanah-tanah / bangunan dengan sertifikat HGB yang seluruhnya atas nama Perseroan, yaitu sebagai berikut :

Tanah dan Bangunan

Perseroan memiliki aktiva tetap berupa tanah dan bangunan sebagai berikut :

No.	Tanah/ Bangunan	Masa Berlaku HGB	Lokasi	Luas /m2	Keterangan
1.	Sertipikat Hak Guna Bangunan ("HGB") No. 106 tanggal 21 Februari 2005	6 Januari 2025	Jl. Duri Kosambi, Cengkareng, Jakarta Barat	64.643	Peruntukan: Pusat Pelatihan atau Pendidikan Kelengkapan dan manajerial penerbangan
2.	Sertipikat HGB No. 4805 tanggal 25 September 2005	24 September 2033.	Duri Kosambi, Cengkareng, Jakarta Barat	104.270	Peruntukan: Asrama (Dormitory)/ Tanah Kosong
3.	Sertipikat HGB No. 4806 tanggal 17 September 2003	16 September 2033	Jl. Duri Kosambi Raya RT. 006/01, Cengkareng, Jakarta Barat	3.590	Peruntukan: Lahan parkir
4.	Sertipikat HGB No. 1113 tanggal 2 Maret 2004	1 Maret 2014	Jl. Komplek GIA RT.016/RW.04, Kalibata, Pancoran, Jakarta Selatan	356	Peruntukan: Kantor
5.	Sertipikat HGB No. 1095 tanggal 30 September 2003	29 September 2033	Jl. Komplek GIA RT.016/RW.04, Kalibata, Pancoran, Jakarta Selatan	645	Peruntukan: Lapangan Olah Raga
6.	Sertipikat HGB No. 4816 tanggal 24 Desember 2003	23 Desember 2023	Jl. Pondok Randu RT. 0011/03, Duri Kosambi, Kec. Cengkareng, Jakarta Barat	2.647	Peruntukan: Tanah kosong
7.	Sertipikat HGB No. 1656 tanggal 2 April 2004	1 April 2024	Jl. Komplek GIA RT.016/RW.04, Kalibata, Pancoran, Jakarta Selatan	1.478	Peruntukan: Tanah Kosong
8.	Sertipikat HGB No. 4354 tanggal 28 Oktober 2003	27 Oktober 2033	Jl. H. Samanhudi No. 20B, Kel. Pasar Baru, Kec. Sawah Besar, Jakarta Pusat	620	Peruntukan: Gudang (eks kantor)
9.	Sertipikat HGB No. 1567 tanggal 24 Juli 2008	23 Juli 2028	Jl. Gunung Sahari Raya No. 52, Kel. Gunung Sahari Selatan, Kec. Kemayoran, Jakarta Pusat	2.890	Peruntukan: Kantor
10.	Sertipikat HGB No. 602 tanggal 21 Nopember 2005	20 Nopember 2035	Jl. Bendungan Jago, Komplek GIA No. 28B, Kel. Serdang, Kec. Kemayoran, Jakarta Pusat	111	Peruntukan: Balai Pertemuan
11.	Sertipikat HGB No. 601 tanggal 23 Nopember 2005	22 Nopember 2035	Jl. Bendungan Jago, Komplek GIA No. 23A, Kel. Serdang, Kec. Kemayoran, Jakarta Pusat	202	Peruntukan: Tanah Kosong
12	Sertipikat HGB No. 807 tanggal 27 Februari 2004	26 Februari 2024	Jl. Manggarai Selatan IX RT.010/RW.01 No. 14, Kel. Bukit Duri, Kec. Tebet, Jakarta Selatan	992	Peruntukan: Gedung Pertemuan
13.	Sertipikat HGB No. 808 tanggal 27 Februari 2004	26 Februari 2024	Jl. Bukit Duri Raya No. 6 RT.010/RW.01, Kel. Bukit Duri, Kec. Tebet, Jakarta Selatan	433	Peruntukan: Sekolah TK
14.	Sertipikat HGB No. 1090 tanggal 30 September 2003	29 September 2033	Jl. Komplek GIA RT.016/RW.04, Kel. Kalibata, Kec. Pancoran, Jakarta Selatan	237	Peruntukan: Tanah Kosong
15.	Sertipikat HGB No. 1129 tanggal 8 Juli 2004	7 Juli 2024	Jl. Komplek GIA RT.016/RW.04, Kel. Kalibata, Kec. Pancoran, Jakarta Selatan	3.666	Peruntukan: Tanah Kosong
16.	Sertipikat HGB No. 1092 tanggal 30 September 2003	29 September 2033	Jl. Komplek GIA RT.016/RW.04, Kel. Kalibata, Kec. Pancoran, Jakarta Selatan	1158	Peruntukan: Lapangan Olah Raga dan Tanah Kosong
17.	Sertipikat HGB No. 1094 tanggal 30 September 2003	29 September 2033	Jl. Komplek GIA RT.016/RW.04, Kel. Kalibata, Kec. Pancoran, Jakarta Selatan	1.540	Peruntukan: Lapangan Olah Raga dan Tanah Kosong

No.	Tanah/ Bangunan	Masa Berlaku HGB	Lokasi	Luas /m2	Keterangan
18.	Sertipikat HGB No. 923 tanggal 26 April 1994	25 April 2019	Jl. Angkasa Komp. Kemayoran Blok B-15 Kav No. 1, Kel. Gunung Sahari Selatan, Kec. Kemayoran, Jakarta Pusat	6.390	Peruntukan: Klinik & Kantor
19.	Sertipikat HGB No. 4677 tanggal 25 June 2002	24 Juni 2022	Jl. Pondok Randu RT.005/02, Kel. Duri Kosambi, Kec. Cengkareng, Jakarta Barat	754	Peruntukan: Tanah kosong
20.	Akta Penjualan dan Pembelian Serta Pemindahan dan Penyerahan Hak Nomor 51 Tanggal 30 Juli 1990, dibuat dihadapan Anna Sunarhadi SH, Notaris di Jakarta, antara Perseroan selaku pembeli dan PT Danareksa selaku penjual	HGB sedang dalam proses.	Jalan Kebon Sirih No 44, Gambir Jakarta Pusat	3.925	Peruntukan: Kantor
21.	Akta Jual Beli Rumah Nomor 21 tanggal 21 Oktober 1986, dibuat dihadapan Nurhayati Suryasumirat SH, Notaris di Batam antara Perseroan selaku pembeli dan CV Sri Usaha selaku penjual	HGB sedang dalam proses.	Perumahan Sei Balai Indah, Nomor 41 C. Didirikan di atas tanah Kaveling Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam	168	Peruntukan: Rumah Dinas
22.	Akta Jual Beli Rumah Nomor 22 tanggal 21 Oktober 1986, dibuat dihadapan Nurhayati Suryasumirat SH, Notaris di Batam antara Perseroan selaku pembeli dan CV Sri Usaha selaku penjual	HGB sedang dalam proses.	Perumahan Sei Balai Indah, Nomor 7 C. Didirikan di atas tanah Kaveling Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam	157,01	Peruntukan: Rumah Dinas
23.	Sertipikat HGB No. 92 tanggal 13 Oktober 2008	12 Oktober 2038	Jl. Ahmad Yani, Kel. Ahusen, Kec. Sirimau, Ambon	723	Peruntukan: Eks Kantor & Mess
24.	Akta Jual Beli Nomor 17/ 1964 tanggal 17 Maret 1964. Antara Perseroan selaku pembeli dan Jacob Pieter Loppies selaku penjual	HGB sedang dalam proses. <u>Catatan:</u> Seluas 723 m ² telah dikonversi dalam bentuk Sertipikat HGB No. 92 tanggal 13 Oktober 2008.	Kotapradja, Ambon, Maluku	992	Peruntukan: Eks Kantor & Mess
25.	Sertipikat HGB No. 161 tanggal 23 Oktober 2000	23 Oktober 2020	Kel. Sumahilang, Kec. Pekanbaru Kota, Pekanbaru	757	Peruntukan: Kantor
26.	Sertipikat HGB No. 50 tanggal 6 Nopember 2001	24 Oktober 2021	Kel. Sawahan, Kec. Padang Timur, Padang	989	Peruntukan: Tanah Kosong
27.	Akta Jual Beli Nomor 84 tanggal 7 Desember 1964, dibuat dihadapan Hasan Qalbi, Wakil Notaris di Padang antara Perseroan selaku pembeli dan Basril selaku penjual	HGB sedang dalam proses.	Jalan Hayam Wuruk Nomor 32	2.645	Peruntukan: Rumah Tinggal
28.	Sertipikat HGB No. 50 tanggal 12 Juni 1997	11 Juni 2017	Kel. 20 Ilir III, Kec. Ilir Timur I, Palembang	1.382	Peruntukan: Kantor
29.	Sertipikat HGB No. 560 tanggal 12 April 2001	10 April 2031	Jalan Bayangkara Nomor 34 (28), Kel. Ngupasan, Kec. Gondomanan, Yogyakarta	286	Peruntukan: Rumah tinggal
30.	Sertipikat HGB No. B.129/Gwn tanggal 27 Agustus 1997	24 Agustus 2017	Kel. Gowongan, Kec. Pesawat terbangis, Yogyakarta	383	Peruntukan: Kantor
31.	Sertipikat HGB No. 12 tanggal 24 Agustus 1993	20 April 2013	Jl. Veteran, Kel. Tipes, Kec. Sarangan, Surakarta	797	Peruntukan: Rumah tinggal
32.	Sertipikat HGB No. 1539 tanggal 12 Januari 1993	24 Nopember 2012	Jl. Ahmad Yani No. 142, Kel. Pekunden, Kec. Semarang Timur, Semarang	1.000	Peruntukan: Rumah Tinggal
33.	Sertipikat HGB No. 1538 tanggal 12 Januari 1993	24 Nopember 2012	Jl. Seroja Dalam, Kel. Pekunden, Kec. Semarang Timur, Semarang	1.269	Peruntukan: Rumah Tinggal
34.	Sertipikat HGB No. 406 tanggal 7 September 2000	5 September 2030	Jl. Comal No. 25, Kel. Keputran, Kec. Tegalsari, Surabaya	467	Peruntukan: Rumah Tinggal
35.	Sertipikat HGB No. 596 tanggal 29 Agustus 2006	6 Juli 2026	Jl. Tunjungan No. 29, Kel. Genteng, Kec. Genteng, Surabaya	485	Peruntukan: Kantor
36.	Sertipikat HGB No. 1211 tanggal 12 September 2007	17 Juli 2027	Jl. Tangkuban Perahu No. 14, Kel. Sawahan, Kec. Sawahan, Surabaya	174	Peruntukan: Rumah Tinggal

No.	Tanah/ Bangunan	Masa Berlaku HGB	Lokasi	Luas /m2	Keterangan
37	Sertipikat HGB No. 102 tanggal 27 Oktober 2005	Tidak ada masa berlaku	Desa Dauh Puri Kangin, Kec. Denpasar Barat, Denpasar	1.621	Peruntukan: Kantor
38.	Sertipikat HGB No. 103 tanggal 27 Oktober 2005	Tidak ada masa berlaku	Desa Dauh Puri Kangin, Kec. Denpasar Barat, Denpasar	558	Peruntukan: Gedung Arsip
39.	Sertipikat Hak Pakai No. 84 tanggal 21 Oktober 2008	Berlaku selama diperlukan	Desa Sumerta Klod, Kec. Denpasar Timur, Denpasar	154	Peruntukan: Tanah Kosong
40.	Sertipikat HGB No. 4220 tanggal 13 Oktober 1997	12 Oktober 2017	Jl. Tanjungpura Nomor 8, Kel. Darat Sekip, Kec. Pontianak Barat, Pontianak	709	Peruntukan: Kantor
41.	Sertipikat HGB No. 1437 tanggal 20 September 1996	24 September 2016	Kel. Kerta Baru Ulu, Kec. Banjar Barat, Banjarmasin	897	Peruntukan: Kantor
42.	Sertipikat HGB No. 384 tanggal 12 Nopember 1991	12 Nopember 2011	Kel. Klandasan Ilir, Kec. Balikpapan Timur, Balikpapan	117	Peruntukan: Kantor
43.	Sertipikat HGB No. 462 tanggal 16 Februari 1995	Tidak ada masa berlaku	Jl. Slamet Riadi No. 6, Kel. Baru, Kec. Ujung Pandang, Ujung Pandang	1.073	Peruntukan: Kantor
44.	Sertipikat HGB No. 03 tanggal 25 April 2002	25 April 2022	Kel. Titiwungen Selatan, Kec. Sario, Manado	763	Peruntukan: Kantor
45.	Sertipikat HGB No. B.415/ Brambaken tanggal 4 September 2001	3 September 2021	Kel. Brambaken, Kec. Samoa, Biak Numfor	4.710	Peruntukan: Rumah Tinggal
46.	Title of Condominium Unit Deed No.606, 3086, Sub district: Sathon (Bang Rak). Province: Bangkok Metropolis, Condominium Unit No. 1168/77, Lumpini Tower 27 th Floor Building No.1	HGB sedang dalam proses.	Lumpini Tower Building No.1, Condominium Unit No.1168/77 27th Floor, Bangkok Metropolis	416,8	Peruntukan: Kantor Cabang
47.	Akta Jual Beli atas Bangunan yang terletak di Galerie Porte Louise 4 th Floor Avenue De la Toisson No. 49-50	HGB sedang dalam proses.	Galerie Porte Louise 4 th Floor Avenue De la Toisson No. 49-50, Brussel	375	Peruntukan: Kantor

Pesawat Udara

Perseroan juga memiliki aset tetap berupa pesawat udara yaitu sebagai berikut:

No.	Tipe Pesawat	Nomor Registrasi	MSN	Tanggal Penyerahan	Dokumen Kepemilikan
1	Boeing 747-400	PK-GSG	25704	14 Januari 1994	<i>Bill of Sale tertanggal 14 Januari 1994</i>
2	Boeing 747-4U3	PK-GSH	25705	27 Mei 1994	<i>Bill of Sale tertanggal 27 Mei 1994</i>
3	DC10-30	PK-GID	46951	13 Januari 1978	<i>Bill of Sale tertanggal 13 Januari 1975*</i>
4	Boeing 737-300	PK-GGG	28731	31 Desember 1997	<i>Bill of Sale tertanggal 23 Desember 2009</i>
5	Boeing 737-300	PK-GGO	28736	29 Desember 1998	<i>Bill of Sale tertanggal 23 Desember 2009</i>
6	Boeing 737-3U3	PK-GGP	28737	29 Desember 1998	<i>Bill of Sale tertanggal 23 Desember 2009**</i>
7	Boeing 737-3U3	PK-GGR	28741	29 Desember 1998	<i>Bill of Sale tertanggal 23 Desember 2009</i>
8	Boeing 737-3U3	PK-GGQ	28739	29 Desember 1998	<i>Bill of Sale tertanggal 23 Desember 2009**</i>
9	Boeing 737-3U3	PK-GGN	28735	29 Desember 1998	<i>Bill of Sale tertanggal 23 Desember 2009**</i>
10	Boeing 737-400	PK-GWK	25713	15 Oktober 1993	<i>Bill of Sale tertanggal 15 Oktober 1993</i>
11	Boeing 737-400	PK-GWL	25714	23 Desember 1993	<i>Bill of Sale tertanggal 23 Desember 1993</i>
12	Boeing 737-400	PK-GWM	25715	25 Oktober 1993	<i>Bill of Sale tertanggal 25 Oktober 1993</i>
13	Boeing 737-400	PK-GWN	25716	1 Nopember 1993	<i>Bill of Sale tertanggal 1 Nopember 1993</i>
14	Boeing 737-400	PK-GWO	25717	9 Nopember 1993	<i>Bill of Sale tertanggal 9 Nopember 1993</i>
15	Boeing 737-400	PK-GWP	25718	23 Desember 1993.	<i>Bill of Sale tertanggal 23 Desember 1993</i>
16	Boeing 737-400	PK-GWQ	25719	23 Desember 1993.	<i>Bill of Sale tertanggal 23 Desember 1993</i>
17	Boeing 737-500	PK-GGA	28726	26 Desember 1997	<i>Bill of Sale tertanggal 23 Desember 2009</i>
18	Boeing 737-500	PK-GGC	28727	26 Desember 1997	<i>Bill of Sale tertanggal 23 Desember 2009</i>
19	Boeing 737-500	PK-GGD	28728	27 Desember 1997	<i>Bill of Sale tertanggal 23 Desember 2009</i>
20	Boeing 737-5U3	PK-GGE	28729	31 Desember 1998	<i>Bill of Sale tertanggal 23 Desember 2009</i>
21	Boeing 737-500	PK-GGF	28730	27 Desember 1997	<i>Bill of Sale tertanggal 23 Desember 2009</i>

Catatan:

*) Perseroan tidak mengoperasikan pesawat ini dan hanya digunakan untuk kebutuhan pelatihan Perseroan.

**) Pesawat-pesawat ini dioperasikan dengan low cost brand Citilink.

14. Tata Kelola Perusahaan Yang Baik (Good Corporate Governance/GCG)

Tata kelola Perusahaan yang baik (*Good Corporate Governance/GCG*) merupakan sebuah komitmen bagi Perseroan dalam upaya terpadu Perseroan untuk mendukung pertumbuhan jangka panjang. Komitmen ini sesungguhnya telah dimulai sejak tahun 2003 dengan ditandatanganinya "Maklumat Komitmen bersama" Komisaris, Direksi dan Pegawai Pimpinan pada tanggal 1 April 2003 serta dikeluarkannya Piagam Komisaris dan Direksi. Piagam yang berisi acuan bagi hubungan kerja Dewan Komisaris dan Direksi untuk memperjelas prinsip Akuntabilitas, Tanggung jawab dan Independensi dalam penerapan GCG di level Direksi, Komisaris dan Komite-komite yang sesuai dengan prinsip-prinsip GCG terbaik, yang juga diterapkan pada level komite-komite yang berada di bawah Dewan Komisaris, yaitu Komite Audit, Komite Kebijakan *Corporate Governance* dan Komite Kebijakan Risiko. Penerapan GCG juga dilakukan melalui pengembangan budaya kerja yang positif dengan mematuhi "*code of conduct*" yang telah dibuat, serta melaksanakan peran pengawasan dan meningkatkan peran dari komite-komite di bawah Dewan Komisaris.

Penerapan GCG terus mengalami perbaikan, dimana hasil *assessment* tahun 2009 Perseroan memperoleh skor 80,79 dari skala 100, dimana hal ini menunjukkan bahwa Perseroan termasuk dalam kategori "baik" berdasarkan 5 aspek yang diukur, yang meliputi aspek hak dan tanggung jawab Pemegang Saham (RUPS), Kebijakan GCG, Penerapan GCG, Pengungkapan informasi (*disclosure*), dan Komitmen. Berdasarkan hasil *assessment*, Perseroan juga melakukan tindak lanjut dengan membentuk komite nominasi dan remunerasi, penelaahan dan penyempurnaan *Code of Corporate Governance*, menerapkan *whistleblowing system* serta memasukkan laporan pelaksanaan *Corporate Governance* pada website Perseroan agar dapat diakses oleh publik.

Penerapan GCG yang lain adalah di bidang teknologi informasi, dengan penerapan aplikasi *e-Procurement* dan *e-Auction* untuk setiap proses pengadaan yang dilakukan di lingkungan Perseroan. Dengan digunakannya aplikasi ini, maka proses pengadaan barang dan jasa akan berlangsung secara transparan, sesuai dengan prinsip *Good Corporate Governance* (GCG). Selain itu, aplikasi ini mendukung program efisiensi yang tengah digalakkan di dalam organisasi.

Laporan GCG dibuat berdasarkan prinsip-prinsip Tata Kelola Perusahaan yang dikeluarkan oleh Komite Nasional Kebijakan *Governance* pada akhir tahun 2006. Di tahun 2009, telah mencapai tahapan "*Good Governed Garuda*" dalam hal pelaksanaan GCG yang diperlukan untuk mendukung strategi "*growth*" Perusahaan dalam dua tahun mendatang.

15. Tanggung Jawab Sosial Perusahaan (Corporate Social Responsibility/CSR)

Pelaksanaan Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL) oleh Perseroan merupakan wujud tanggung jawab sosial dan kepedulian Perseroan dalam mendorong pertumbuhan ekonomi masyarakat melalui kesempatan berusaha untuk meningkatkan kehidupan sosial masyarakat dan lingkungan di sekitar. Perseroan telah secara konsisten menyisihkan dana dari keuntungan Perseroan untuk kegiatan Program Kemitraan dan Bina Lingkungan yang disalurkan kepada masyarakat baik sebagai pinjaman lunak ataupun hibah, melalui berbagai kegiatan yang sejalan dengan program pemberdayaan masyarakat.

Dalam melaksanakan tanggung jawab untuk pembangunan yang keberlanjutan dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat di sekitar lingkungan usaha, melalui Program Kemitraan sejak tahun 1992 sampai dengan tahun 2009, Perseroan telah menyalurkan bantuan pinjaman dengan total dana sebesar Rp14.904 juta yang didistribusikan ke sektor-sektor Industri, Jasa, Perdagangan, Peternakan, Perikanan, Pertanian, Perkebunan dan Jasa lainnya. Di samping memberikan bantuan pinjaman, seluruh Mitra Binaan usaha juga diberi pembinaan melalui program-program pelatihan, pendampingan dan promosi.

Sepanjang tahun 2009, untuk penyaluran bantuan Program Kemitraan secara bertahap Perseroan telah membina Usaha Kecil Menengah di masyarakat berupa penyaluran pinjaman bergulir sejumlah Rp2.445 juta yang dialokasikan bagi 55 mitra binaan di 5 propinsi di Indonesia serta penyaluran program peningkatan kualitas usaha mitra binaan sebesar Rp732 juta melalui program-program pelatihan kewirausahaan dan promosi dengan mengikutisertakan mitra binaan dalam acara pameran (Gelar Karya PKBL BUMN, Inacraft, Dekranas, PPKI, PKBL BUMN Expo).

Untuk Program Bina Lingkungan dari penyisihan laba bersih Perseroan tahun 2009, Perseroan telah menyalurkan Rp1.547 juta melalui bantuan bagi korban bencana alam, pelatihan, bantuan peningkatan kesehatan, bantuan pengembangan prasarana/sarana umum, bantuan sarana ibadah, dan bantuan pelestarian alam.

Program Kemitraan yang telah dilaksanakan di tahun 2010 adalah mengikutisertakan sejumlah mitra binaan untuk meningkatkan usaha yang yang berkelanjutan dalam pembinaan dan promosi melalui kegiatan pameran dalam negeri (Gelar Karya PKBL BUMN, Adiwastra, Inacraft, PPKI, Bazar BUMN, Pesta Tenun, dan Bazar Ramadhan) dan pameran di luar negeri di Istanbul, Turki (*Indonesian Unique Intangible Cultural Heritage*).

Program Bina Lingkungan tahun 2010 telah menyalurkan sebesar Rp1.533 juta dalam bentuk bantuan kepada korban bencana alam, bantuan pendidikan dan/atau pelatihan, bantuan peningkatan kesehatan, bantuan pengembangan prasarana/sarana umum, bantuan sarana ibadah , dan bantuan pelestarian alam.

Bentuk Program Bina Lingkungan lain yang telah dilaksanakan oleh Perseroan misalnya program pelestarian tenun melalui peningkatan mutu produksi dan peningkatan *marketing capability* melalui program pelatihan dan pengembangan tenun seperti di Bali dan Sambas yang bekerja sama dengan Yayasan Cita Tenun Indonesia (CTI). Selain itu, program Bina Lingkungan lainnya adalah program peningkatan lingkungan, penyediaan sarana air bersih, program peningkatan pangan dan pembangunan sarana rumah ibadah, serta bentuk lainnya bersama dengan Perusahaan BUMN lain.

Perseroan juga menyalurkan bantuan kepada korban bencana alam melalui "Garuda Indonesia Peduli" sebesar Rp831 juta di beberapa daerah yang terkena bencana misalnya:

- Korban Bencana Banjir Bandang di Wasior Manokwari – Papua Barat
- Korban Bencana Gunung Merapi – DIY dan Jawa Tengah
- Korban Bencana Gempa Bumi dan Tsunami di Kepulauan Mentawai – Sumatera Barat

Untuk kegiatan Tanggung Jawab Sosial Perusahaan atau *Corporate Social Responsibility* (CSR), Perseroan juga telah berkomitmen untuk meningkatkan peran dan partisipasinya terhadap pengembangan lingkungan dan kehidupan masyarakat yang lebih baik .

Pada tahun 2007 dan 2008 Perseroan telah melaksanakan program "One Tree One Passenger" dimana melalui program tersebut Perseroan menyisihkan sebagian dari hasil penjualan tiket untuk pelaksanaan program penghijauan dan reforestasi. Program tersebut merupakan program rehabilitasi dan reforestasi kawasan hutan yang bernilai ekologis tinggi seluas 300 hektar di Taman nasional Sebangau, Kalimantan Tengah dan Yogjakarta. Program ini dilaksanakan bekerjasama dengan Departemen Kehutanan, Pemerintah Daerah, dan WWF Indonesia. Program ini juga telah berhasil membangun kedua kawasan tersebut menjadi daerah tujuan wisata "eco-tourism" baru sehingga dapat meningkatkan taraf hidup rakyat.

Dalam perwujudan Tanggung Jawab Sosial Perusahaan, khususnya dalam melestarikan lingkungan, pada akhir 2009, Perseroan juga bekerjasama dengan pemerintah daerah Nusa Tenggara Barat membangun fasilitas penangkaran penyu di pulau Gili Trawangan, untuk melestarikan berbagai spesies penyu yang sudah hampir punah.

Disamping itu, Perseroan juga telah melaksanakan program "Garuda Green Action" sebagai salah satu bagian pelaksanaan CSR Perseroan yang diimplementasikan dalam beberapa kegiatan antara lain:

1. *Reduce Emission*: Perseroan menjadi salah satu airline yang melaksanakan program "Carbon Offset" bersama IATA
2. *Noise Reduction*: Perseroan senantiasa mengurangi tingkat kebisingan penerbangan dengan mengoperasikan pesawat-pesawat mutakhir yang modern.
3. *Energy Conservation*: Bekerjasama dengan WWF, Perseroan berpartisipasi dalam "Global Earth Hour".
4. *Water Conservation*: Yang merupakan program observasi aspek pengelolaan sumber daya air di seluruh area kerja Perseroan.
5. *Recycle Waste*: Perseroan melakukan pengelolaan lingkungan sesuai Standar Nasional Indonesia (ISO 14001) tentang Sistem Manajemen Lingkungan.

Dalam pelaksanaan program CSR yang berkesinambungan untuk tahun 2010, Perseroan telah melaksanakan beberapa kegiatan dalam sektor pendidikan, pelestarian alam, peningakatan ekonomi, dan peningkatan kesehatan.

Keberpihakan Perseroan dalam sektor pendidikan diantaranya dilaksanakan melalui sosial edukasi kepada masyarakat misalnya sosialisasi kanker anak melalui kegiatan seminar kepada karyawan, para medis puskesmas, serta penggerak sosial masyarakat. Selain itu, Perseroan juga melaksanakan program pembangunan Rumah Pintar, rehabilitasi pembangunan sekolah yang terkena gempa dan rehabilitasi sarana perpustakaan sekolah, selain turut aktif dalam pengembangan kemampuan *entrepreneurship* para wirausahawan sebagai upaya untuk memfasilitas pengembangan kualitas pendidikan masyarakat.

Dalam kegiatan pelestarian lingkungan, Perseroan juga melaksanakan program Garuda Indonesia Go Green melalui pembangunan "Arbetarium Eco Park Cibinong Science Center LIPI" Cibinong sebagai upaya untuk menyelamatkan jenis tumbuhan khas pulau Jawa, serta sebagai upaya untuk mengurangi emisi karbon, disamping membantu memfasilitasi masyarakat dalam melakukan penelitian ilmiah dan melakukan pelatihan *recycle* limbah organik.

Perseroan juga berpartisipasi dalam pelestarian untuk pemeliharaan Monumen Pesawat RI-001 Seulawah bekerjasama dengan Tentara Nasional Indonesia Angkatan Darat Komando Daerah Militer Iskandar Muda. Kegiatan ini dilaksanakan sebagai sarana kepedulian Perseroan terhadap monumen pesawat yang bersejarah tersebut.

Dalam bidang kesehatan, kegiatan CSR Perseroan telah memfasilitasi pembangunan Rumah Singgah untuk penderita kanker pada anak serta Program Garuda Indonesia Peduli kesehatan gigi anak dan kesehatan umum masyarakat yang terkena bencana alam .

16. Litigasi dan Proses Hukum Lainnya

Pada 4 Mei 2010, Komisi Pengawas Persaingan Usaha (Komisi Pengawas Persaingan Usaha atau "KPPU") menjatuhkan denda kepada Perseroan sebesar Rp187 miliar atas praktek dugaan persaingan tidak sehat berkaitan dengan beban tambahan bahan bakar (*fuel surcharge*) yang melanggar Pasal 5 dan Pasal 21 Undang-undang No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat ("UU No 5 Tahun 1999"). Pada 17 Juni 2010, Perseroan mengajukan keberatan atas putusan KPPU ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat. Sidang keberatan tersebut telah dilakukan pada 8 Desember 2011 dan 15 Desember 2010 dan hingga prospektus ini diterbitkan belum ada putusan pengadilan sehubungan dengan upaya hukum keberatan tersebut. KPPU telah dijadwalkan untuk menyampaikan laporan berupa *expert testimony* kepada panel hakim. Dalam persidangan tanggal 15 Desember 2010 tersebut, PN Jakarta Pusat mengeluarkan putusan sela yang pada intinya memerintahkan KPPU untuk melakukan pemeriksaan tambahan terhadap ahli tambahan Perseroan Sidang pemeriksaan keberatan akan dilanjutkan pada 26 Januari 2011 dengan agenda penyerahan berkas pemeriksaan tambahan oleh KPPU ke majelis hakim.

Pada bulan September 2009, *Australian Competition and Consumer Commission* ("ACCC") mengajukan tuntutan hukum terhadap Perseroan bersama-sama dengan maskapai penerbangan internasional lain sehubungan dengan dugaan atas keterlibatan dalam kartel beban tambahan bahan bakar global jasa kargo. Antara bulan Oktober 2009 dan bulan Juni 2010, pra-sidang diselenggarakan berkenaan dengan tuduhan terhadap Perseroan, dan pada 2 Juni 2010, Pengadilan Negeri New South Wales menolak permohonan Perseroan untuk dikeluarkan dari perkara berdasarkan *Foreign Satates Immunities Act* 1985. Pada 17 Oktober 2010, Perseroan mengajukan banding atas putusan tersebut. Hingga prospektus ini diterbitkan belum ada putusan pengadilan sehubungan dengan perkara ini. Pada tahun 2008, *New Zealand Commerce Commission* (NZCC) menerbitkan pernyataan tuntutan terhadap Perseroan, bersama-sama dengan maskapai penerbangan internasional lain, karena diduga terlibat dalam kartel beban tambahan bahan bakar global jasa kargo. Persidangan sehubungan dengan penggabungan pembelaan berkenaan dengan tuntutan terhadap Perseroan di New Zealand rencananya akan diselenggarakan tahun 2011. Jika tuntutan ACCC dikabulkan, maka Perseroan dapat dikenakan sanksi denda sebesar AUSD5 juta - AUSD7 juta, sedangkan jika tuntutan NZCC dikabulkan, Perseroan dapat dikenakan sanksi denda sebesar NZD1 juta - NZD2 juta. Namun hingga prospektus ini diterbitkan belum ada temuan atau putusan yang diterbitkan oleh NZCC sehubungan perkara ini.

KPPU juga telah mengeluarkan putusan terhadap dugaan pelanggaran Pasal 19 UU No 5 Tahun 1999 terkait dengan penunjukkan langsung yang dilakukan oleh Perseroan kepada PT Gaya Bella Diantama dan PT Uskarindo Prima untuk pengadaan *give-away* kepada jamaah haji Indonesia untuk tahun 2009/2010 dan 2010/2011. Pada 27 Oktober 2010, KPPU menjatuhkan denda sebesar Rp1.000.000.000 dan ganti rugi sebesar Rp7,075 miliar atas praktek dugaan persaingan usaha tidak sehat berkaitan dengan tender *give away haji* yang melanggar Pasal 19 huruf (d) UU No 5 Tahun 1999. Perseroan telah menerima salinan putusan KPPU tersebut pada 30 Nopember 2010. Perseroan telah mengajukan upaya hukum Keberatan ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat atas putusan KPPU tersebut pada tanggal 20 Desember 2010. Hingga tanggal Prospektus ini persidangan atas keberatan belum dimulai.

Pada tanggal 7 Maret 2007, penerbangan Garuda Indonesia GA 200 mengalami kecelakaan di landasan pacu saat mendarat di Bandara Adisucipto di Yogyakarta. Dari 140 penumpang pesawat, 21 penumpang dan awak kabin meninggal dunia. Pada tanggal 30 September 2010, Perseroan telah membayar kompensasi atau ganti rugi sekitar USD82.400.000 kepada penumpang dan keluarga penumpang yang meninggal, dan Perseroan mengalami kerugian sebesar USD21,6 juta sehubungan dengan penghapusbukuan (*write-off*) dari pesawat, dan Perseroan telah menerima kompensasi total sebesar USD104,0 juta atas polis asuransi yang dimiliki Perseroan. Dalam kecelakaan tersebut seorang awak kabin Perseroan telah meninggal dunia. Atas hal tersebut, keluarga dari awak kabin dimaksud telah menerima kompensasi baik dari pihak Perseroan asuransi maupun dari Perseroan. Pada 30 Juli 2010, istri dan anak dari awak kabin yang telah meninggal dimaksud mengajukan tuntutan hukum di pengadilan Kyoto di Jepang sebesar JPY188.990.530 untuk bantuan pasangan dan perkiraan kehilangan pendapatan. Sidang diadakan pada tanggal 5 Nopember 2010. Sampai dengan tanggal Prospektus ini belum ada keputusan atas perkara ini. Kalaupun Perseroan dikalahkan dalam proses persidangan ini, hal tersebut tidak akan memberikan dampak material negatif terhadap usaha dan keuangan Perseroan.

Pada tanggal 6 Agustus 2004, PT World Simulator Technology (“WST”) mengajukan gugatan ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat mengklaim bahwa Perseroan telah (i) cidera janji dalam menyediakan fasilitas pendukung alat simulator pesawat, (ii) tidak mengizinkan digunakannya ruang simulator dan (iii) menuntut pembayaran sewa ruangan lebih tinggi dari beban sewa yang disepakati. Pada tanggal 4 Juni 2007, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat mengabulkan gugatan WST dan memerintahkan Perseroan untuk membayar kerugian yang dialami WST sebesar USD1.360.800 dan Rp1.590.000.000. Baik Perseroan maupun WST mengajukan banding atas keputusan tersebut ke Pengadilan Tinggi Jakarta, yang pada 4 Juni 2008 memutuskan memenangkan WST dan memerintahkan Perseroan untuk membayar kerugian WST sebesar USD1.984.500 ditambah Rp1.590.000.000. Pada tanggal 19 Desember 2008, Perseroan mengajukan kasasi ke Mahkamah Agung Republik Indonesia. Pada tanggal 3 Nopember 2010, Perseroan telah mendapat relas pemberitahuan putusan Mahkamah Agung yang menyatakan Mahkamah Agung telah menolak upaya hukum kasasi dari Perseroan dan oleh karenanya putusan pengadilan tersebut telah berkekuatan hukum tetap dapat dilaksanakan terhadap Perseroan dan aset-asetnya. Pada tanggal 19 Nopember 2010 Perseroan mengajukan upaya hukum luar biasa peninjauan kembali atas putusan kasasi Mahkamah Agung tersebut. Belum ada temuan atau putusan yang dikeluarkan terkait penelaahan pada tanggal Prospektus ini diterbitkan. Berdasarkan surat Direksi Perseroan No. GARUDA/JKTDF-20004/11 tanggal 31 Januari 2011 tentang Konfirmasi Pelaksanaan Putusan Pengadilan, Perseroan telah memenuhi putusan pengadilan sebagaimana dinyatakan dalam Putusan Kasasi Mahkamah Agung No. 526/K/PDT/2009 yang pada pokoknya mewajibkan Perseroan untuk membayar kerugian materiil kepada PT World Simulator Technology sebesar Biaya operasional pendapatan yang diharapkan sebesar USD 1,984,500.00 dan Biaya pengembalian dana talangan sebesar Rp 590.000.000,00. Berdasarkan Berita Acara Penyelesaian Sebagian dengan PT World Simulator Technology tanggal 28 Januari 2011, biaya pembongkaran/ pemindahan simulator ditambah dengan biaya parts, repair dan service sebesar Rp 1.000.000.000,00 akan dipenuhi ketika PT World Simulator Technology melakukan pembongkaran/pemindahan simulator tersebut selambat-lambatnya tanggal 10 Februari 2011.

Perseroan menjadi tergugat II dalam gugatan yang diajukan oleh PT Metro Batavia (“Batavia”) terhadap GMF AeroAsia. Tuntutan Batavia terhadap GMF AeroAsia terkait tagihan yang dilayangkan GMF AeroAsia kepada Batavia untuk perbaikan mesin pesawat Batavia yang memiliki garansi GMF AeroAsia dan biaya sewa mesin yang harus ditanggung oleh Batavia selama masa perbaikan mesin pesawat milik Batavia oleh GMF AeroAsia. Batavia mengajukan gugatan ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada 1 Agustus 2008 dan menuntut: (i) Perseroan untuk memerintahkan GMF AeroAsia untuk bertanggung jawab memperbaiki mesin milik Batavia, (ii) GMF AeroAsia secara tanggung renteng bersama Perseroan membayar ganti rugi materiil Rp500.000.000,00 setiap hari dan USD50,000,00 atau setara dengan Rp460.000.000,00 per bulan terhitung sejak 23 Oktober 2007 sampai dengan pesawat milik Batavia dapat dioperasikan lagi, (iii) membayar ganti rugi moril sebesar USD10,000,000,00 setara dengan Rp92.000.000.000,00. Pengadilan Negeri Jakarta Pusat menolak gugatan Batavia berdasarkan putusan No. 269/PDT.G/2008/PN.Jkt.Pst tanggal 11 Maret 2009. Batavia kemudian mengajukan Banding kepada Pengadilan Tinggi DKI Jakarta yang menolak banding tersebut berdasarkan putusan No. 503/PDT/2009/PT.DKI tanggal 15 Januari 2010. Batavia kemudian mengajukan upaya hukum kasasi kepada Mahkamah Agung Republik Indonesia dengan mengajukan memori kasasi pada tanggal 25 Maret 2010. GMF AeroAsia mengajukan kontra memori kasasi pada tanggal 17 Mei 2010. Sampai dengan tanggal Prospektus ini, belum ada putusan Mahkamah Agung atas kasasi tersebut.

Pada 9 Agustus 2010, Perseroan mencatatkan perselisihan kepentingan kepada Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi Propinsi DKI Jakarta (“Disnaker DKI Jakarta”) karena tidak tercapainya kesepakatan antara Perseroan dengan Serikat Pekerja Perseroan perihal ketentuan dalam rancangan perjanjian kerja bersama periode 2010-2012. Pada tanggal 23 Nopember 2010 Disnaker DKI Jakarta telah mengeluarkan anjuran yang merupakan hasil dari mediasi antara para pihak. Disnaker DKI Jakarta memberikan batas waktu 10 hari kerja sejak tanggal 3 Desember 2010 (tanggal penerimaan surat) bagi para pihak untuk menyampaikan tanggapan atas anjuran tersebut. Perseroan mendapat informasi, namun belum mendapat pemberitahuan resmi, bahwa Serikat Pekerja Perseroan menolak anjuran tersebut. Jika benar, sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku, perselisihan kepentingan tersebut dapat diajukan kepada Peradilan Hubungan Industrial.

Pada tanggal 4 Agustus 2010, Hutomo Mandala Putera (“Tommy Soeharto”) mengajukan klaim terhadap beberapa tergugat, termasuk Perseroan, dalam kaitannya dengan sebuah artikel yang diterbitkan oleh majalah in-flight yang diterbitkan oleh Perseroan, Majalah Garuda, edisi Desember 2009. Tommy Soeharto berpendapat bahwa tergugat telah menginvasi hak pribadinya, reputasi dan privasi dalam artikel di Pecatu Indah Resort yang mencatat bahwa Tommy Soeharto adalah narapidana dalam kaitannya dengan kasus pembunuhan. Tommy Suharto mengajukan gugatan ke Pengadilan Negeri Jakarta Selatan dan meminta pembayaran atas kerugian material sebesar Rp13.710.580 dan kerugian immaterial sebesar Rp25 miliar yang harus dibayar secara tanggung renteng oleh para tergugat. PT Bali Pecatu Graha (“BPG”) sebagai operator Pecatu Indah Resort juga mengajukan klaim terhadap beberapa tergugat termasuk Perseroan atas dasar yang sama. klaim yang diajukan BPG disampaikan kepada Pengadilan Negeri Jakarta Selatan pada tanggal 7 September 2010. Dalam kasus ini BPG menuntut kerugian material sebesar Rp1.690.839.062 dan kerugian immaterial sebesar Rp25 miliar yang harus dibayar secara tanggung renteng oleh para tergugat. Tommy Suharto dan BPG juga menuntut permintaan maaf dari para tergugat yang akan diterbitkan di Majalah Garuda dan beberapa media nasional lainnya. Kedua kasus tersebut dalam proses pemeriksaan oleh Pengadilan Negeri Jakarta Selatan.

Perkara-perkara sebagaimana diungkapkan di atas merupakan perkara yang dianggap penting oleh Perseroan, namun apabila pengadilan memberikan putusan yang mengalahkan Perseroan, tidak akan menimbulkan dampak negatif secara material terhadap kelangsungan usaha, keuangan Perseroan maupun rencana Penawaran Umum ini.

Pada saat ini, Anggota Direksi dan Dewan Komisaris Perseroan tidak sedang terlibat dalam suatu perkara perdata, pidana dan atau perselisihan lain di lembaga peradilan dan/atau lembaga perwasitan atau tidak pernah dinyatakan pailit atau menjadi anggota Direksi dan Dewan Komisaris yang dinyatakan bersalah menyebabkan suatu Perseroan menjadi dinyatakan pailit.

BAB VIII. KEGIATAN DAN PROSPEK USAHA PERSEROAN

1. UMUM

Perseroan adalah maskapai penerbangan milik Negara Republik Indonesia dan penyedia layanan angkutan udara niaga untuk penumpang, kargo, serta jasa lainnya yang terkait dengan transportasi udara di Indonesia. Perseroan memiliki sejarah operasional yang panjang di Indonesia, dan dalam sejarahnya telah menjadi maskapai penerbangan pembawa bendera negara yang melayani perjalanan penerbangan internasional dan domestik. Beberapa tahapan penting (*key milestones*) Perseroan adalah sebagai berikut:

- a. Pada tanggal 26 Januari 1949, penerbangan komersial Indonesia yang pertama mulai beroperasi dengan menggunakan nama "Indonesian Airways". Pada tanggal 28 Desember 1949, "Garuda Indonesian Airways" mulai beroperasi.
- b. Pada tanggal 31 Maret 1950, Perseroan dibentuk dengan nama Garuda Indonesian Airways NV, sebuah perusahaan patungan (*joint venture*) antara maskapai nasional Belanda KLM (dengan kepemilikan saham 51%) dan Pemerintah Indonesia (dengan kepemilikan saham 49%).
- c. Pada tahun 1954, Negara Republik Indonesia, yang diwakili oleh Pemerintah melalui Menteri Keuangan, menjadi pemegang saham utama Garuda Indonesian Airways NV.
- d. Pada tahun 1956, Perseroan memberikan layanan penerbangan haji pertama bagi para jemaah haji ke Arab Saudi
- e. Pada tahun 1973, Perseroan membentuk anak perusahaan PT Aero Wisata yang menyediakan dan mengembangkan jasa layanan pendukung seperti *in-flight catering*, hotel dan resort, biro perjalanan dan wisata serta transportasi darat.
- f. Pada tahun 1975, Perseroan dibentuk menjadi PT Perusahaan Penerbangan Garuda Indonesia (Persero), sebuah perseroan terbatas Badan Usaha Milik Negara yang tunduk pada hukum Negara Republik Indonesia, untuk melanjutkan kegiatan usaha dari Garuda Indonesian Airways NV.
- g. Pada tahun 1976, Perseroan menerima penyerahan pesawat pertama dengan jenis pesawat DC-10, yang merupakan pesawat berbadan lebar pertama yang dipakai pada armada pesawat Perseroan.
- h. Pada tahun 1985, Perseroan mengganti identitas perusahaan untuk meningkatkan tampilan (*image*) dan dalam rangka memenuhi visi Perseroan di masa depan.
- i. Pada tahun 1985, Perseroan melakukan penerbangan ke Amerika Serikat untuk pertama kalinya.
- j. Pada tahun 1985, Perseroan mengganti identitas perusahaan menjadi PT Garuda Indonesia (Persero).
- k. Pada tahun 1995, anak perusahaan Perseroan, PT Abacus Distribution Systems Indonesia, dibentuk untuk menyediakan jasa teknologi informasi dan jasa sistem jaringan operasi termasuk jasa untuk sistem distribusi global Perseroan.
- l. Pada tahun 2002, anak perusahaan Perseroan, PT GMF Aero Asia dibentuk untuk menyediakan layanan pemeliharaan, perbaikan dan *overhaul* (MRO) termasuk perbaikan rangka pesawat (*airframe*) dan pemeliharaan mesin pesawat (*engine*) serta layanan pendukung terkait lainnya.
- m. Pada September 2008, Perseroan membuka kembali kegiatan usaha Citilink demi memenuhi permintaan akan layanan LCC di Indonesia.
- n. Pada Desember 2008, anak perusahaan Perseroan, PT Aero Systems Indonesia dibentuk untuk menyediakan teknologi informasi bagi industri transportasi.
- o. Pada Juli 2009, Perseroan memperbarui identitas (*brand*) Perseroan dan meluncurkan brand baru dengan pesawat baru Boeing 737-800 NG dan Airbus A330-200. Perseroan juga menempati kantor manajemen baru yang terletak di Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Cengkareng, dekat kota Jakarta.
- p. Pada Juni 2010, Perseroan melakukan penerbangan kembali ke Amsterdam.

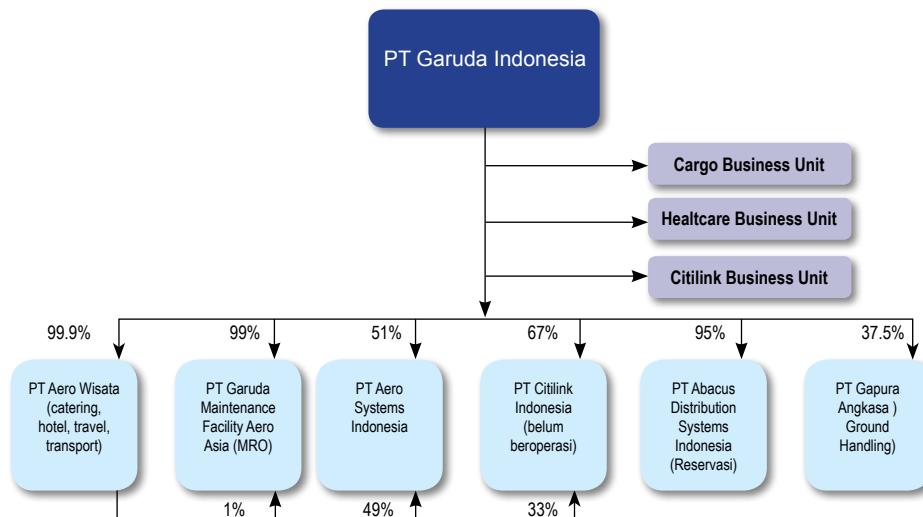
Perseroan beroperasi di beberapa bandara besar yaitu Bandara Internasional Soekarno-Hatta, yang berlokasi dekat dengan kota Jakarta, ibukota Indonesia dan pusat bisnis, dan Bandara Internasional Ngurah-Rai di Denpasar, Bali, yang merupakan tujuan wisata utama di Indonesia, serta melayani rute yang terdiri dari 31 tujuan domestik dan 18 tujuan internasional. Perseroan adalah satu-satunya maskapai penerbangan berlisensi di Indonesia yang menyediakan pelayanan lengkap (*full service carrier*, atau FSC) melalui *brand* Garuda Indonesia, yang berkantor pusat di Bandara Internasional Soekarno-Hatta. Pada bulan Desember 2009, Perseroan dianugerahi peringkat bintang empat oleh Skytrax, sebuah perusahaan riset yang memiliki spesialisasi dalam industri transportasi udara, yang menyatakan adanya perbaikan pada Perseroan dalam produk dan kualitas layanan. Pada bulan Mei 2010, Perseroan dianugerahi sebagai pemenang penghargaan Skytrax 2010 "World's Most Improved Airline." Selain layanan FSC, Perseroan juga menyediakan layanan LCC melalui *brand* Citilink yang terpisah dari *brand* Garuda Indonesia yang dijalankan oleh SBU.

SBU Citilink adalah unit bisnis terpisah yang berkantor pusat di Surabaya, dan Perseroan berharap di masa depan untuk mengalihkan operasional SBU Citilink kepada PT Citilink Indonesia, suatu anak perusahaan yang dibentuk untuk tujuan tersebut. Perseroan berkeyakinan bahwa pemisahan antara layanan FSC dan LCC akan mendukung Perseroan untuk melakukan segmentasi layanan yang diberikan kepada pelanggan "premium" korporat dan penumpang pribadi yang melakukan perjalanan di kelas bisnis dan kelas ekonomi, dan juga kepada *budget travellers*.

Dengan sekitar 17.000 pulau yang tersebar, dimana sekitar 6.000 pulau dihuni, dan dengan populasi yang saat ini melebihi 240 juta jiwa, Indonesia memiliki kebutuhan layanan penerbangan yang kian meningkat. Pada 30 September 2010, sekitar 90% dari rute jaringan domestik membutuhkan penerbangan di atas wilayah perairan. Berdasarkan data BPS yang diambil dari website BPS tanggal 21 Oktober 2010, PDB (tanpa migas) Indonesia telah tumbuh dengan CAGR sebesar 3,5% dari tahun 2007 hingga tahun 2009, dimana telah memberikan kontribusi terhadap pertumbuhan kelas menengah yang kian meningkat.

Berdasarkan data BPS Januari - September 2010, lalu lintas penumpang dengan rute internasional adalah sebesar 14,1 juta penumpang, yang mana menunjukkan adanya peningkatan sebesar 23,9% apabila dibandingkan dengan periode Januari sampai September 2009. Sedangkan pada periode yang sama, lalu lintas penumpang dengan rute domestik adalah sebesar 31,2 juta penumpang, yang mana menunjukkan adanya peningkatan sebesar 21,5% apabila dibandingkan dengan periode sebelumnya. Perseroan berkeyakinan bahwa, dengan lokasi *hub-hub* operasional Perseroan yang terletak di Jakarta dan Denpasar serta Surabaya untuk *brand* Citilink, dan jaringan rute yang melayani wilayah pusat perkotaan di Indonesia dan luar negeri, Perseroan memiliki posisi yang kuat untuk mengembangkan bisnisnya dan mampu memenuhi peningkatan permintaan akan layanan penerbangan di Indonesia. Pada 30 September 2010, Perseroan mengoperasikan 84 pesawat yang melayani 31 rute tujuan domestik dan 18 rute tujuan internasional untuk penerbangan penumpang FSC dan LCC, serta jasa layanan kargo, melalui penerbangan langsung ke kota-kota besar di Indonesia. Pada 30 September 2010, SBU Citilink, yang baru diluncurkan kembali di bulan September 2008, mengoperasikan 6 pesawat menyediakan untuk penerbangan LCC pada 8 rute domestik di Indonesia. Dalam periode Januari sampai dengan 30 September pada 2010, Perseroan menerbangkan sekitar 9 juta penumpang, dengan lalu lintas penumpang sekitar 13,4 miliar RPK ("Revenue Passenger Kilometer") dan lalu lintas kargo sekitar 311,4 juta RFTK ("Revenue Freight Ton Kilometers"), dan pada akhir tahun 31 Desember 2009, Perseroan menerbangkan sekitar 10,9 juta penumpang, dengan lalu lintas penumpang sekitar 15,9 miliar RPK dan lalu lintas kargo sekitar 282,1 juta RFTK.

Jumlah pendapatan usaha Perseroan adalah Rp12.685,1 miliar untuk periode sembilan bulan yang berakhir 30 September 2010 masing-masing sebesar Rp17.860,4 miliar, Rp19.349,7 miliar, Rp14.042,4 miliar, Rp12.343,2 miliar dan Rp12.650,7 miliar untuk periode yang berakhir 31 Desember 2009, 2008, 2007, 2006 dan 2005. Laba bersih sebesar Rp194,9 juta untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 masing-masing sebesar Rp1.018,6 miliar, Rp975,0 miliar, Rp152,7 miliar, Rp710,6 miliar dan Rp688,5 miliar, untuk tahun yang berakhir 31 Desember 2009, 2008, 2007, 2006 dan 2005. Saat ini Perseroan memiliki tiga SBU: SBU Garuda Kargo, SBU Citilink dan SBU Garuda Sentra Medika, dan empat Anak Perusahaan utama: PT Abacus Distribution Systems Indonesia (reservasi), PT Aero Wisata (*in-flight catering*, perhotelan, jasa transportasi dan jasa travel), PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (perbaikan dan pemeliharaan pesawat atau MRO) dan PT Aero Systems Indonesia (teknologi informasi), serta memiliki PT Citilink Indonesia (LCC) yang belum beroperasi. Perseroan juga memiliki penyertaan pada, PT Gapura Angkasa (Gapura), yang menyediakan jasa layanan *ground handling*. Gambar berikut menunjukkan struktur bisnis Perseroan termasuk unit bisnis strategisnya, Anak Perusahaan utama yang beroperasi maupun yang belum beroperasi, dan perusahaan afiliasi lainnya.



2. PERKEMBANGAN TERKINI PERSEROAN

Kondisi keuangan dan hasil operasi Perseroan untuk periode 3 bulan yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 dipengaruhi oleh dua kejadian luar biasa di bulan Nopember 2010.

Selama bulan Nopember dan Desember 2010, letusan berulang-ulang dari gunung Merapi dan Bromo, kedua gunung yang paling aktif, telah mengakibatkan adanya pembatasan penerbangan pada industri penerbangan di Indonesia. Sebagai akibatnya, Perseroan membatalkan sekitar 190 penerbangan pulang pergi ke dan dari beberapa tujuan tertentu, termasuk Yogjakarta, Jakarta dan lokasi lainnya di Jawa Tengah. Perseroan juga mengalihkan rute penerbangan (dan meningkatkan tujuan penerbangan) ke beberapa tujuan di Indonesia dan luar negeri untuk mencegah abu dari letusan gunung merapi tersebut. Pembatalan penerbangan tersebut dan pengurangan frekuensi penerbangan telah mempengaruhi secara negatif pendapatan per penumpang dan jumlah penumpang dan pengalihan rute penerbangan telah meningkatkan biaya bahan bakar dan biaya operasional penerbangan lainnya untuk periode 3 bulan yang berakhir pada 31 Desember 2010.

Pada tanggal 21 Nopember 2010, Perseroan mengalami gangguan selama periode 3 jam selama melakukan pemindahan dari sistem manajemen operasional yang lama ke *Integrated Operational and Control System* (IOCS) yang baru dan menyebabkan *outage* di sistem IOCS. Walaupun Perseroan telah menyimpan IOCS untuk mulai beroperasi pada 21 Nopember 2010, selama periode *outage* di sistem IOCS tersebut, *backup* data dari sistem manajemen operasional tidak akurat dan, dengan demikian Perseroan mengalami kesulitan dalam mengalokasikan crew pada jadwal penerbangan yang telah ditentukan antara tanggal 21-23 Nopember 2010 dengan jadwal crew penerbangan yang terus-menerus dicetak dan didistribusikan ke beberapa crew penerbangan unit dengan menggunakan data yang tidak akurat dari sistem manajemen operasional yang lama. Sebagai akibatnya, beberapa crew tidak datang pada jadwal kedatangan yang telah ditentukan, 184 penerbangan dibatalkan dan Perseroan menutup sistem reservasi untuk mencegah pemesanan penumpang baru selama periode 21–23 Nopember 2010. Pembatalan penerbangan tersebut dan penutupan sistem pemesanan selama periode tersebut telah mempengaruhi secara negatif pendapatan per penumpang dan jumlah penumpang untuk periode 3 bulan yang berakhir 31 Desember 2010. Dalam menjawab situasi tersebut, Perseroan bersama dengan LAPI Institut Teknologi Bandung, telah melakukan investigasi untuk mengetahui penyebab dari outage dari IOCS. Dari hasil investigasi tersebut menunjukkan bahwa saat ini Perseroan tidak memiliki jaringan sistem manajemen yang cukup yang dapat memantau trafik jaringan atau memberikan *early fault detection* di IOCS.

Pembatalan penerbangan dan *shutdown* sistem reservasi oleh Perseroan selama periode ini mengakibatkan penurunan pendapatan usaha dan volume penumpang pada kinerja 2 bulan sampai dengan 30 Nopember 2010.

3. KUNCI UTAMA INVESTASI

Keunggulan kompetitif yang sudah dimiliki Perseroan secara keseluruhan antara lain:

a. *Indonesia merupakan salah satu pasar penerbangan udara yang memiliki pertumbuhan yang pesat*

Dengan kurang lebih sekitar 17.000 pulau, dimana sekitar 6.000 pulau dihuni, dan populasi yang saat ini melebihi 240 juta jiwa dengan masyarakat kelas menengah yang sedang berkembang, Indonesia memiliki kebutuhan yang cenderung meningkat akan layanan penerbangan udara. Pada 30 September 2010, sekitar 90% dari rute jaringan domestik Perseroan merupakan penerbangan antar pulau, dimana Perseroan berkeyakinan dapat membatasi risiko substitusi oleh moda transportasi lainnya. Berdasarkan data BPS, pertumbuhan ekonomi Indonesia meningkat dengan CAGR 3,5% dari tahun 2007 sampai 2009, dimana hal tersebut memberikan kontribusi untuk perkembangan kelas menengah yang meningkat dan pertumbuhan kebutuhan akan layanan penerbangan udara. Indonesia juga telah mengalami proses regionalisasi dimana adanya perpindahan kekuatan politik yang awalnya dikendalikan di Jakarta dan sekarang berpindah di 33 propinsi di Indonesia. Sebagai hasilnya, pertumbuhan ekonomi juga semakin tersebar ke kepulauan lain, dimana Indonesia bagian Timur menjadi salah satu fokus untuk tujuan investasi, kemudian meningkatkan permintaan akan transportasi udara diantara ibukota propinsi. Perseroan saat ini melayani 31 tujuan domestik pada 33 propinsi. Berdasarkan data BPS, penumpang domestik meningkat dari 31,2 juta penumpang pada periode satu tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2007 menjadi 35,7 juta penumpang pada periode satu tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009, dengan rata-rata pertumbuhan pertahun (“CAGR”) sebesar 4,6%. Indonesia juga diuntungkan sebagai salah satu pusat keuangan yang memiliki pertumbuhan yang relatif cepat di region Asia, dengan sekitar setengah dari populasi dunia terletak sekitar 6 jam dari Jakarta, serta menurut grup konsultan The SAP Group (“SAP”), Indonesia juga mendapatkan keuntungan dari pertumbuhan industri pariwisata di Bali dan tempat-tempat lain di Indonesia. Perseroan juga yakin bahwa lalu lintas penerbangan internasional terbagi secara merata antara penduduk Indonesia yang terbang ke luar negeri dan penduduk luar negeri yang terbang ke Indonesia. Berdasarkan data BPS, penumpang lalu lintas internasional meningkat dari 12,6 juta penumpang pada 31 Desember 2007 menjadi sekitar 15,8 juta penumpang dalam periode satu tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009, atau tumbuh dengan CAGR sebesar 7,8%.

b. Pemimpin di pasar penerbangan Indonesia

Perseroan memiliki sejarah operasional yang panjang sebagai maskapai penerbangan nasional yang menyediakan jasa penerbangan internasional dan domestik di Indonesia, dengan telah menerbangkan lebih dari 80 juta penumpang dalam 10 tahun terakhir. Perseroan juga merupakan satu-satunya maskapai penerbangan domestik yang memberikan layanan FSC di Indonesia. Dengan beroperasi melalui *hub* di Bandara Internasional Soekarno-Hatta di dekat Jakarta, ibukota Indonesia dan pusat bisnis, dan Bandara Internasional Ngurah-Rai di Denpasar, Bali, tujuan wisata utama di Indonesia, Perseroan memiliki berbagai jaringan rute yang melayani 31 rute tujuan domestik dan 18 rute internasional. Berdasarkan data SAP, selama bulan September 2010, pangsa pasar Perseroan pada penerbangan rute domestik dengan keberangkatan dari Indonesia adalah 23,1%, sedangkan pangsa pasar pada penerbangan rute internasional sebesar 15,5% dan Perseroan melayani lebih banyak lokasi tujuan apabila dibandingkan dengan maskapai di Indonesia lainnya. Sebagai satu-satunya penerbangan FSC domestik dan pemimpin dalam jaringan rute di pasar penerbangan di Indonesia, Perseroan berkeyakinan memiliki posisi yang baik untuk dapat memenuhi permintaan yang bertambah untuk penumpang premium dan penumpang *budget travellers* untuk penerbangan langsung di berbagai destinasi di Indonesia, dan juga penerbangan langsung dari dan ke luar negeri.

c. Brand yang kuat dan pelanggan yang loyal untuk mendukung pertumbuhan di masa yang akan datang

Perseroan berkeyakinan bahwa *brand* Garuda Indonesia, yang telah berdiri sejak tahun 1950, telah sangat diakui di pasar domestik. Dari beberapa penghargaan yang telah diterima, Perseroan memperoleh "*Indonesia's Most Admired Company*" dan "*The Best in Building and Managing Corporate Image*" oleh Bloomberg Business Week di tahun 2010, "*World's Most Improved Airline*" oleh SkyTrax pada tahun 2010, dan penghargaan "*Indonesia Customer Satisfaction Award*" yang diberikan oleh Frontier Consulting & Majalah SWA di tahun 2009, serta penghargaan "*Airline of the Year 2009*" oleh Majalah Angkasa. Berdasarkan survei yang dilakukan oleh Centre of Asia Pacific Aviation ("CAPA") di tahun 2010, Garuda menduduki peringkat pertama dalam hal kualitas layanan dibandingkan dengan tiga maskapai penerbangan lainnya dengan kategori bintang lima versi Sky Trax yaitu Singapore Airlines, Cathay Pacific Airlines dan Malaysia Airlines dan dua maskapai penerbangan berbintang lima versi Skytrax seperti Bangkok Airways dan Thai Airways. Perseroan berkeyakinan memiliki pelanggan yang sangat loyal diantara penumpang premium di pasar domestik. Program Garuda Frequent Flyer ("GFF") memiliki sekitar 435.000 anggota yang terdaftar per 30 September 2010, persentase anggota GFF adalah sekitar 28,8% dari total penumpang di periode yang sama. Pada 30 September 2010, dalam rangka meningkatkan pendapatan Perseroan dari penumpang "premium", Perseroan telah menandatangani perjanjian kerjasama dengan pelanggan korporasi yang berjumlah sekitar 1.000 perusahaan di Indonesia, termasuk sebagian perusahaan BUMN. Pada tahun 2010, Perseroan memperkenalkan "*Immigration and Visa On-Board*" untuk memperoleh izin imigrasi terlebih dahulu sebelum kedatangan untuk penumpang internasional pada beberapa penerbangan tertentu dengan tujuan Bandara Internasional Soekarno-Hatta. Perseroan juga berkeyakinan bahwa *on-time performance* ("*OTP*"), yang merupakan faktor penting untuk mengukur kepuasan pelanggan dan reputasi perusahaan, lebih baik dibandingkan dengan pesaing Perseroan. Perseroan berkeyakinan bahwa dengan kuatnya pengakuan atas *brand* Perseroan dan loyalitas pelanggan, Perseroan memiliki posisi yang kuat untuk meningkatkan jumlah penumpang baik di pasar domestik maupun di pasar internasional.

d. Fleksibilitas pengoperasian bisnis FSC dan LCC

Perseroan memiliki SBU Citilink dengan kantor pusat dan tim manajemen yang terpisah yang berlokasi di Surabaya dengan mengoperasikan model bisnis LCC yang berfokus pada rute dengan *yield* yang rendah dan jumlah pasar yang besar. Per 30 September 2010, Citilink mengoperasikan 5 pesawat Boeing 737-300 dan 1 pesawat Boeing 737-400 dan memiliki 45 pilot dan 64 awak kabin. Dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010, *cost* per ASK Citilink adalah USD4,9 sen, apabila dibandingkan dengan *cost* per ASK Garuda yaitu sebesar USD6,8 sen, yang termasuk beban per ASK untuk layanan LCC Perseroan. Perseroan berkeyakinan bahwa dengan adanya pemisahan operasional antara FSC dan LCC mampu untuk menyediakan pelayanan bisnis FSC untuk penumpang premium dengan *yield* yang tinggi, dan juga bersamaan dengan itu, juga menyediakan pelayanan LCC kepada penumpang yang sensitif terhadap harga untuk rute dengan *yield* rendah dan jumlah pasar yang besar. Perseroan juga berkeyakinan bahwa dengan pemisahan tersebut akan mendukung untuk mencapai segmentasi pasar pada rute dengan densitas yang tinggi dan memberikan perlindungan terhadap *yield* dimana Perseroan akan mengembangkan bisnis FSC dan secara simultan memberikan kesempatan bagi Perseroan untuk memanfaatkan pertumbuhan pasar LCC yang sensitif terhadap harga.

e. Tim Manajemen yang Ahli dan Berpengalaman Dengan Rekam Jejak yang Baik

Perseroan berkeyakinan bahwa tim manajemen yang ada memiliki keahlian dan berpengalaman untuk dapat terus mengembangkan bisnis Perseroan dalam industri penerbangan Indonesia. Manajemen Perseroan memperoleh penghargaan "*Best Chief Financial Officer*" oleh majalah SWA di tahun 2010, "*Good Corporate Governance Award*" dari majalah SWA dan *Indonesia Institute for Corporate Governance* dan penghargaan "*Best of The Best CEO*" oleh

majalah Warta Ekonomi di tahun 2009. Manajemen Perseroan, dengan perpaduan kemampuan di industri penerbangan dan pengalaman di sektor lain yang lebih luas, terbukti mampu merestrukturisasi kegiatan usaha Perseroan dan menghasilkan laba selama resesi global di tahun 2008-2009, yang merupakan periode yang sangat sulit bagi setiap maskapai penerbangan dengan layanan FSC di industri penerbangan global. Manajemen Perseroan telah membentuk budaya pelayanan dan meritokrasi yang berfokus pada penerimaan karyawan, pelatihan, retensi dan motivasi awak kabin dan personel inti lainnya. Per 30 September 2010, rata-rata pengalaman pilot Perseroan adalah 22 tahun. Perseroan berkeyakinan bahwa dengan tim manajemen yang sekarang ada akan mampu memberikan landasan yang kuat untuk mencapai strategi pertumbuhan Perseroan.

4. Strategi Usaha

Perseroan berkeyakinan bahwa strategi Perseroan dapat memposisikan Perseroan untuk mengkapitalisasi pertumbuhan yang berkelanjutan di pasar penerbangan Indonesia. Inisiatif-inisiatif kunci dari strategi Perseroan adalah sebagai berikut:

- Optimalisasi Layanan bisnis FSC untuk Mendukung Pertumbuhan Permintaan Pasar Domestik**

Perseroan berencana untuk mengoptimalkan pelayanan FSC dengan meningkatkan armada yang sesuai dan memperbanyak jaringan rute untuk dapat mendukung pertumbuhan permintaan untuk pasar domestik, sebagai dampak dari peningkatan PDB di Indonesia dan biaya perjalanan yang cenderung menurun. Sebagai satu-satunya perusahaan penerbangan domestik dengan layanan FSC di Indonesia, Perseroan berencana mengoperasikan 18 armada pesawat Sub-100 untuk melayani rute dengan *yield* yang tinggi dan jumlah pasar yang kecil, terutama pada bandara regional yang berukuran kecil, dalam rangka memperluas rute jaringan *point-to-point* dan menghubungkan *hub-hub* Perseroan dengan lokasi-lokasi tujuan wisata di Indonesia. Walaupun untuk sementara ini Perseroan belum memesan jenis pesawat tersebut, Perseroan berkeyakinan bahwa jenis pesawat tersebut dapat meningkatkan kemampuan untuk menyesuaikan kapasitas untuk kebutuhan rute dengan jumlah pasar yang kecil, yang saat ini tidak bisa dioperasikan secara menguntungkan oleh konfigurasi standar pesawat FSC dan LCC Perseroan. Perseroan juga merencanakan untuk menambah jaringan rute untuk melayani semua ibukota propinsi di Indonesia dan memperoleh keuntungan dari otonomi daerah, melayani para wisatawan yang biasanya hanya sampai ke Bali, dapat melanjutkan perjalannya ke kota-kota tujuan lainnya selain Bali. Perseroan juga berencana untuk mengimplementasikan sistem *Customer Relationship Management* ("CRM") untuk meningkatkan kontribusi penerbangan dari anggota GFF, dan untuk meningkatkan serta memperbaiki sistem manajemen pendapatan Perseroan agar dapat meningkatkan segmentasi harga untuk pemesanan bagi penumpang premium dan penumpang *budget* pada bisnis FSC Perseroan dan sistem Passenger Service Solution ('PSS') Perseroan serta meningkatkan metode jalur penjualan dan menambah kapasitas reservasi melalui internet untuk penjualan tiket secara langsung. Perseroan berkeyakinan bahwa dengan pemutakhiran sistem ini dapat mengoptimalkan kebijakan penentuan harga antara kantor regional dengan petugas manajemen pendapatan di pusat, dengan demikian akan mempertahankan dan menambah *yield* penumpang dan PLF pada layanan bisnis FSC Perseroan.

- Secara Berkelanjutan Meningkatkan Bisnis Layanan FSC, Memperkuat dan Menambah Rute Internasional serta Brand**

Perseroan berusaha untuk meningkatkan jaringan rute internasional untuk FSC selama adanya kesempatan untuk menyediakan penerbangan langsung untuk rute internasional dari Indonesia yang dapat menghindari transit di lokasi penghubung bandara internasional dan langsung ke tujuan baru seperti India, Taiwan dan Filipina, bersamaan dengan itu menambah frekuensi penerbangan di rute yang saat ini memberikan keuntungan. Perseroan memiliki kontrak untuk mendatangkan 10 pesawat Boeing 777 yang akan dikirim antara tahun 2013 dan 2016 untuk mengganti pesawat Boeing 747 dan meningkatkan penerbangan langsung untuk tujuan regional. Perseroan berkeyakinan bahwa pesawat baru tersebut akan memberikan penawaran yang baru bagi penumpang FSC dan lebih memberikan kenyamanan bagi penumpang. Perseroan berkeinginan untuk memesan dan mengoperasikan pesawat Sub-100 baru dengan tetap mempertahankan *image*, sehingga dapat dirasakan seperti layanan *full service* oleh penumpang. Perseroan berencana untuk melakukan layanan internasional dari tiga daerah utama di Indonesia yaitu Medan, Makassar dan Balikpapan, untuk menciptakan pangsa pasar di tujuan-tujuan tersebut sebelum dibuka untuk pesaing dengan akan diterapkannya konsep liberalisasi kebijakan "Open Skies" di tahun 2015 untuk ASEAN. Perseroan juga merencanakan untuk menjadi anggota salah satu aliansi global maskapai penerbangan dalam dua tahun ke depan dan akan meningkatkan perjanjian kerjasama *codeshare* yang akan mendukung strategi Perseroan untuk memperluas jangkauan tujuan internasional baru yang pada saat ini belum dapat dilayani dengan penerbangan langsung dari Indonesia.

- **Memperkuat brand Perseroan di Pasar Internasional**

Perseroan berencana untuk fokus pada konsistensi terhadap layanan dan jasa dan terus mengembangkan program “*Garuda Indonesian Experience*” untuk membedakan layanan FSC Perseroan dibandingkan dengan perusahaan pesaing. Perseroan berkeyakinan bahwa dengan memberikan persepsi budaya Indonesia untuk penumpang domestik dan penumpang Indonesia yang pergi ke luar negeri, serta memperkenalkan budaya Indonesia bagi wisatawan asing yang ke Indonesia, dilengkapi dengan fasilitas di dalam pesawat yang nyaman akan semakin memperkuat *brand* Perseroan. Perseroan adalah satu dari dua maskapai penerbangan domestik yang memiki sertifikasi IOSA dan mendapat penghargaan bintang empat yang telah diterima dari Skytrax. Perseroan berencana untuk melakukan investasi pada pembaharuan interior kabin, sistem hiburan dalam pesawat serta mendesain ulang situs internet Perseroan untuk pelanggan dan agar dapat diakses secara *online*. Strategi Perseroan adalah agar *brand* Perseroan untuk lebih fokus pada *brand* Garuda yang sangat kental akan budaya dan keramahan tamahan Indonesia.

- **Pengembangan LCC untuk Memperoleh Segmentasi Pasar dengan Layanan FSC**

Perseroan berencana untuk memperluas kehadiran LCC untuk meningkatkan peluang yang ada untuk melayani penumpang yang sensitif terhadap harga di dalam negeri dan pasar regional dengan *yield* yang rendah dan jumlah pasar yang besar, dimana hal ini dapat melindungi profitabilitas layanan bisnis FSC. Perseroan telah mendirikan SBU Citilink dengan tim manajemen dan lokasi kantor pusat yang terpisah di Surabaya, Jawa Timur untuk meningkatkan kemampuan Perseroan untuk mengembangkan bisnis LCC dengan menekankan pada konsep sederhana, efisien dan pelayanan yang ramah dan dikombinasikan dengan kebutuhan mendasar dari penumbang berbiaya murah. Saat ini, SBU Citilink melayani 8 tujuan domestik dengan 6 pesawat Boeing 737, dan Perseroan berencana untuk menambah jumlah armada sampai dengan 25 pesawat di tahun 2015. Saat ini Perseroan ingin membedakan SBU Citilink dengan brand yang berbeda dan budaya pelayanan yang berbeda, Perseroan berkeyakinan bahwa SBU Citilink menikmati keuntungan dari reputasi Perseroan untuk keamanan dan keandalannya. Perseroan berencana untuk mengembangkan layanan bisnis LCC Citilink dalam memperoleh pertumbuhan penumpang yang sensitif terhadap harga pada rute domestik dengan *yield* rendah dan jumlah pasar yang besar, sehingga dapat bertahan terhadap perubahan harga diantara penumpang FSC Perseroan dan *budget travellers* pada rute yang sama. Perseoran juga merencanakan untuk menggunakan layanan bisnis LCC Citilink untuk membuka rute internasional dengan *yield* rendah dan jumlah pasar yang besar yang tidak dapat dilayani secara menguntungkan oleh layanan bisnis FSC Perseroan.

- **Memperbanyak Jumlah, Menyederhanakan Jenis dan Meremajakan Armada Pesawat**

Perseroan berencana untuk menambah, menyederhanakan, dan meremajakan pesawat untuk meningkatkan kualitas pelayanan dan efisiensi beban untuk operasional armada pesawat. Per 30 September 2010, Perseroan memiliki komitmen pemesanan untuk 27 pesawat baru untuk Boeing 737-800, Boeing 777 dan Airbus A330-200 yang diharapkan meningkatkan keseluruhan efisiensi bahan bakar, mengurangi rata-rata umur pesawat dan mengurangi keseluruhan beban pemeliharaan untuk pesawat yang melayani FSC dan LCC. Per 30 September 2010, Perseroan juga telah memiliki *letter of intent* atas sewa operasi 12 pesawat Boeing 737-800 (dimana 4 pesawat telah dikirimkan antara bulan Oktober dan Desember 2010) dan 3 pesawat Airbus A330-200 (dimana satu pesawat telah dikirimkan di bulan Desember 2010) yang akan mulai beroperasi pada periode 2011, dan memiliki hak opsi untuk membeli tambahan 4 pesawat Airbus A330-200. Perseroan juga bermaksud untuk memesan dan memperkenalkan pesawat regional Sub-100 baru. Secara keseluruhan, Perseroan berencana untuk menambah armada dari 84 pesawat per tanggal 30 September 2010 menjadi sekitar 150 pesawat sampai dengan tahun 2015. Sejalan dengan bertambahnya armada, Perseroan berusaha untuk meningkatkan secara proporsional kru penerbangan dan personel inti lainnya, serta terus meningkatkan dan memperbaiki sistem solusi hubungan pelanggan, sistem manajemen pendapatan, dan PSS dalam rangka meningkatkan tingkat pemanfaatan *passenger load factor* dan *passenger yield*.

- **Meningkatkan Disiplin Biaya dan Manajemen Pendapatan Perseroan**

Perseroan berusaha untuk terus meningkatkan manajemen biaya dengan, antara lain, meningkatkan utilisasi pesawat dan efisiensi penggunaan bahan bakar dengan memperkenalkan pesawat baru dan melakukan *fuel conservation program*, serta merealisasikan penghematan dalam pemeliharaan pesawat, pelatihan dan biaya tenaga kerja dengan mengubah biaya tetap menjadi biaya variabel sebagaimana Perseroan mengembangkan bisnisnya. Perseroan mengharapkan agar anak-anak perusahaan kunci nantinya akan menyumbangkan sekitar 50% pendapatan dari pihak ketiga untuk dapat beroperasi mandiri dari Perseroan, dan juga meningkatkan efisiensi biaya atas jasa pelayanan Perseroan. Perseroan juga melakukan pemutakhiran PSS yang diharapkan dapat meningkatkan jaringan penjualan langsung kepada penumpang dan sistem manajemen pendapatan yang akan meningkatkan kemampuan Perseroan untuk mengelola persediaan tempat duduk dengan mengalokasikan di kelas berbeda dan perkiraan permintaan yang lebih baik dan penambahan jenis kelas penerbangan yang dijual.

- Pengembangan Sumber Daya Manusia**

Tim manajemen Perseroan telah berhasil dalam merasionalisasi bisnis dan fokus pada pemanfaatan peluang pertumbuhan yang ada. Mempertahankan, mengembangkan keahlian, dan memotivasi karyawan-karyawan kunci Perseroan adalah sangat penting untuk mewujudkan peluang pertumbuhan. Selain itu, perekrutan dan pelatihan karyawan yang akan melayani pelanggan dimana Perseroan tengah memperluas bisnisnya juga merupakan faktor yang penting untuk dilakukan.

Perseroan berencana untuk meningkatkan pusat pelatihan di Jakarta, untuk saat ini merupakan pusat pelatihan terbesar dan hanya untuk mengoperasikan pesawat di Indonesia, untuk melatih pilot, awak kabin dan insinyur pemeliharaan untuk mengakomodasi pengembangan armada pesawat yang telah direncanakan.

Perseroan bermaksud untuk mempertahankan hubungan yang ada dengan berbagai akademi pelatihan domestik dan internasional untuk penerbangan global yang lebih baik memanfaatkan praktik terbaik (*best practice*) dalam pelatihan awak pesawat Perseroan dan personil inti lainnya. Selain itu, Perseroan telah memperkenalkan langkah-langkah sebagai panduan untuk setiap posisi dan karyawan dengan tujuan untuk meningkatkan produktivitas dan menciptakan budaya kerja yang ditandai dengan transparansi dan meritokrasi.

5. KEGIATAN USAHA

Perseroan menyediakan jasa penumpang udara dan kargo serta jasa penerbangan terkait termasuk *ground services*, jasa MRO, dan layanan katering *in-flight*. Pendapatan Perseroan dalam lima tahun terakhir beserta persentasi kontribusi produk/jasa terhadap total pendapatan adalah sebagai berikut:

(dalam miliar Rupiah)														
Pendapatan Penerbangan	Untuk sembilan bulan yang berakhir						Untuk tahun yang berakhir 31 Desember							
	30 September	2010	%	2009	(%)	2009	(%)	2008	(%)	2007	(%)	2006	(%)	2005
Pendapatan Berjadwal:														
Penumpang	10.533,2	83,0%	9.423,2	79,5%	12.759,2	71,4%	14.067,0	72,7%	10.180,8	72,5%	8.537,8	67,9,%	8.602,5	68,1%
Kargo	845,3	6,7%	593,9	5,0%	839,3	4,7%	947,6	4,9%	801,4	5,7%	704,5	5,7%	710,6	5,6%
Lainnya ¹	70,4	0,6%	76,3	0,6%	100,9	0,6%	105,6	0,6%	67,2	0,5%	66,4	0,5%	65,6	0,5%
Total pendapatan berjadwal	11.448,9	90,3%	10.093,4	85,2%	13.699,4	76,7%	15.120,2	78,1%	11.049,4	78,7%	9.308,7	74,1%	9.378,7	74,3%
Pendapatan tidak Berjadwal:														
Haji	-	-	396,0	3,3%	2.339,7	13,1%	2.291,8	11,8%	1.510,4	10,8%	1.416,8	11,3%	1.566,4	12,4%
Carter	102,3	0,8%	79,6	0,7%	151,6	0,9%	174,8	0,9%	95,6	0,7%	154,2	1,2%	147,7	1,2%
Total Pendapatan tidak berjadwal	102,3	0,8%	475,6	4,0%	2.491,2	14,0%	2.466,6	12,7%	1.605,9	11,4%	1.571,1	12,5%	1.714,1	13,6%
Total Pelayanan Penerbangan	11.551,2	91,1%	10.569,1	89,2%	16.190,7	90,7%	17.586,9	90,9%	12.655,4	90,1%	10.879,8	86,6%	11.092,9	87,8%
Lainnya	1.133,8	8,9%	1.280,2	10,8%	1.669,7	9,3%	1.762,7	9,1%	1.387,0	9,9%	1.690,2	13,4%	1.535,9	12,2%
Jumlah Pendapatan Usaha	12.685,1	100,0%	11.849,3	100,0%	17.860,4	100,0%	19.349,7	100,0%	14.042,4	100,0%	12.570,1	100,0%	12.628,9	100,0%

Catatan:

¹ Termasuk bagasi berlebih, surat dan dokumen

Pendapatan lainnya yang tidak termasuk dalam tabel di atas adalah terdiri dari pendapatan dari jasa penerbangan tambahan terkait yang disediakan oleh Perseroan, seperti perawatan pesawat udara dan jasa perbengkelan, jasa agen perjalanan, jasa boga, jasa hotel, pelayanan kesehatan, pelatihan dan jasa lainnya

Jasa Penerbangan

Perseroan menyediakan jasa penerbangan berjadwal yang terdiri dari penerbangan penumpang dengan layanan FSC melalui *brand* Garuda dan layanan LCC melalui *brand* Citilink, serta layanan tidak berjadwal seperti layanan keberangkatan haji dan penerbangan charter yang disediakan dibawah *brand* Garuda Indonesia. Perseroan juga memberikan layanan kargo, kelebihan bagasi dan pengantaran surat dan dokumen, sedangkan penerbangan tidak berjadwal seperti haji dan pesawat *charter*. Layanan penerbangan Perseroan memberikan kontribusi pendapatan terbesar, masing-masing sekitar 86,4%, 88,3%, 90,1%, 90,9%, 90,7% dan 91,1% dari total pendapatan usaha di tahun 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 dan pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010.

Jasa Penerbangan Berjadwal

Pendapatan layanan penumpang dari penerbangan berjadwal memberikan kontribusi masing-masing sekitar 68,1%, 67,9%, 72,5%, 72,7%, 71,4% dan 83,0% dari total pendapatan usaha di tahun 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 dan pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010. Tabel di bawah ini menunjukkan rincian informasi mengenai pendapatan dari layanan penerbangan berjadwal dalam lima tahun terakhir:

	Untuk sembilan bulan yang berakhir 30 September			Untuk tahun yang berakhir 31 Desember			
	2010	2009	2009	2008	2007	2006	2005
Pelayanan Penumpang:							
Pendapatan penumpang (dalam juta USD) ⁽¹⁾	1.137,7	867,4	1.210,3	1.483,9	1.072,4	906,9	859,1
Internasional ⁽²⁾	517,9	427,6	566,3	774,2	536,0	476,7	447,6
Domestik ⁽²⁾	619,8	439,7	644,0	709,7	536,4	430,3	411,5
Jumlah penumpang diangkut (dalam ribu)	9.045,6	7.980,3	10.901,8	10.172,3	9.633,5	9.024,7	9.300,7
Internasional	1.943,0	1.724,1	2.324,2	2.424,5	2.268,6	2.342,0	2.262,8
Domestik	7.102,6	6.256,3	8.577,7	7.747,8	7.364,9	6.682,7	7.037,9
RPK (dalam juta) ⁽³⁾	13.373,5	11.809,0	15.882,5	15.532,3	14.369,1	13.039,8	12.825,8
Internasional	7.369,7	6.452,9	8.523,3	8.756,2	7.924,1	7.347,6	6.935,6
Domestik	6.003,8	5.356,2	7.359,1	6.776,2	6.445,0	5.692,3	5.890,2
ASK (dalam juta) ⁽⁴⁾	18.827,0	16.209,3	21.713,9	20.336,8	18.566,1	18.095,6	19.098,4
Internasional	10.544,2	9.252,0	12.205,2	11.798,3	10.618,9	10.774,5	10.821,9
Domestik	8.282,7	6.957,3	9.508,7	8.538,5	7.947,2	7.321,1	8.276,5
PLF (%) ⁽⁵⁾	71,0	72,9	73,1	76,4	77,4	72,1	67,2
Internasional	69,9	69,7	69,8	74,2	74,6	68,2	64,1
Domestik	72,5	77,0	77,4	79,4	81,1	77,8	71,2
Passenger Yield (U.S. cents per RPK) ⁽¹⁾⁽⁶⁾	8,4	7,3	7,5	9,5	7,4	6,9	6,6
Internasional	7,0	6,6	6,6	8,8	6,7	6,4	6,4
Domestik	10,2	8,1	8,7	10,3	8,3	7,5	6,9
Pendapatan berjadwal per ASK (U.S. cents) ⁽¹⁾⁽⁷⁾	6,8	6,0	6,3	8,0	6,3	5,6	5,1
Internasional	5,5	5,1	5,2	7,1	5,5	4,9	4,8
Domestik	8,4	7,2	7,7	9,2	7,5	6,6	5,6
Biaya per ASK (U.S. cents) ⁽¹⁾⁽⁸⁾	6,8	5,9	6,2	7,8	6,0	5,8	5,5
Internasional	6,0	5,3	5,6	6,8	5,8	5,5	5,1
Domestik	7,8	6,8	7,0	9,0	6,4	6,4	6,0
Biaya per ASK tidak termasuk bahan bakar (U.S. cents) ⁽¹⁾⁽⁹⁾	4,4	4,1	4,3	4,4	3,8	3,6	3,6
Internasional	3,8	3,7	3,8	3,8	3,7	3,5	3,5
Domestik	5,2	4,7	4,8	5,1	3,9	3,8	3,8
Kilometer terbang (dalam juta)	99,0	87,1	117,1	111,7	102,4	99,1	106,6
Block hour (dalam ribu)	161,3	141,6	190,8	182,5	167,4	162,8	176,9
Internasional	59,7	52,5	69,5	67,7	59,8	60,4	62,2
Domestik	101,6	89,1	121,3	114,8	107,5	102,5	114,6
Pemanfaatan pesawat harian (block hour per hari per armada) ⁽¹⁰⁾	9:27	8:43	9:00	9:51	9:37	8:53	8:32
Jumlah tujuan penerbangan berjadwal yang dilayani sampai dengan akhir tahun	49	46	46	41	39	41	44
Frekuensi penerbangan berjadwal (penerbangan per minggu)	979	877	891	852	790	758	870
Jumlah penerbangan	76.377	68.393	92.701	88.552	82.168	78.843	90.454

Catatan:

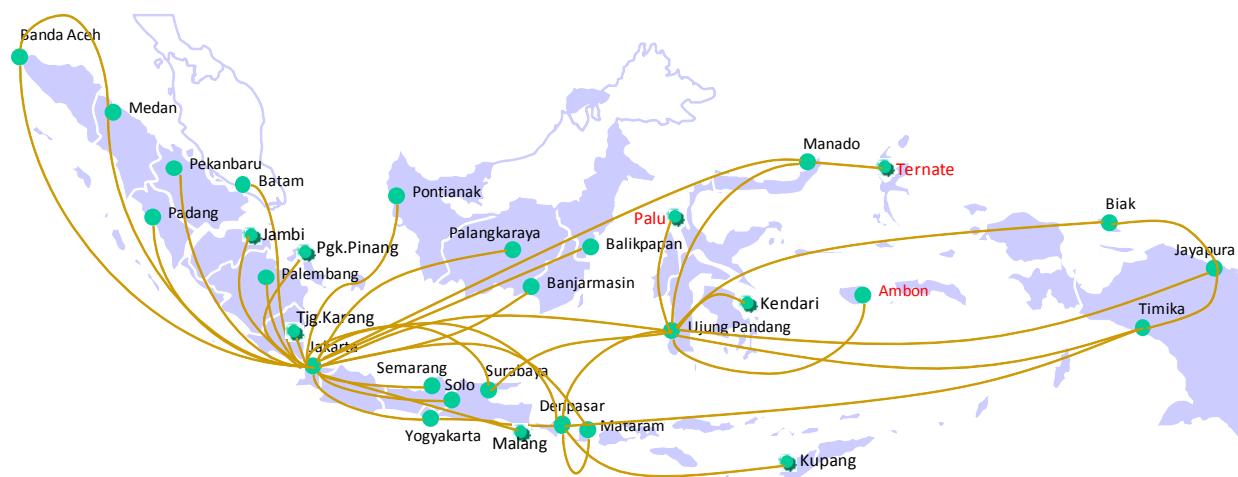
- (1) Perseroan telah menerjemahkan pendapatan penumpang dalam Rupiah, hasil penumpang, dijadwalkan pendapatan per ASK, pendapatan non-terjadwal per ASK, biaya per ASK dan biaya per ASK tidak termasuk bahan bakar dan yield layanan kargo, ke dolar Amerika Serikat berdasarkan kurs tengah yang diumumkan oleh Bank Indonesia pada hari pertama setiap bulannya pada periode tersebut.
- (2) Merepresentasikan pendapatan layanan berpenumpang berdasarkan tujuan penerbangan
- (3) Dihitung sebagai jumlah penumpang dilakukan dengan jarak terbang (dalam kilometer) untuk setiap penerbangan
- (4) Dihitung sebagai jumlah kursi yang tersedia dikalikan dengan jarak terbang (dalam kilometer) untuk setiap penerbangan
- (5) Dihitung sebagai RPK dibagi oleh ASK dan dinyatakan sebagai persentase
- (6) Dihitung berdasarkan pendapatan layanan berpenumpang dari layanan berjadwal, sewa gudang kargo, layanan teknologi informasi dan layanan pelatihan dibagi dengan RPK
- (7) Dihitung sebagai pendapatan dari jasa maskapai penerbangan dibagi oleh ASK
- (8) Dihitung sebagai total biaya yang berkaitan dengan kegiatan penumpang penerbangan Perseroan (termasuk biaya langsung dan tidak langsung, biaya overhead dan armada) sebagaimana tercermin dalam catatan akuntansi Perseroan dibagi oleh ASK
- (9) Dihitung sebagai total biaya yang berkaitan dengan kegiatan penumpang penerbangan Perseroan (termasuk biaya langsung dan tidak langsung, biaya overhead dan armada) sebagaimana tercermin dalam catatan akuntansi Perseroan minus biaya bahan bakar dibagi oleh ASK
- (10) Hanya termasuk layanan FSC Garuda Indonesia

Perseroan mengoperasikan penerbangan dari dua lokasi *hub* utama yang terletak di Bandara Internasional Soekarno-Hatta di dekat Jakarta, dan Bandara Internasional Ngurah-Rai di Denpasar, Bali. Sebagai ibukota Indonesia, Jakarta merupakan pusat kegiatan politik dan administrasi pemerintahan. Jakarta juga merupakan salah satu pusat ekonomi Indonesia dan pusat dari perusahaan BUMN, perusahaan domestik besar dan perusahaan multinasional. Bandara Internasional Soekarno-Hatta adalah bandara tersibuk di Indonesia diukur dari *throughput*, pendaratan dan lepas landas pesawat berpenumpang, serta merupakan gerbang internasional dan *hub* transit domestik yang utama di Indonesia. Jaringan rute penerbangan Perseroan yang berbasis di Jakarta merupakan jaringan yang terluas dibandingkan dengan penerbangan lainnya. Per 30 September 2010, Perseroan melayani 30 tujuan di Indonesia dan 15 tujuan internasional dari Jakarta.

Lokasi *hub* utama kedua Perseroan terletak di Denpasar, Bali. Denpasar adalah ibu kota Bali merupakan tujuan wisata terkemuka di Indonesia dan salah satu pusat budaya utama di Indonesia. Denpasar adalah bandara kedua tersibuk di Indonesia diukur dari *throughput*, pendaratan dan lepas landas pesawat berpenumpang. Per 30 September 2010, Perseroan melayani 6 rute di domestik dan 9 rute internasional dari Denpasar.

Jasa Penumpang Pasar Domestik

Perseroan memiliki sejarah operasional terpanjang dan saat ini memiliki jaringan rute yang paling luas di dalam negeri dibandingkan dengan maskapai penerbangan Indonesia lainnya. Per 30 September 2010, Perseroan mengoperasikan sekitar 814 layanan penumpang penerbangan berjadwal domestik pergi-pulang setiap minggu, dan melayani 31 tujuan domestik. Peta di bawah ini memberikan gambaran jaringan rute domestik Perseroan:



Layanan penumpang penerbangan berjadwal domestik memberikan kontribusi masing-masing sekitar 47,9%, 47,4%, 50,0%, 47,8%, 42,0% dan 54,8% dari total pendapatan penerbangan berjadwal masing-masing di tahun 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 dan pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010.

Operasi penerbangan domestik Perseroan saat ini menggunakan sistem *hub-and-spoke*, dengan lokasi penghubung utama yang berlokasi di Bandara Internasional Soekarno-Hatta di dekat kota Jakarta. Per 30 September 2010, Perseroan melayani 30 tujuan domestik dari Jakarta. Perseroan berencana untuk mengoptimalkan lebih jauh rute jaringan yang saat ini dimiliki dengan menggabungkan hingga 18 armada pesawat Sub-100 dengan pesawat Perseroan dan menambah lokasi tujuan domestik dari yang saat ini dilayani. Hal ini dapat dicapai dengan membangun rute jaringan domestik yang lebih luas dan meningkatkan rute jaringan *point-to-point* untuk melayani penerbangan langsung antar kota yang saat ini membutuhkan transit di *hub*.

Tabel di bawah ini menunjukkan lokasi tujuan utama layanan penumpang penerbangan berjadwal domestik berpenumpang dalam 5 tahun terakhir, adalah sebagai berikut:

Rute	Pesaing Utama dalam rute	Frekuensi Penerbangan (per minggu)					
		Per 30 September			Per 31 Desember		
		2010	2009	2008	2007	2006	2005
Jakarta-Surabaya	Batavia Air, Lion Air, Sriwijaya Air	104	115	108	115	105	105
Jakarta-Denpasar	Batavia Air, Lion Air, Indonesia AirAsia	54	74	66	60	50	78
Jakarta-Jogjakarta	Batavia Air, Lion Air, Indonesia AirAsia	63	63	63	56	43	55
Jakarta-Semarang	Batavia Air, Mandala, Sriwijaya Air	63	63	63	56	49	56

Rute	Pesaing Utama dalam rute	Frekuensi Penerbangan (per minggu)					
		Per 30 September			Per 31 Desember		
		2010	2009	2008	2007	2006	2005
Jakarta-Medan	Batavia Air, Lion Air, Sriwijaya Air	49	63	42	49	42	42
Jakarta-Palembang	Batavia Air, Lion Air, Sriwijaya Air	49	49	49	49	42	42
Jakarta-Balikpapan	Batavia Air, Lion Air, Sriwijaya Air	45	49	42	40	35	35
Surabaya-Denpasar	Batavia Air, Lion Air, Sriwijaya Air	21	21	28	28	28	21
Jakarta-Pekanbaru	Batavia Air, Lion Air, Mandala	21	21	21	21	21	35
Jakarta-Makassar*	Batavia Air, Lion Air, Merpati	56	42	35	28	28	33

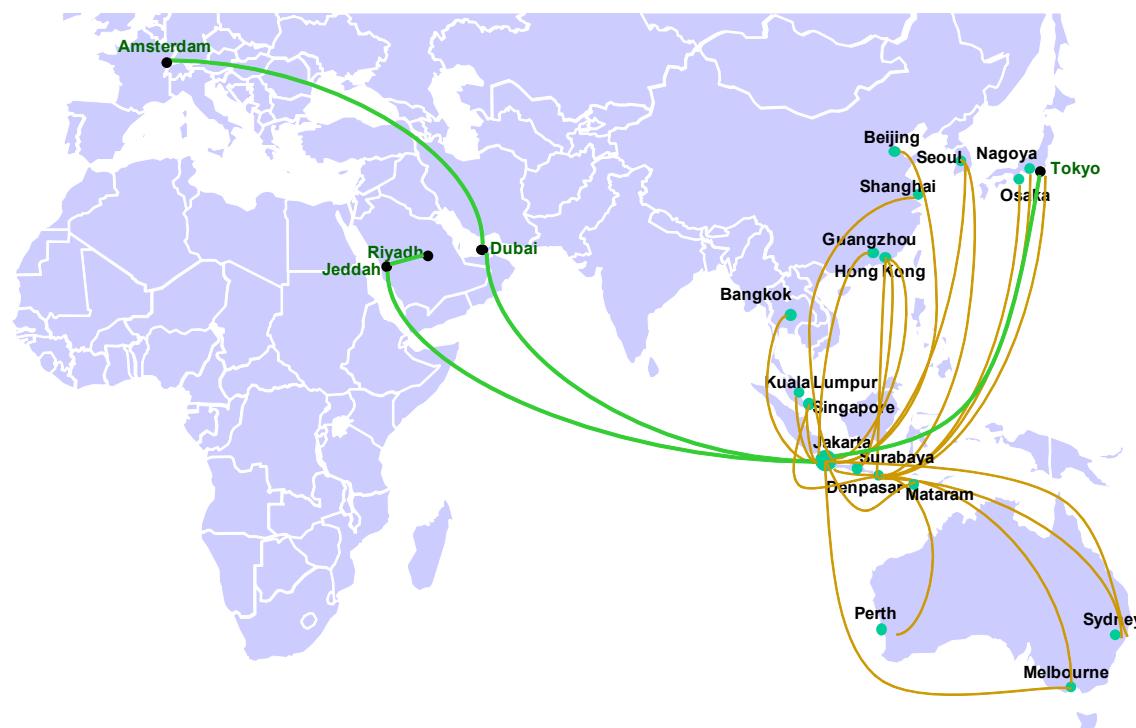
*) termasuk seluruh rute melalui Jakarta-Makassar

Perseroan umumnya menggunakan armada Boeing 737 dan Airbus A330. Perseroan bermaksud untuk memperkenalkan pesawat kelas Sub-100 untuk layanan domestik dalam rangka melayani bandara yang lebih kecil. Sementara Perseroan belum melakukan pemesanan untuk pesawat kelas tersebut. Perseroan berkeyakinan bahwa pesawat kelas tersebut perlu dan penting untuk dimiliki agar dapat memenuhi kebutuhan kapasitas pada rute-rute yang memiliki tingkat densitas rendah yang saat ini tidak dilayani oleh layanan LCC Perseroan.

Jasa Penumpang Internasional

Perseroan memiliki sejarah operasional yang panjang dan berkeyakinan bahwa saat ini Perseroan memiliki jaringan rute internasional yang paling luas dibandingkan maskapai penerbangan lain di Indonesia. Per 30 September 2010, Perseroan mengoperasikan sekitar 165 penerbangan internasional pergi-pulang setiap minggu, dan melayani 18 tujuan internasional. Sejak tahun 2007, Perseroan telah memperluas rute internasionalnya antara lain, Jakarta-Seoul, Jakarta-Shanghai, Jakarta-Beijing, Denpasar-Nagoya, Jakarta-Melbourne, Jakarta-Sydney, Denpasar-Hong Kong, Jakarta-Tokyo, Mataram-Jakarta-Kuala Lumpur dan Surabaya-Hongkong.

Peta di bawah ini memberikan gambaran rute jaringan internasional Perseroan:



Perseroan mengoperasikan penerbangan melalui dua *hub* utama yang terletak di Bandara Internasional Soekarno-Hatta di dekat kota Jakarta, dan Bandara Internasional Ngurah-Rai di Denpasar, Bali. Perseroan berkeyakinan bahwa Perseroan memiliki jaringan rute yang berbasis di Jakarta yang paling luas dibandingkan dengan penerbangan lainnya. Pada tanggal 30 September 2010 Perseroan melayani 15 tujuan internasional dari Jakarta.

Base kedua utama Perseroan terletak di Denpasar, Bali, yang dikenal sebagai tujuan wisata terkemuka di Indonesia dan salah satu pusat budaya utama di Indonesia. Denpasar adalah bandara kedua tersibuk di Indonesia bila diukur dengan *throughput* penumpang, pendaratan dan lepas landas pesawat. Pada tanggal 30 September 2010, Perseroan melayani 6 tujuan domestik dan 9 tujuan internasional yang berangkat dari Denpasar.

Saat ini Perseroan terfokus melayani kota-kota utama di Asia, Australia, Timur Tengah dan Eropa, dimana kota-kota tersebut merupakan tujuan utama perjalanan luar negeri oleh warga negara Indonesia. Perseroan senantiasa berusaha untuk memperluas jaringan internasionalnya pada lima tahun ke depan dengan memperkenalkan pelayanan kepada lebih dari dua pertiga dari 20 pasar utama untuk perjalanan ke dan dari Indonesia, dan pada saat yang bersamaan Perseroan berencana untuk menambah frekuensi yang ada pada rute internasional. Perseroan berencana untuk memperkenalkan layanan penumpang internasional ke India, Filipina dan Taiwan di tahun 2011.

Selain itu, tujuan Perseroan untuk menjadi anggota aliansi global maskapai penerbangan yang akan mendukung strategi Perseroan dalam memperluas jangkauan tujuan internasional yang baru, termasuk benua yang saat ini tidak dilayani oleh Perseroan, serta meningkatkan pendapatan dari layanan penumpang yang dimiliki.

Tabel di bawah ini memberikan informasi mengenai 5 rute utama Perseroan untuk layanan penumpang penerbangan berjadwal internasional dalam 5 tahun terakhir dan sembilan bulan yang berakhir 30 September 2010:

Rute Internasional	Pesaing Utama dalam rute	Frekuensi Penerbangan (per minggu)					
		Per 30 September		Per 31 Desember			
		2010	2009	2008	2007	2006	2005
Internasional:							
Jakarta-Singapura	Singapore Airlines, Value Air, Lion Air, Indonesia Air Asia, Mandala, Tiger, Batavia, Lufthansa, Philippines Airline	48	49	49	49	38	42
Jakarta-Jeddah	Saudi Arabia Air, Lion Air, Batavia, Al wafeer	14	11	14	8	7	4
Jakarta/Denpasar-Perth	Virgin Blue, Jetstar, Indonesia Air Asia, Strategic Air	14	21	25	17	14	14
Jakarta-Hongkong	Cathay Pacific, China Airline	7	7	7	5	7	7
Jakarta/Denpasar-Tokyo	Japan Airlines	14	7	7	7	7	7

Layanan penumpang penerbangan berjadwal internasional memberikan kontribusi masing-masing sekitar 52,1%, 52,6%, 50,0%, 52,2%, 46,8%, dan 45,5% dari total pendapatan jasa penerbangan berjadwal untuk penumpang di tahun 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 dan pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010. Perseroan telah melayani 22, 20, 17, 18, 18, dan 18 lokasi tujuan internasional pada 31 Desember 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 dan pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010.

Tabel berikut adalah performa jasa penerbangan internasional dalam 5 tahun terakhir dan sembilan bulan yang berakhir per 30 September 2010 berdasarkan lokasi geografis tujuan penerbangan:

	Untuk sembilan bulan yang berakhir 30 Sep			Untuk tahun yang berakhir 31 Desember			
	2010	2009	2009	2008	2007	2006	2005
Pendapatan penumpang internasional (dalam jutaan USD) ⁽¹⁾⁽²⁾							
Asia (ex- Jepang Korea Cina)	517,9	427,6	566,3	774,2	536,0	476,7	447,6
Jepang Korea Cina	63,8	56,0	74,4	135,2	106,9	163,1	159,5
Australia	206,1	166,0	217,6	265,7	199,6	133,1	115,9
Timur Tengah	117,3	89,8	125,0	197,1	111,6	85,0	99,3
Eropa	110,9	115,8	149,2	176,2	117,9	95,5	72,9
RPK (dalam juta)	19,8	-	-	-	-	-	-
Asia (ex- Jepang Korea Cina)	7.369,7	6.452,8	8.523,3	8.756,2	7.924,1	7.347,6	6.935,6
Jepang Korea Cina	595,8	573,5	780,8	1.274,1	1.199,0	2.255,2	2.311,4
Australia	2.893,7	2.650,9	3.515,6	3.319,8	3.281,5	2.101,7	1.921,3
Timur Tengah	1.382,4	1.176,8	1.689,0	1.602,7	1.216,4	1.160,4	1.270,6
Eropa	2.109,8	2.051,7	2.537,9	2.559,6	2.227,2	1.830,3	1.432,3
ASK (dalam juta)	388,0	-	-	-	-	-	-
Asia (ex- Jepang Korea Cina)	10.544,2	9.252,0	12.205,2	11.798,3	10.618,9	10.774,5	10.821,9
Jepang Korea Cina	999,8	843,2	1.136,6	1.893,8	1.805,7	3.514,9	3.750,2
Australia	4.052,5	4.000,2	5.251,6	4.732,4	4.484,8	3.325,2	3.038,9
Timur Tengah	2.021,8	1.711,2	2.422,6	2.051,2	1.632,3	1.630,7	1.921,2

	Untuk sembilan bulan yang berakhir 30 Sep			Untuk tahun yang berakhir 31 Desember			
	2010	2009	2009	2008	2007	2006	2005
Timur Tengah	2.854,8	2.697,4	3.394,4	3.120,9	2.696,1	2.303,7	2.111,6
Eropa	615,3	-	-	-	-	-	-
PLF (%) ⁽³⁾	69,9	69,7	69,8	74,2	74,6	68,2	64,1
Asia (ex- Jepang Korea Cina)	59,6	68,0	68,7	67,3	66,4	64,2	61,6
Jepang Korea Cina	71,4	66,3	66,9	70,1	73,2	63,2	63,2
Australia	68,4	68,8	69,7	78,1	74,5	71,2	66,1
Timur Tengah	73,9	76,1	74,8	82,0	82,6	79,5	67,8
Eropa	63,1	-	-	-	-	-	-
<i>Passenger yield (U.S. cents per RPK) ⁽¹⁾⁽⁴⁾</i>	7,0	6,6	6,6	8,8	6,7	6,4	6,4
Asia (ex- Jepang Korea Cina)	10,6	9,6	9,4	10,5	8,8	7,2	6,8
Jepang Korea Cina	7,1	6,2	6,1	8,0	6,0	6,3	6,0
Australia	8,4	7,6	7,4	12,2	9,1	7,3	7,8
Timur Tengah	5,2	5,6	5,8	6,9	5,3	5,2	5,0
Eropa	5,1	-	-	-	-	-	-

Catatan:

(1) Perseroan telah menerjemahkan jumlah Rupiah pendapatan penumpang dan hasil penumpang ke dolar Amerika Serikat berdasarkan kurs tengah yang diumumkan oleh Bank Indonesia pada hari pertama setiap bulannya pada periode tersebut.

(2) Merepresentasikan pendapatan layanan berpenumpang berjadwal berdasarkan lokasi tujuan penerbangan.

(3) Dihitung sebagai RPK dibagi oleh ASK dan dinyatakan sebagai persentase.

(4) Dihitung sebagai pendapatan penumpang dari penerbangan terjadwal dibagi dengan RPK.

Jepang, Korea dan Cina

Pada tahun 2009, rute Jepang, Korea dan Cina memberikan kontribusi sekitar 41,1% dari total RPK internasional Perseroan dan 34,2% dari total layanan penumpang penerbangan berjadwal dari rute internasional. Untuk periode yang berakhir pada 30 September 2010, Jepang, Korea dan Cina menyumbangkan sekitar 39,3% dari total RPK Internasional dan 34,9% dari total layanan penumpang penerbangan berjadwal dari rute internasional. Perseroan memiliki penerbangan yang beroperasi antara Denpasar dan Shanghai, Nagoya, Osaka, Tokyo dan Seoul. Perseroan juga mengoperasikan penerbangan antara Jakarta dan Seoul, Shanghai dan Guangzhou, serta penerbangan dari Jakarta-Denpasar ke Tokyo. Perseroan juga menawarkan jasa penumpang ke Guangzhou, Taipei dan Seoul melalui perjanjian codeshare antara Perseroan dengan China Airlines, China Southern Airlines dan Korean Air.

Asia (tidak termasuk Jepang, Korea dan Cina)

Pada tahun 2009, Asia (ex Jepang, Korea dan Cina) merupakan pasar internasional yang paling penting bila diukur dari RPK lalu lintas penumpang dan pendapatan penumpang, yaitu sekitar 9,2% dari total RPK internasional Perseroan dan 30,4% dari total layanan penumpang penerbangan berjadwal dari rute internasional. Untuk periode yang berakhir pada 30 September 2010, Asia (ex Jepang, Korea dan Cina) menyumbangkan sekitar 8,1% dari total RPK internasional dan 27,6% dari total layanan penumpang penerbangan berjadwal dari rute internasional. Perseroan mengoperasikan penerbangan antara Jakarta dan Bangkok, Hong Kong, Kuala Lumpur dan Singapura. Perseroan juga mengoperasikan penerbangan antara Denpasar dan Hong Kong dan Singapura, serta penerbangan antara Surabaya dan Hong Kong. Perseroan juga menawarkan jasa penerbangan berpenumpang ke beberapa kota di Asia seperti Manila, Kuala Lumpur dan Ho Chi Minh City melalui perjanjian codeshare antara Perseroan dengan Phillipine Airlines, Malaysia Airlines dan Vietnam Airlines.

Timur Tengah

Pada tahun 2009, Timur Tengah memberikan kontribusi sekitar 29,8% dari total RPK internasional Perseroan dan 14,3% dari total layanan penumpang penerbangan berjadwal dari rute internasional (tidak termasuk penerbangan haji). Untuk periode yang berakhir pada 30 September 2010, Timur Tengah menyumbangkan sekitar 28,6% dari total RPK Internasional dan 14,1% dari total layanan penumpang penerbangan berjadwal dari rute internasional (tidak termasuk penerbangan haji). Perseroan mengoperasikan penerbangan antara Jakarta dan Riyadh dan Jeddah.

Australia

Pada tahun 2009, Australia memberikan kontribusi sekitar 19,8% dari total RPK internasional dan 21,1% dari total layanan penumpang penerbangan berjadwal dari rute internasional. Untuk periode yang berakhir pada 30 September 2010, Australia menyumbangkan sekitar 18,8% dari total RPK Internasional dan 21,3% dari total layanan penumpang penerbangan berjadwal dari rute internasional. Perseroan mengoperasikan penerbangan antara Jakarta dan Melbourne dan Sydney. Perseroan juga mengoperasikan penerbangan dari Denpasar ke Melbourne, Perth dan Sydney, serta Jakarta-Denpasar ke Perth.

Eropa

Pada bulan Juli 2009, menyusul pencabutan larangan terbang dari Uni Eropa pada operator maskapai penerbangan Indonesia, Perseroan memulai kembali layanan antara Jakarta dan Amsterdam. Pada periode yang berakhir pada 30 September 2010, Eropa memberikan kontribusi sekitar 5,3% dari total RPK internasional Perseroan dan 2,1% dari total penumpang penerbangan berjadwal dari rute internasional. Perseroan juga menawarkan jasa penerbangan berpenumpang ke Paris, London dan Frankfurt melalui perjanjian *codeshare* antara Perseroan dengan Malaysian Airlines.

SBU Citilink

Strategi Perseroan secara bersamaan dalam mengembangkan baik bisnis layanan FSC Garuda Indonesia dan LCC Citilink mengharuskan Perseroan untuk mengembangkan dua budaya perusahaan yang terpisah dengan kebutuhan operasional yang berbeda serta fokus pelanggan yang berbeda. Saat ini Citilink beroperasi sebagai sebuah SBU dan Perseroan berniat untuk mendapatkan Aircraft Operator Certificate ("AOC") tersendiri untuk Anak Perusahaan dari Perseroan, PT Citilink Indonesia, dan melakukan *spin-off* unit bisnis tersebut menjadi Anak Perusahaan. Dengan kepemilikan AOC yang terpisah, nantinya Perseroan diharuskan untuk mematuhi persyaratan minimum kepemilikan armada pesawat dan persyaratan operasional untuk PT Citilink Indonesia.

SBU Citilink mulai beroperasi kembali pada September 2008 sebagai bagian dari strategi Perseroan dalam melayani pasar penerbangan LCC di dalam negeri. Kantor pusat manajemen SBU Citilink berlokasi di Surabaya terpisah secara geografis dari kantor pusat Garuda di Jakarta dan pada tanggal 30 September 2010, SBU Citilink melayani 8 tujuan di Indonesia dari Surabaya dan Jakarta. Perencanaan rute SBU Citilink dilakukan berkoordinasi dengan Garuda. Jaringan rute SBU Citilink saat ini berfokus pada rute yang padat dan sensitif terhadap harga. Pada tanggal 30 September 2010, rute yang dilayani bersama oleh bisnis dengan FSC Garuda dan layanan LCC Citilink adalah antara Surabaya-Jakarta, Jakarta-Balikpapan, Jakarta-Medan dan Jakarta-Denpasar. Peta Indonesia dibawah memberikan informasi mengenai rute jaringan dimana SBU Citilink beroperasi:



Pada tanggal 30 September 2010, SBU Citilink mengoperasikan 5 pesawat Boeing 737-300 yang terdiri dari pesawat dengan 142 atau 148 kursi penumpang kelas ekonomi, dan 1 pesawat Boeing 737-400, dengan 170 kursi penumpang kelas ekonomi. Setiap penerbangan SBU Citilink diawaki 3 awak kabin, dibandingkan dengan 5 awak kabin dalam komposisi awak pesawat FSC Garuda Boeing 737-300. Pada tanggal 30 September 2010, SBU Citilink mempekerjakan 45 pilot dan 64 awak kabin. Pilot dan awak kabin SBU Citilink menerima pelatihan secara berkala di fasilitas pelatihan Perseroan di Jakarta.

SBU Citilink mengoperasikan sistem informasi yang terintegrasi yang disebut "tikAero" yang disediakan oleh TIK Systems (Thailand), saat ini diakuisisi oleh Mercator, sebuah perusahaan penyedia layanan IT yang melayani Group Emirates, yang meliputi komponen untuk manajemen pendapatan, persediaan dan sistem pemesanan, *business-to-business internet-booking engine* untuk agen perjalanan, *business-to-enterprise* dan *business-to-customer internet-booking engine* untuk penjualan langsung, sistem kontrol keberangkatan, akuntansi pendapatan, dan informasi manajemen dan pelaporan SBU. Citilink juga mengoperasikan modul manajemen pendapatan dan optimasi yang disediakan oleh AirRM, sebuah perusahaan yang berbasis di Seattle, Washington, Amerika Serikat. SBU Citilink mengembangkan sistem manajemen awak pesawat yang berbasis tikAero.

Saat ini jalur penjualan tiket SBU Citilink didistribusikan melalui penjualan langsung secara online dan melalui agen perjalanan. SBU Citilink merencanakan untuk fokus pada distribusi penjualan tiket melalui penjualan langsung secara online. Untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010, SBU Citilink menerima sekitar 50% dari pemesanan melalui *business-to-customer internet-booking engine* untuk penjualan konsumen langsung dan sekitar 50% dari pemesanan melalui mesin-pemesanan internet *business-to-bisnis* untuk agen perjalanan yang membayar biaya layanan nominal. Sebagai perbandingan, untuk Perseroan (termasuk SBU Citilink) pada periode yang berakhir 30 September 2010, penjualan tiket dari penjualan langsung online menghasilkan sekitar 3% dari total penjualan bersih penumpang, sedangkan penjualan dari kantor penjualan Perseroan sendiri, kantor penjualan bandara dan agen perjalanan menghasilkan sekitar 97% dari penjualan total penumpang.

Tiket SBU Citilink adalah *non-refundable*, meskipun jadwal penerbangan dapat dirubah dengan tambahan biaya dalam waktu maksimum 24 jam sebelum penerbangan. SBU Citilink umumnya melaksanakan program promosi melalui internet, media cetak, dan radio, termasuk papan iklan di bandara, di *hub* dan kota tujuannya.

Operasi penerbangan SBU Citilink dan penjadwalan dilakukan dari kantor pusat di Surabaya. Jasa MRO disediakan oleh GMF Aeroasia, penjualan katering *on-board* disediakan oleh PT Aero Wisata, *ground handling* disediakan oleh Gapura, PT Jasa Angkasa Pura ("JAS") dan penyedia lainnya berdasarkan beban yang kompetitif, dan dengan didasari oleh kontrak dengan Perseroan, bahan bakar pesawat disediakan dari Pertamina. SBU Citilink fokus kepada *turnaround* penerbangan yang lebih cepat, yang telah ditargetkan mencapai 30 menit untuk SBU Citilink dan bila dibandingkan dengan waktu 45 menit untuk penerbangan Perseroan.

Biaya jasa MRO untuk SBU Citilink umumnya lebih rendah dari biaya Perseroan untuk pelayanan MRO karena tidak adanya layanan kabin standar, seperti IFE dan makanan. GMF AeroAsia tidak menyediakan layanan konversi tertentu untuk konfigurasi kursi kelas ekonomi pesawat SBU Citilink, seperti peniadaan *pantry* di bagian depan. Selain itu, Perseroan masih menggunakan tempat duduk kelas ekonomi FSC, yang memiliki sandaran kursi lebih tinggi dari tempat duduk LCC. Sebagai konsekuensinya, Perseroan berkeyakinan bahwa pesawat Boeing 737-300 SBU Citilink saat ini memiliki 5 kursi lebih sedikit daripada konfigurasi kursi yang digunakan oleh beberapa pesaingnya.

Penerbangan berpenumpang:	Untuk sembilan bulan yang berakhir 30 Sep 2010	Untuk tahun yang berakhir 31 Des 2009
RPK (dalam juta) ⁽²⁾	681,8	509,9
ASK (dalam juta) ⁽³⁾	984,4	800,1
<i>Passenger load factor (%)⁽⁴⁾</i>	69,3	63,7
Jumlah penumpang diangkut (dalam ribu)	796,2	588,8
<i>Passenger yield (U.S. cents per RPK)⁽¹⁾⁽⁵⁾</i>	4,70	4,3
Pendapatan per ASK (U.S.cents) ⁽¹⁾⁽⁶⁾	3,7	3,0
Beban per ASK (U.S. cents) ⁽¹⁾⁽⁷⁾	4,9	4,3
Beban per ASK excluding fuel (U.S. cents) ⁽¹⁾⁽⁸⁾	2,6	2,5

Catatan:

- (1) Perseroan telah menerjemahkan jumlah Rupiah hasil penumpang, pendapatan per beban per ASK dan beban per ASK tidak termasuk bahan bakar, ke dolar Amerika Serikat berdasarkan kurs tengah yang diumumkan oleh Bank Indonesia pada hari pertama setiap bulannya pada periode tersebut.
- (2) Dihitung sebagai jumlah pendapatan penumpang yang diangkut dikalikan dengan jarak terbang (dalam kilometer) untuk setiap penerbangan.
- (3) Dihitung sebagai jumlah kursi yang tersedia dikalikan dengan jarak terbang (dalam kilometer) untuk setiap penerbangan.
- (4) Dihitung sebagai RPK dibagi oleh ASK dan dinyatakan sebagai persentase.
- (5) Dihitung sebagai pendapatan penumpang dari penerbangan terjadwal dibagi dengan RPK.
- (6) Dihitung sebagai pendapatan dari jasa maskapai penerbangan dibagi oleh ASK.
- (7) Dihitung sebagai jumlah beban usaha yang berkaitan dengan penerbangan penumpang (termasuk beban direct, indirect, overhead dan beban armada) yang terefleksikan dalam pembukuan akuntasi dibagi oleh ASK.
- (8) Dihitung sebagai (yang berkaitan dengan penerbangan penumpang (termasuk beban direct, indirect, overhead dan beban armada) yang terefleksikan dalam pembukuan akuntasi dikurangi beban bahan bakar) dan dibagi oleh ASK.

Setiap pesaing utama SBU Citilink, yaitu Lion Air, Batavia Air, dan Sriwijaya Air, saat ini memiliki ukuran pesawat yang lebih besar dan kapasitas kursi yang relatif lebih banyak dari SBU Citilink. Sementara Perseroan berencana untuk meningkatkan ukuran armada pesawat SBU Citilink dan kapasitas kursi di masa mendatang, walaupun, tidak ada jaminan akan keberhasilan Perseroan dalam strategi tersebut.

Jasa Kargo

Perseroan merupakan penyedia layanan kargo udara terbesar di Indonesia berdasarkan total volume kargo, atau dengan pangsa pasar sekitar 46,4% dari total RFTK di Indonesia untuk periode yang berakhir pada tanggal per 30 September 2010, sesuai dengan data yang dikeluarkan oleh AP I dan AP II. Pada tahun 2009, Perseroan memberikan layanan kargo sekitar 144.059 ton kargo dan menghasilkan Rp839,3 miliar untuk pendapatan dari layanan kargo. Layanan kargo menyumbang masing-masing sekitar 5,6%, 5,6%, 5,7%, 4,9%, 4,7% dan 6,7% dari total pendapatan usaha masing-masing di tahun 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 dan pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010. Tabel di bawah ini memberikan informasi mengenai layanan kargo yang dimiliki Perseroan dalam 5 tahun terakhir:

	Periode berakhir 30 September 2010		Per 31 Desember				
	2010	2009	2009	2008	2007	2006	2005
Pelayanan Kargo:							
RFTK (dalam ribu) ²	311,4	191,9	282,1	275,4	234,0	241,5	283,1
Internasional	207,1	105,9	162,3	165,4	147,6	162,6	183,8
Domestik	104,3	86,0	119,8	110,0	86,4	78,9	99,3
AFTK (dalam ribu) ³	815,5	539,7	757,9	627,0	568,9	558,4	589,3
Internasional	556,2	340,4	477,8	402,8	376,0	386,0	397,0
Domestik	259,3	199,3	280,2	224,2	192,9	172,5	192,3
Surat dan Kargo diangkut (juta kg)	149,7	110,6	157,1	149,3	122,4	122,4	151,9
Load Kargo (juta ton-km)	311,4	191,9	282,1	275,4	234,0	241,5	283,1
Kapasitas Bruto (juta ton-km)	815,5	539,7	757,9	627,0	568,9	558,4	589,3
CLF ⁴	38,2	35,6	37,2	43,9	41,1	43,2	48,0
Internasional	37,2	31,1	34,0	41,1	39,3	42,1	46,3
Domestik	40,2	43,2	42,8	49,1	44,8	45,8	51,6
Yield Kargo (ribuan rupiah per km) ⁵	30,7	30,0	29,9	37,4	30,2	28,5	27,0

Catatan:

- (1) Kami telah menerjemahkan mata uang Rupiah hasil kargo ke dolar Amerika Serikat dengan basis bulanan dengan menggunakan kurs tengah yang diumumkan oleh Bank Indonesia pada hari terakhir pada bulan sebelumnya
- (2) Dihitung sebagai beban kargo dan surat yang diangkut (dalam ton) dikalikan dengan jarak terbang (dalam kilometer) untuk tiap penerbangan
- (3) Dihitung sebagai total kapasitas kargo (dalam ton) dikalikan dengan jarak terbang (dalam kilometer).
- (4) Dihitung sebagai muatan kargo dan surat (dalam ton-kilometer) dibagi dengan kapasitas tetap (dalam ton-kilometer) per jenis pesawat per penerbangan dan dinyatakan sebagai persentase.
- (5) Dihitung sebagai pendapatan dari jasa kargo dibagi dengan RFTK.

Layanan kargo yang ditawarkan Perseroan meliputi layanan kargo udara umum dan layanan kargo khusus untuk barang dan bahan material yang memerlukan penanganan khusus, termasuk material yang mudah rusak, hewan hidup, barang-barang berharga dan barang yang membahayakan. Perseroan juga menawarkan layanan surat dan servis ekspres, termasuk layanan surat ekspres 24 jam dan jasa transfer kargo ekspres. Perseroan bermaksud untuk dapat lebih fokus dalam memberikan layanan kargo khusus, yang umumnya menghasilkan margin yang lebih tinggi.

Perseroan memiliki fasilitas terminal kargo utama seluas 23.000 meter persegi yang terletak di Bandara Internasional Soekarno Hatta yang dapat menangani sekitar 350.000 ton kargo per tahun. Perseroan berkeyakinan bahwa dengan perbaikan manajemen layanan kargo dan dengan kondisi lalu lintas kargo yang meningkat, kapasitas penanganan kargo tahunan terminal Perseroan juga diperkirakan meningkat di masa depan. Perseroan berencana untuk menerapkan sistem pelacakan kargo 24 jam untuk melacak pengiriman barang yang ditangani oleh terminal Jakarta. Perseroan juga berencana untuk membeli atau menyewa pesawat untuk kargo yang terdedikasi mulai sejak tahun 2012, walaupun sampai saat ini Perseroan belum memiliki komitmen secara kontrak.

Jasa Penerbangan Penumpang Tidak Berjadwal

Perseroan memberikan jasa penerbangan tidak berjadwal berpenumpang dengan tujuan domestik dan internasional ke Arab Saudi untuk para rombongan jamaah haji (layanan haji) dan layanan charter. Jasa penerbangan tidak berjadwal berpenumpang menyumbang masing-masing sekitar 13,6%, 12,5%, 11,4%, 12,7%, 13,9% dan 0,8% (dimana layanan penerbangan haji akan dilaksanakan pada kuartal ke 4 di tahun 2010) dari total pendapatan usaha masing-masing di tahun 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 dan periode yang berakhir di tanggal 30 September 2010.

Layanan Haji

Perseroan melayani 164.838, 220.260, 235.037, 259.566 dan 263.994 jemaah haji ke Jeddah dengan perjalanan pulang pergi dari Indonesia ke Jeddah dalam rangka memberikan layanan haji tahunan bagi umat Islam masing-masing pada tahun 2005, 2006, 2007, 2008 dan 2009. Layanan haji tersebut diberikan atas permintaan Pemerintah Indonesia dengan tarif yang dinegosiasi oleh Pemerintah berdasarkan dari beberapa faktor termasuk dengan kurs Rupiah-USD, tarif penyewaan pesawat dan harga bahan bakar. Kementerian Agama bertanggung jawab untuk mengatur

perjalanan bagi para rombongan haji, termasuk pengaturan perjalanan penerbangan dari dan ke Arab Saudi. Biaya tiket pesawat yang dikenakan kepada rombongan haji, dibayar oleh Kementerian Agama kepada Perseroan sesuai dengan perjanjian yang telah disetujui bersama antara Perseroan dan Kementerian. Perjanjian tersebut akan di negosiasi ulang setiap tahun. Jasa layanan penerbangan haji menyumbang masing-masing sekitar 12,4%, 11,5%, 10,8%, 11,8%, dan 13,1% dari total pendapatan usaha pada tahun 2005, 2006, 2007, 2008 dan 2009, dimana sekitar 91,4%, 90,2%, 94,0%, 92,9%, dan 93,9% merupakan proporsi kontribusi dari layanan haji terhadap pendapatan usaha jasa penerbangan tidak berjadwal pada tahun 2005, 2006, 2007, 2008 dan 2009. Layanan penerbangan haji tahun 2010 dilaksanakan pada kuartal ke 4, dengan demikian pendapatan tidak akan terefleksi untuk periode yang berakhir pada bulan September 2010.

Saat ini, Perseroan merupakan maskapai penerbangan domestik satu-satunya yang dikontrak oleh Kementerian Agama untuk layanan haji tahunan. Namun, Kementerian Agama mungkin dapat mengundang beberapa maskapai penerbangan domestik atau internasional untuk ikut serta dalam proses tender terkait bisnis ini. Terdapat ketergantungan Perseroan terhadap kontrak Kementerian Agama RI. Dalam rangka mempertahankan kontrak layanan penerbangan haji dari Kementerian Agama RI, Perseroan selalu mengupayakan peningkatan pelayanan seperti *on time performance* dan harga yang kompetitif.

Layanan Charter

Pada tahun 2009, Perseroan mengoperasikan 191 penerbangan *charter* untuk keperluan bisnis, pemerintahan, pendidikan dan kelompok wisatawan. Perseroan menentukan pengaturan jadwal penerbangan *charter* berdasarkan permintaan dan keberadaan penerbangan. Perseroan umumnya menentukan jadwal penerbangan *charter* dua minggu sampai satu bulan sebelum rencana jadwal penerbangan, tetapi Perseroan pun melayani penerbangan charter dengan pemberitahuan jadwal yang lebih singkat. Dalam operasinya, penerbangan *charter* secara berkala akan melakukan pemindahan atau transfer pesawat yang sebelumnya merupakan penerbangan berjadwal. Perseroan berkeyakinan bahwa kenaikan tersebut akan meningkatkan tingkat utilisasi pesawat, mengurangi biaya operasi dan meningkatkan profitabilitas Perseroan.

Layanan charter menyumbang masing-masing sekitar 8,6%, 9,8%, 6,0%, 7,1%, 6,1% dan 100,0% dari pendapatan layanan tidak berjadwal masing-masing pada tahun 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 dan pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010.

Jasa Lain-lain Terkait dengan Penerbangan

Perseroan menyediakan jasa lainnya yang berkaitan dengan penerbangan seperti *groud services*, layanan MRO dan jasa *in-flight catering*. Untuk informasi lebih lanjut mengenai layanan tersebut. Perseroan mencatat bahwa jasa lainnya terkait dengan penerbangan menyumbangkan masing-masing sekitar 12,2%, 13,4%, 9,9%, 9,1%, 9,3% dan 8,9% dari total pendapatan usaha masing-masing di tahun 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 dan pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010.

6. ARMADA PERSEROAN

Kebijakan Pengadaan dan Penghentian Pengoperasian (Pengembalian dan/atau Penjualan) Pesawat

Perseroan senantiasa berusaha untuk menyediakan armada pesawat yang rasional, efisien, dan modern untuk melayani rute jaringan penerbangan pada pasar penerbangan dimana Perseroan beroperasi. Ketika mengevaluasi rencana pengadaan dan penghentian pengoperasian pesawat, Perseroan mempertimbangkan banyak faktor, meliputi prakiraan permintaan di industri penerbangan, kapasitas armada yang ada saat ini, kebutuhan pesawat terbang saat ini dan di masa depan, struktur permodalan, arus kas, biaya pembelian dan penyewaan, tingkat suku bunga yang berlaku dan kondisi pasar lainnya yang dapat mempengaruhi beban pembiayaan. Perseroan mengevaluasi satu per satu penghentian pengoperasian pesawat berdasarkan beberapa faktor, termasuk efisiensi operasi, keselamatan dan permintaan di pasar akan jenis pesawat tertentu. Selain itu, Perseroan menyeimbangkan antara beban konsumsi bahan bakar jet dan pemeliharaan akan pesawat udara yang sudah tua terhadap beban pembiayaan dan beban penyusutan yang mungkin timbul dari pembelian pesawat baru pengganti. Umumnya Perseroan membeli atau menyewa pesawat baru.

Komposisi Armada

Pada tanggal 30 September 2010, Perseroan mengoperasikan 84 pesawat penumpang. Tabel di bawah ini menjelaskan informasi tentang armada Perseroan per 30 September, 2010:

	Jumlah Unit Pesawat				Konfigurasi Kursi* (Standar)	
	Dimiliki	Sewa Pembentukan	Sewa Operasi	Armada		
Penerbangan Berpenumpang						
<i>Narrow-body:</i>						
B737-300	3	0	3	6	16 C + 94 Y	
B737-400	7	0	10	17	14 C + 120 Y	
B737-500	5	0	0	5	12 C + 84 Y	
B737-800	0	0	37	37	12 C + 150 Y	
Sub-total	15	0	50	65		
<i>Wide-body:</i>						
B747-400	2	0	1	3	42 C + 386 Y	
A330-300	0	6	0	6	42 C + 215 Y	
A330-200	0	0	4	4	36 C + 186 Y	
Sub-total	2	6	5	13		
Penerbangan Citilink						
<i>Narrow-body:</i>						
B737-300	3	0	2	5	142 Y atau 148 Y	
B737-400	0	0	1	1	170 Y	
Sub-total	3	0	3	6		
Total	20	6	58	84		

*Catatan: C = kelas bisnis, Y = kelas ekonomi

Jumlah pesawat Perseroan masing-masing sebanyak 58, 49, 48, 54, 70 dan 84 pesawat terbang pada akhir Desember tahun 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 dan pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010. Rata-rata usia armada Perseroan adalah 11,1, 11,7, 11,1, 12,0, 10,4 dan 8,8 tahun untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 dan pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010. Menurut standar industri, masa operasi yang sebenarnya pada pesawat berkisar pesawat dari 20 sampai dengan 40 tahun, tergantung pada tipe pesawat, catatan perawatan, tingkat utilisasi dan lingkungan operasi. Penuaan pesawat biasanya membutuhkan perawatan yang lebih tinggi, perbaikan dan perbaikan jasa untuk mempertahankan operasi yang aman dan efisien. Pada tanggal 30 September 2010, 15 pesawat dalam armada Perseroan lebih dari 15 tahun dan pesawat tertua di armada Perseroan adalah berumur 19 tahun.

Jadwal Kedatangan dan Penghentian Pengoperasian (Pengembalian dan/atau Penjualan) Pesawat

Pada tanggal 30 September 2010, Perseroan memiliki komitmen pembelian pesawat sebesar Rp24.460 miliar, jumlah tersebut termasuk estimasi kenaikan nilai kontrak untuk membeli tambahan 27 pesawat yang dikirim pada bulan Oktober 2010 sampai dengan 2016, yang terdiri dari 11 pesawat Boeing 737-800, 10 pesawat Boeing 777, dan 6 pesawat Airbus A330-200. Umumnya Perseroan melakukan pembayaran PDP dibiayai melalui arus kas operasi Perseroan dan pembentukan melalui hutang, yang kemudian akan dikonversi menjadi sewa operasi dengan transaksi penjualan dan penyewaan kembali (*sale and lease back*) dengan perusahaan *leasing* pesawat, yang memungkinkan Perseroan untuk mendapatkan pengembalian PDP dan akan menurunkan belanja modal Perseroan. Walaupun Perseroan yakin bahwa arus kas dari kegiatan usaha Perseroan akan cukup untuk mendanai PDP untuk semua sisa pengiriman Boeing 737-800 dan untuk semua Airbus A330-200, Perseroan perlu merencanakan pembentukan hutang untuk pembayaran PDP pada pengiriman 10 unit pesawat Boeing 777. Hutang ECA dan hutang komersial membatasi Perseroan dalam pelunasan hutang dan dengan demikian Perseroan tidak dapat menjamin bahwa Perseroan dapat menambah pembentukan melalui hutang untuk pengiriman 26 armada pesawat (termasuk PDP), pada persyaratan yang dapat diterima oleh pihak lain.

Tabel di bawah menunjukkan perkiraan jadwal pengiriman pesawat per 30 September 2010 (termasuk jadwal pemberhentian dan pengembalian pesawat pada di akhir masa sewa operasi):

Perkiraan Jadwal Akuisisi	Tipe Pesawat	Jumlah	Jumlah Tempat Duduk (Standard)
2010 (1 Oktober s/d 31 Desember)	B-737-800	5	12 C + 150 Y
	A330-200	1	36 C + 186Y
2011	B-737-800	9	12 C + 150 Y
	B-737-800	5	12 C + 150 Y
2012	A330-200	1	36 C + 186Y
	B-777-300ER	3	4 F + 38 C + 295 Y
2013	A330-200	2	36 C + 186 Y
	B-777-300ER	3	4F + 38C + 295 Y
2014	A330-200	3	36 C + 186 Y
	B-777-300ER	2	12 C + 150 Y
2015	B-737-800	3	4F + 38C + 295 Y
	B-777-300ER	2	12 C + 150 Y
2016	B-737-800	1	4F + 38C + 295 Y
	B-777-300ER	1	12 C + 150 Y

Per tanggal 30 September 2010, Perseroan juga telah memiliki *letter of intent* atas sewa operasi 12 pesawat Boeing 737-800 (dimana 4 pesawat telah dikirimkan antara bulan Oktober dan Desember 2010) dan 3 pesawat Airbus A330-200 (dimana satu diantaranya telah dikirimkan di bulan Desember 2010) yang akan mulai beroperasi pada periode 2011, dan memiliki hak opsi untuk membeli tambahan 4 pesawat Airbus A330-200, dan Perseroan berencana untuk dapat memperpanjang sewa operasi untuk pesawat Airbus A330-200 pada saat jatuh tempo yang dimulai pada tahun 2013 dan mencari tambahan sewa operasi, termasuk pesawat Sub-100 dan pesawat tambahan untuk SBU Citilink, untuk memperluas armada sekitar 150 pesawat pada tahun 2015. Namun, hutang ECA dan hutang komersial Perseroan membatasi kemampuan Perseroan untuk menanggung beban tambahan pesawat sewa dan, karenanya, Perseroan tidak bisa menjamin bahwa Perseroan akan dapat memperoleh pesawat tambahan melalui sewa operasi untuk meningkatkan jumlah armada.

Tabel di bawah menunjukkan perkiraan jadwal penghentian operasional pesawat per 30 September 2010 (termasuk jadwal penjualan dan pengembalian pesawat pada di akhir masa sewa operasi):

Perkiraan Jadwal Penghentian Pengoperasian	Tipe Pesawat	Jumlah	Jumlah Tempat Duduk (Standard)
2010 (1 Oktober s/d 31 Desember)	B-737-400	1	14 C + 120 Y
	B-737-300	1	16 C + 94 Y
2011	B-737-400	10	14 C + 120 Y
	B-737-300	1	148 Y
2012	B-737-400	1	14 C + 120 Y
	B-747-400	1	42 C + 386Y
2013	B-737-300	1	148 Y
	B-737-400	1	170 Y
2014	B-737-800	1	12 C + 150 Y
	B-737-300	2	16 C + 94 Y
2015	B-737-800	2	12 C + 144 Y
	B-737-800	1	12 C + 150 Y
2016	B-737-800	6	12 C + 144 Y
	A330-200	4	36 C + 186 Y

7. PERJANJIAN PEMBELIAN DAN SEWA ARMADA PESAWAT

Armada Perseroan terdiri dari pesawat yang dibeli serta disewa berdasarkan perjanjian sewa guna usaha (sewa pembiayaan dan sewa operasi). Pada tanggal 30 September 2010, Perseroan memiliki 20 pesawat dan mengoperasikan 6 pesawat di bawah perjanjian sewa pembiayaan dan 58 pesawat di bawah perjanjian sewa operasi. Semua pesawat tersebut telah terdaftar di Indonesia.

Sewa Pembiayaan

Berdasarkan perjanjian sewa *beli*, Perseroan melakukan pembayaran sewa melalui sebuah SPC ("Special Purpose Company") sebagai pembayaran hutang kepada ECA dan hutang komersil, yang membiayai hampir seluruh pembelian 6 unit pesawat A330-300. SPC tersebut menanggung secara substansial segala risiko dan manfaat ekonomis dari

kepemilikan pesawat. Pada *sewa beli*, Perseroan dapat membeli pesawat pada akhir masa sewa dan mendapatkan hak kepemilikan atas pesawat apabila semua pembayaran sewa yang terhutang telah dilakukan. Persyaratan sewa beli bervariasi tergantung pada struktur pembiayaan dan perjanjian komersial yang disetujui oleh pihak yang bersangkutan. Umumnya lender menyediakan SPV dengan pembiayaan suku bunga mengambang (*floating*). Pembayaran sewa biasanya dibayar per setengah-tahunan. Persyaratan masa sewa *beli* biasanya berjangka waktu 15 tahun. Pada perjanjian sewa guna usaha tertentu, Perseroan diberikan opsi untuk mengakhiri perjanjian sewa di awal secara sukarela, apabila Perseroan dapat memenuhi persyaratan yang ditetapkan. Pada kondisi tertentu *lessor* memiliki hak untuk mengakhiri perjanjian diawal masa sewa dan Perseroan dituntut untuk menyerahkan pesawat, termasuk pada kondisi dimana terjadi kegagalan pelunasan (*default*) seperti kegagalan pembayaran sewa, kegagalan untuk mempertahankan pertanggungan asuransi pesawat dan kebangkrutan. Sampai saat ini, pihak yang menyewakan kepada Perseroan tidak pernah menghentikan perjanjian sewa guna usaha di awal periode yang ada atau mengharuskan Perseroan untuk mengembalikan pesawat terbang sebagai akibat dari pelanggaran atau kegagalan pelunasan.

Sewa Operasi

Perjanjian sewa operasi yang dimiliki, Perseroan umumnya memiliki termin berkisar dari 7 sampai 12 tahun sejak pengiriman pesawat. Pada sewa operasi, Perseroan berhak untuk menggunakan pesawat dan wajib melakukan pembayaran sewa sesuai dengan perjanjian sewa yang disetujui. Pihak yang menyewakan menanggung risiko dan manfaat ekonomis dari kepemilikan pesawat, termasuk risiko nilai residual pesawat pada akhir masa sewa. Perseroan dituntut untuk mengembalikan pesawat dalam kondisi yang telah disepakati pada akhir masa sewa. Perjanjian sewa operasi yang dimiliki Perseroan mengharuskan Perseroan untuk memelihara dan memberikan kontribusi dana cadangan untuk pemeliharaan dan perbaikan selama jangka waktu sewa. Kontribusi dana cadangan untuk pemeliharaan dan perbaikan didasarkan pada penggunaan pesawat selama masa sewa, dan termasuk cadangan untuk pemeliharaan struktur badan pesawat, perawatan pemulihan kinerja mesin, perawatan mesin penggunaan terbatas, pemeliharaan *landing gear*, dan pemeliharaan unit daya tambahan (*auxiliary power unit*). Perseroan dituntut untuk menjaga pesawat dengan standar yang telah disepakati selama jangka waktu sewa dan berhak untuk dana penggantian oleh *lessor* dari dana pemeliharaan dan perbaikan cadangan pada saat presentasi dokumentasi penyelesaian pekerjaan pemeliharaan yang diperlukan, asalkan tidak terjadi *default*. Tergantung pada perjanjian sewa operasi tertentu, *lessor* mungkin boleh atau tidak boleh menyimpan sisa dana dalam pemeliharaan dan dana perbaikan pada saat berakhirnya sewa. Dalam sewa operasi Perseroan tertentu, *lessor* berhak untuk mengakhiri sewa lebih awal dan membutuhkan Perseroan untuk dapat menyerahkan pesawat apabila terjadi *default*, seperti kegagalan pembayaran sewa, kegagalan untuk memberikan kontribusi untuk pemeliharaan dan perbaikan dana untuk mempertahankan jumlah pertanggungan asuransi untuk pesawat atau kebangkrutan. Untuk saat ini, *lessor* Perseroan tidak pernah menghentikan sewa diawal atau apapun yang membutuhkan Perseroan untuk mengembalikan pesawat apapun sebagai akibat dari *default*.

Pembelian Pesawat

Perseroan pada waktu ke waktu dapat membeli unit pesawat langsung kepada perusahaan manufaktur. Umumnya, pembayaran di awal atas pembelian tersebut awalnya didanai melalui arus kas dari kegiatan operasi dan pendanaan lewat penerbitan hutang, yang kemudian akan di konversi menjadi perjanjian sewa operasi melalui transaksi *sale & leaseback* dengan perusahaan *leasing* pesawat, hal ini akan memungkinkan Perseroan mendapatkan kembali pembayaran *pre-delivery* yang telah dibayarkan yang akan berdampak pada penurunan beban belanja modal Perseroan. Pada perjanjian pembelian pesawat, harga akuisisi bergantung kepada penyesuaian eskalasi, yang tergantung diantaranya, pada inflasi dan kenaikan indeks gaji seperti yang telah ditentukan berdasarkan formula yang telah disetujui sebelumnya pada perjanjian pembelian tersebut.

8. KEGIATAN OPERASIONAL

Perencanaan Rute Penerbangan

Strategi pertumbuhan Perseroan meliputi pengidentifikasi rute yang memiliki peluang usaha yang belum mendapatkan pelayanan yang cukup oleh maskapai penerbangan lainnya, meningkatkan jumlah rute dilayani, meningkatkan frekuensi penerbangan, dan menghilangkan rute yang tidak menguntungkan setelah melalui proses identifikasi. Pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010, Perseroan melayani 2 rute internasional baru (termasuk rute baru internasional jarak jauh) dan 5 rute domestik baru, dan 7 rute internasional baru dan 8 rute domestik baru pada tanggal 31 Desember 2009, 2 rute internasional baru dan 1 rute domestik baru pada tanggal 31 Desember 2008, dan 4 rute domestik baru pada tanggal 31 Desember 2007.

Perseroan senantiasa meninjau dan berusaha mengoptimalkan jaringan rute yang dimiliki dengan mengidentifikasi peluang untuk menawarkan penerbangan internasional langsung dari dan ke Indonesia pada rute yang banyak dilayani melalui lokasi penghubung negara ketiga, demikian pula mencari peluang untuk meningkatkan frekuensi penerbangan Perseroan pada rute penerbangan domestik di Indonesia. Perseroan juga bermaksud untuk memanfaatkan bisnis

LCC Citilink untuk memanfaatkan kesempatan melayani penumpang *budget travellers* pada rute domestik dan regional dengan *yield* rendah dan jumlah pasar yang besar untuk melindungi keuntungan dari bisnis FSC. Perseroan bermaksud untuk menggunakan layanan bisnis LCC Citilink menjadi *price taker* untuk mencegah penurunan harga FSC Garuda Indonesia akibat persaingan dengan LCC lain pada rute yang sama. Perseroan juga bermaksud untuk menggunakan bisnis LCC Citilink untuk membuka rute internasional baru dengan *yield* rendah dan jumlah pasar yang besar yang tidak menguntungkan jika dilayani oleh bisnis FSC Garuda Indonesia. Pengembangan dan optimalisasi rute yang menguntungkan serta tingkat frekuensi penerbangan bergantung pada beberapa faktor, meliputi kemampuan Perseroan untuk mendapatkan data pasar yang akurat untuk kebutuhan evaluasi, ketersediaan pesawat dan kemampuan Perseroan untuk memperoleh hak mendarat di bandara-bandara tujuan.

Untuk memaksimalkan tingkat utilisasi armada pesawat dan meningkatkan daya saing Perseroan, Perseroan dengan seksama melakukan evaluasi dan merencanakan jaringan rute dan jadwal penerbangan. Unit *Network Management* Perseroan bertugas untuk mempersiapkan dan memberikan informasi terkini secara berkala mengenai rencana rute perjalanan pada setiap periode 1 dan 5 tahun berdasarkan beberapa faktor, seperti strategi bisnis Perseroan, proyeksi dan analisis pasar serta persaingan usaha. Perseroan juga mengevaluasi tingkat profitabilitas setiap rute dan menyesuaikan jadwal dan frekuensi penerbangan untuk memaksimalkan profitabilitas. Perseroan memiliki beberapa sistem informasi manajemen seperti sistem *netline plan* dan *netline sched* untuk meningkatkan kualitas analisis pasar, dan perencanaan jaringan rute. Berdasarkan rute yang direncanakan, Perseroan meminta persetujuan DJPU untuk rute tambahan yang diinginkan atau memodifikasi frekuensi penerbangan pada rute tertentu dalam rangka memperbaiki jaringan rute yang dimiliki. Perseroan bekerjasama dengan pihak yang berwenang dalam mendapatkan hak-hak atas rute tambahan yang diatur oleh peraturan bilateral layanan udara baik yang lama maupun yang baru dan dapat membantu Pemerintah dalam negosiasi dengan pemerintah negara lain mengenai perjanjian terkait.

Penjadwalan Penerbangan

Unit *Network Management* Perseroan berwenang merumuskan jadwal penerbangan untuk berbagai rute perjalanan yang dimiliki berdasarkan permintaan pasar. Sesuai dengan ketentuan IATA, Perseroan menerbitkan jadwal penerbangan musim panas dan musim dingin setiap tahunnya. Dari waktu ke waktu, Perseroan juga menyesuaikan frekuensi penerbangan dan jenis pesawat yang digunakan pada rute penerbangan berjadwal untuk mengantisipasi permintaan yang sifatnya musiman.

Operasional Penerbangan

Operation Control Center ("OCC") Perseroan yang terletak di Bandara Internasional Soekarno-Hatta di dekat kota Jakarta bertugas mengawasi dan mengendalikan aktivitas penerbangan sesuai dengan jadwal operasional penerbangan Perseroan. OCC mengumpulkan dan menganalisis informasi yang berkaitan dengan proyeksi *payload*, kondisi cuaca dan status peralatan pesawat, memberikan pelayanan *flight dispatches*, dan mengkoordinasi layanan di darat yang diperlukan. OCC Perseroan memonitor penerbangan melalui media komunikasi radio dan *Air Communication and Reporting System* ("ACARS"). Perseroan berharap untuk dapat mengimplementasikan komunikasi *Air-To-Ground Datalink* ("AGDL") di masa depan. Apabila terjadi ketidakpastian, OCC dapat menyesuaikan jadwal penerbangan, menggabungkan dan jika perlu, membatalkan penerbangan.

Ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan adalah sangat penting untuk kepuasan pelanggan, reputasi *brand* Garuda Indonesia dan untuk pengendalian biaya. Menurut laporan internal Perseroan tahun 2009, rata-rata ketepatan waktu keberangkatan adalah 82,5% dimana 8,2 % dari penerbangan yang penjadwalannya tidak menentu tersebut disebabkan oleh faktor-faktor yang masih dalam kendali perusahaan (seperti penjadwalan penerbangan, insiden bersifat mekanik dan layanan penumpang) dan 8,8 % disebabkan oleh faktor-faktor di luar kontrol perusahaan (seperti kemacetan bandara, keterbatasan fasilitas bandara, kontrol lalu lintas udara, cuaca buruk dan perintah pembatalan penerbangan).

Ground Services

Di bandara domestik, perusahaan asosiasi Perseroan, PT Gapura Angkasa menyediakan *ground service* untuk penerbangan domestik Perseroan dan penerbangan lain berbasis kontrak. Untuk bandara di luar negeri, Perseroan menggunakan *ground service* dari pihak ketiga atau dari perusahaan penerbangan utama yang berbasis di bandara tersebut yang memberikan *ground service* yang biayanya sudah ditetapkan berdasarkan kontrak. *Ground services* meliputi layanan *check-in*, *boarding*, layanan *lounge* kelas premium, *ramp service*, penanganan bagasi, jasa bongkar muat, layanan kebersihan kabin dan layanan transit.

Bahan Bakar Pesawat

Pada tahun 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 dan pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010, biaya bahan bakar pesawat masing-masing sebesar 30,2%, 34,1%, 34,3%, 41,2%, 29,4%, dan 31,8% dari total beban operasional. Harga bahan bakar pesawat selama ini dan akan selalu, bergantung pada volatilitas harga dan fluktuasi pasokan dan permintaan.

Perseroan mendapatkan pengadaan sekitar 70% bahan bakar sesuai dengan perjanjian yang dibuat dengan Pertamina, termasuk semua bahan bakar yang diperlukan untuk penerbangan di rute domestik. Sampai dengan saat ini hampir seluruh dari pasokan bahan bakar di Indonesia berasal dari Pertamina, termasuk bagi armada Perseroan. Hal ini mengkondisikan Perseroan untuk tetap bergantung kepada Pertamina. Namun demikian, Perseroan telah melakukan beberapa upaya diantaranya adalah dengan melakukan negosiasi secara maksimal untuk memperoleh harga terbaik.

Perseroan masuk ke dalam perjanjian pasokan bahan bakar selama lima tahun dengan Pertamina dan perjanjian pasokan bahan bakar selama 1 sampai 2 tahun dengan beberapa pemasok internasional. Perjanjian pasokan bahan bakar baik untuk internasional diperpanjang secara periodik dan pembayarannya menggunakan dolar Amerika Serikat dan mata uang lokal. Perjanjian pasokan bahan bakar domestik ditinjau secara periodik dan pembayaran dilakukan dalam Rupiah untuk harga yang ditetapkan dalam dolar Amerika Serikat. Perjanjian pasokan bahan bakar domestik ditinjau secara periodik dan pembayaran dilakukan dalam Rupiah untuk harga yang ditetapkan dalam dolar Amerika Serikat. Harga bahan bakar internasional umumnya ditetapkan dengan mengacu pada harga dasar rata-rata minyak yang dipublikasikan oleh Platts melalui Singapura berdasarkan *Mean of Platts Singapore* (MOPS), *Mean of Platts Arab Gulf* (MOPAG), Teluk Arab, Saudi Arabia dan Belanda, yang diterbitkan oleh ARAMCO atau Rotterdam. Harga bahan bakar domestik ditetapkan dengan mengacu pada (dan umumnya termasuk diskon dari) harga *posting* produksi dalam negeri Pertamina. Selain itu, perjanjian baru akan pasokan bahan bakar Perseroan dengan Pertamina menggabungkan diskon tetap untuk harga *posting* produksi dalam negeri Pertamina, sedangkan Pertamina secara historis memberikan Perseroan diskon persentase terhadap harga *posting* produksi dalam negeri. Dengan demikian, Perseroan berkeyakinan bahwa, bila dibandingkan dengan kesepakatan bahan bakar sebelumnya dengan Pertamina, perjanjian baru tersebut akan menghasilkan diskon yang lebih rendah (dan harga bahan bakar yang lebih tinggi) sejalan dengan kenaikan harga *posting* produksi dalam negeri.

Perjanjian pasokan bahan bakar internasional mewajibkan adanya pembayaran di muka atau adanya *letter of credit* terhadap pengiriman bahan bakar, sedangkan perjanjian pasokan domestik dengan Pertamina saat ini mengijinkan Perseroan untuk melakukan pembayaran dalam dua minggu setelah pengiriman bahan bakar. Di masa lalu Perseroan pernah mengalami ketidakmampuan dalam pelunasan sejumlah pembiayaan bahan bakar kepada Pertamina, dimana jumlah tersebut telah dikonversikan menjadi hutang subordinasi jangka panjang pada restrukturisasi hutang yang terkini.

Perseroan tidak melakukan transaksi lindung nilai (*hedging*) terhadap harga bahan bakar pesawat, kecuali untuk transaksi derivatif tertentu yang terkait dengan bahan bakar pesawat untuk keperluan layanan haji. Selama ini Perseroan membebankan sebagian dari beban bahan bakar kepada pelanggan dalam bentuk beban tambahan bahan bakar (*fuel surcharge*), walaupun jumlah *fuel surcharge* yang dapat diterapkan diatur oleh Pemerintah dan sejak Juni 2010 kemampuan Perseroan untuk meneruskan beban tambahan tersebut kepada pelanggan telah jauh berkurang. Di samping itu, baru-baru ini Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) menyatakan bahwa praktik tersebut bersifat anti-persaingan. Kenaikan agregat harga tiket perjalanan udara (tiket pesawat yang terdiri dari, pajak terkait, bahan bakar dan beban tambahan lainnya) yang disebabkan oleh kenaikan yang signifikan pada harga bahan bakar jet dapat menurunkan permintaan atas layanan yang diberikan Perseroan. Dengan demikian, beban bahan bakar pesawat tertimbang per barel yang tinggi dapat berpengaruh buruk terhadap profitabilitas dan pendapatan usaha Perseroan. Karena Perseroan memiliki keterbatasan kemampuan untuk dapat terus menerapkan beban tambahan bahan bakar pesawat di luar ketetapan tarif kelas ekonomi yang ditentukan, Perseroan semakin mengandalkan proteksi terhadap bahan bakar agar Perseroan dapat mengontrol eksposurnya terhadap perubahan harga bahan bakar.

Untuk penerbangan internasional kembali ke Indonesia, Perseroan membeli bahan bakar pesawat dari pemasok internasional yang memberlakukan harga pasar internasional. Perseroan memiliki beberapa pemasok utama bahan bakar pesawat seperti air BP dan Shell Malaysia Trading.

Jasa In-flight Catering

PT Angkasa Citra Sarana ("ACS"), yaitu anak perusahaan dari PT Aero Wisata, menyediakan jasa *in-flight catering* untuk penerbangan yang berasal dari Jakarta dan Denpasar serta penerbangan lain dari bandara domestik. Untuk penerbangan yang berasal dari bandara internasional luar negeri, Perseroan pada umumnya memiliki kontrak jasa *in-flight catering* dengan perusahaan penerbangan lokal atau perusahaan katering lokal, yang bersifat tahunan dan berlaku sebaliknya dengan ketentuan yang lazim digunakan dalam industri penerbangan.

Pendapatan dari usaha katering Perseroan meliputi pendapatan yang diperoleh oleh ACS sebagai penyedia jasa *in-flight catering* kepada maskapai pihak ketiga yang beroperasi dari Bandara Internasional Soekarno-Hatta.

Pemeliharaan dan Perbaikan Pesawat

Perawatan pesawat, perbaikan dan *overhaul*, juga dikenal dengan sebutan MRO, sangat penting untuk keselamatan dan kenyamanan penumpang, penggunaan yang efisien dan pemeliharaan pesawat serta optimalisasi pemanfaatan armada yang dimiliki Perseroan. Jadwal dan siklus jasa MRO untuk armada yang dimiliki Perseroan bervariasi tergantung pada faktor-faktor tertentu, termasuk umur dan jenis pesawat dan spesifikasi pabrikan.

Pada tahun 2002, GMF Aeroasia didirikan sebagai Anak Perusahaan, dalam rangka mengkonsolidasikan dan mengintegrasikan pengoperasian teknisi pemeliharaan pesawat Perseroan. Dalam penyediaan jasa MRO kepada Perseroan di Indonesia dan juga kepada maskapai penerbangan pihak ketiga, GMF Aeroasia menggunakan fasilitas yang disewa dari Perseroan.

GMF Aeroasia telah mendapatkan lisensi dari DJPU, Otoritas United States Federal Aviation Administration (FAA) dan European Aviation Safety Agency (EASA). Jasa pelayanan yang paling banyak diberikan oleh GMF Aeroasia untuk pesawat milik Perseroan adalah jasa pemeliharaan kerangka pesawat. Pemeliharaan mesin pesawat diberikan oleh GMF Aeroasia untuk pesawat Boeing 737-300/400/500 dengan program *Power by The Hour* (PBTH) dan oleh pihak ketiga termasuk Rolls Royce dengan Program Total Care pada Airbus A330 dan EGAT di bawah program *Maintenance Cost Per Hour* untuk pesawat pesawat Boeing 747-400.

Layanan Jasa Hotel

Anak Perusahaan, PT Aero Wisata, PT Mirtasari Hotel Development, PT Senggigi Pratama Internasional dan PT Bina Inti Dinamika, memiliki dan mengoperasikan lima hotel dan mengelola dan mengoperasikan beberapa hotel lainnya

Layanan Biro Perjalanan

Anak Perusahaan, PT Aero Wisata, PT Biro Perjalanan Wisata Satriavi, PT Aero Jasa Perkasa, Garuda Orient Holidays Pty. Ltd., Garuda Orient Holidays Japan Co. Ltd. dan Garuda Orient Holidays Korea Co. Ltd., mempromosikan paket liburan dan mengoperasikan usaha agen perjalanan yang masing-masing terletak di Indonesia, Korea, Jepang dan Australia serta berperan sebagai *general sales agent* untuk maskapai penerbangan lain.

Jasa Transportasi

Anak perusahaan PT Aero Jasa Perkasa, menyediakan jasa transportasi untuk awak pesawat dan grup wisatawan.

Layanan Teknologi Informatika

Anak Perusahaan, PT Aero Systems Indonesia, melayani sistem teknisi teknologi informasi, termasuk pelayanan konsultasi dan perawatan kepada maskapai penerbangan dan industri lainnya. PT Abacus Distribution Systems Indonesia menyediakan sistem dan solusi reservasi yang terkomputerisasi, termasuk penyewaan peralatan komputer dan penyediaan dukungan teknis untuk biro perjalanan yang Perseroan gunakan pada layanan bisnis FSC Garuda Indonesia untuk meningkatkan utilisasi dari sistem reservasi yang terkomputerisasi.

9. MANAJEMEN PENDAPATAN

Dalam menjalankan kegiatan usahanya, bisnis Perseroan dipengaruhi oleh jumlah penumpang yang terbang dan tarif yang dikenakan. Perseroan telah menerapkan sistem manajemen pendapatan untuk memaksimalkan pendapatan berdasarkan penerbangan, pasar dan di seluruh kegiatan operasional Perseroan. Manajemen pendapatan adalah serangkaian proses bisnis yang terintegrasi yang digunakan untuk menghitung harga yang optimal dan menentukan persediaan kursi untuk penumpang yang sensitif terhadap harga tiket untuk dapat memaksimalkan pendapatan yang dapat dihasilkan oleh penjualan tiket yang berdasarkan pada perkiraan perilaku permintaan untuk setiap pasar. Melalui sistem manajemen pendapatan yang selama ini digunakan oleh bisnis FSC Garuda Indonesia, Perseroan berusaha untuk memaksimalkan jumlah kursi terisi dan pendapatan di tiap kelas penerbangan.

Seperti yang diterapkan oleh maskapai penerbangan lainnya, Perseroan memiliki berbagai struktur harga untuk memenuhi permintaan yang bervariasi di setiap segmen pasar. Kabin pesawat yang dimiliki Perseroan dibagi menjadi dua kelas kabin yaitu kelas eksekutif dan ekonomi. Perseroan menentukan jumlah kursi yang ditawarkan di setiap tarif melalui proses analisis yang kompetitif, sebagai salah satu proses yang paling penting dalam manajemen pendapatan, perkiraan dan optimalisasi. Umumnya, data pencatatan dan data tren musiman digunakan untuk memproyeksikan



Garuda Indonesia

kebutuhan yang harus diantisipasi. Perseroan menggunakan perkiraan data di masa lalu, dikombinasikan dengan pemesanan yang ada saat ini, acara-acara mendatang, tekanan persaingan dan faktor lainnya, dalam menentukan struktur tarif untuk memaksimalkan pendapatan.

Perseroan menggunakan REMBRANDT, sebuah perangkat lunak sistem manajemen pendapatan yang digunakan oleh beberapa perusahaan penerbangan lainnya. Sistem tersebut menggunakan model prakiraan dan optimisasi secara cepat yang dapat menganalisa pertimbangan ekonomis yang diperlukan untuk menentukan jumlah kursi yang akan ditawarkan pada setiap tarif, yang memungkinkan Perseroan untuk memaksimalkan pendapatan dari kapasitas yang ada. Perseroan telah menerapkan sistem tersebut pada semua rute domestik dan internasionalnya sejak tahun 2006.

Pendapatan Perseroan dari jasa penumpang internasional dan domestik dan menghasilkan penumpang secara historis berkorelasi dengan kemampuan Perseroan untuk mengelola harga dan mengoptimalkan *load factor* serta (*fuel surcharges*) bahan bakar yang mencerminkan fluktuasi harga bahan bakar pesawat. Sejak April 2010, DJPU telah meningkatkan batasan tarif penumpang kelas ekonomi untuk domestik dan tidak lagi mengizinkan Perseroan untuk menerapkan beban tambahan bahan bakar di atas tarif tetap domestik kelas ekonomi yang ditetapkan oleh DJPU. Tarif tetap kelas ekonomi tersebut saat ini hanya dapat disesuaikan apabila harga *fuel* atau kurs Rupiah terhadap dolar Amerika Serikat melebihi batas tertentu yang ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara untuk jangka waktu yang ditentukan. Sebagai akibat adanya keputusan baru, Perseroan telah menggeser fokus manajemen pendapatan khususnya untuk penerbangan domestik untuk alokasi persediaan kursi di kelas tarif yang berbeda.

Perseroan berkeyakinan bahwa saat ini manajemen pendapatan Perseroan memiliki kemampuan yang relatif terbatas. Apabila dibandingkan dengan beberapa pesaingnya di industri, dan oleh karena itu, Perseroan saat ini dalam proses melakukan *upgrade* terhadap perangkat lunak manajemen pendapatan yang dimiliki demi meningkatkan persediaan kursi pesawat yang ada dan fleksibilitas harga berdasarkan lokasi asal dan lebih baik dalam memperkirakan permintaan pasar. Perseroan saat ini dalam proses pemutakhiran sistem manajemen pendapatan termasuk sistem pelayanan penumpang untuk meningkatkan jalur penjualan langsung Perseroan kepada pelanggan. Perseroan mengharapkan *upgrade* tersebut dapat selesai dilakukan dalam 12 sampai 18 bulan kedepan.

SBU Citilink mengoperasikan sistem informasi yang terintegrasi yang disediakan oleh TIK Systems (Thailand), saat ini diakuisisi oleh Mercator, sebuah perusahaan penyedia layanan IT yang melayani Group Emirates, yang meliputi komponen untuk manajemen pendapatan, persediaan dan sistem pemesanan, *business-to-business internet-booking engine* untuk agen perjalanan, *business-to-enterprise* dan *business-to-customer internet-booking engine* untuk penjualan langsung, sistem kontrol keberangkatan, akuntansi pendapatan, dan informasi manajemen dan pelaporan. SBU Citilink juga mengoperasikan modul manajemen pendapatan dan optimasi yang disediakan oleh AirRM, sebuah perusahaan yang berbasis di Seattle, Washington, Amerika Serikat. SBU Citilink mengembangkan sistem manajemen awak pesawat yang berbasis tikAero.

10. PEMASARAN, PENJUALAN DAN RESERVASI

Jasa Penumpang

Pemasaran

Strategi pemasaran Perseroan adalah meningkatkan reputasi brand untuk dapat memperluas pangsa pasar penerbangan berpenumpang yang sedang berkembang di Indonesia dan meningkatkan pengenalan konsumen internasional terhadap reputasi *brand* Garuda Indonesia (*brand awareness*). Perseroan berkeyakinan bahwa sebagai *flag carrier*, "Garuda Indonesia" adalah *brand* yang diakui secara luas di Indonesia dan di luar negeri. Selain itu, Perseroan berkeyakinan bahwa dengan menyediakan layanan penerbangan charter kepada para pemimpin dan delegasi pemerintahan akan meningkatkan prestise dan reputasi Perseroan.

Perseroan banyak mempromosikan bisnisnya terutama melalui iklan-iklan di internet, papan reklame, media cetak, majalah, iklan televisi dan radio. Perseroan juga terlibat dalam berbagai kegiatan promosi, seperti memberikan sponsor untuk acara besar budaya dan olahraga dan bertugas sebagai Perseroan penerbangan yang ditunjuk khusus sebagai delegasi budaya dan olah raga di Indonesia.

Program Garuda Frequent Flyer ("GFF"), dibentuk pada tahun 1999, adalah program *frequent flyer* yang pertama kali dibentuk oleh maskapai penerbangan di Indonesia. Per 30 September 2010, Perseroan memiliki sekitar 435.000 anggota yang terdaftar dalam program GFF tersebut dengan persentase sebesar 28,8% dari total penumpang pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010. Perseroan berkeyakinan bahwa program GFF dapat meningkatkan loyalitas khususnya dikalangan *business traveller* dengan memberikan penghargaan berupa *mileages* pada setiap penerbangannya ataupun diperoleh dari hasil kerjasama Perseroan dengan penyedia



Garuda Indonesia

program lainnya seperti penerbit kartu kredit, hotel dan penyedia layanan telekomunikasi. *Mileages* yang dikumpulkan dapat ditukar menjadi tiket perjalanan gratis, diskon atau *up grade* pada penerbangan Perseroan atau ditukar dengan barang tertentu pada *In Flight Sales* pada saat penerbangan.

Pada Desember 2009, Perseroan diberikan penghargaan bintang empat dari Skytrax, membuktikan peningkatan kualitas layanan produk dan jasa, dan pada Mei 2010, Perseroan dianugerahi sebagai pemenang penghargaan Skytrax 2010 sebagai "World's Most Improved Airline".

Perseroan saat ini tengah berupaya keras menjadi anggota salah satu aliansi global maskapai penerbangan dalam rangka memperluas jaringan internasional dan meningkatkan pangsa pasar Perseroan untuk perjalanan udara internasional. Perseroan berkeyakinan bahwa dengan berpartisipasi pada aliansi global maskapai penerbangan, Perseroan akan mendapatkan keuntungan dari luasnya jaringan yang dicakup oleh anggota salah satu aliansi global maskapai penerbangan, termasuk Eropa, Amerika dan Afrika. Untuk menjadi anggota salah satu aliansi global maskapai penerbangan, Perseroan harus memenuhi persyaratan keanggotaan dan melewati tahap pemeriksaan audit, termasuk audit atas kepatuhan dan organisasi, keselamatan dan keamanan, pembelian dan sinergi, reservasi dan distribusi, program *frequent flyer*, pelayanan pelanggan di bandara, *lounge IT*, dan penjualan. Sebagai bagian dari tahap awal, Perseroan telah menandatangani surat kesepahaman dengan semua anggota salah satu aliansi global maskapai penerbangan pada tanggal 23 Nopember 2010, dan Perseroan berencana untuk menjadi anggota penuh dari salah satu aliansi global maskapai penerbangan pada bulan Juni 2012. Perseroan berkeyakinan bahwa menjadi anggota salah satu aliansi global maskapai penerbangan dapat memperkuat citra Perseroan di industri penerbangan.

Penjualan dan Distribusi

Perseroan memiliki jaringan kantor cabang sebanyak 32 kantor domestik dan 17 kantor internasional dan regional, dimana karyawannya adalah personel Perseroan. Sebagian besar kantor wilayah penjualan beroperasi di kota-kota besar di Indonesia, antara lain di Jakarta, Surabaya, Denpasar, Medan dan Makassar. Perseroan juga memiliki kantor penjualan internasional di kota-kota besar di luar negeri, antara lain Singapura, Tokyo, Jeddah, Sydney dan Perth. Dalam periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010, sekitar 23% dari total penjualan bersih untuk penumpang berasal dari kantor penjualan Perseroan .

Per 30 September 2010, Perseroan memiliki jaringan agen perjalanan sekitar 2.988 agen (663 agen IATA dan 2.325 sub-agen) di Indonesia. Dalam mendukung penjualan internasional, Perseroan memiliki 2.107 agen perjalanan internasional (1.967 agen IATA dan 140 sub-agen) dan telah menunjuk 8 (delapan) agen penjual biasa (*General Sales Agent*) yang tersebar di 8 (delapan) negara, termasuk Amerika Serikat, Kanada, India dan New Zealand. Struktur komisi agen penjualan bervariasi tergantung pada beberapa faktor, seperti apakah penjualan untuk penerbangan domestik atau internasional dan struktur tarif dari rute tertentu. Untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010, penjualan tiket dari agen perjalanan (tidak termasuk penjualan pelanggan korporat) telah menghasilkan sekitar 69% dari total penjualan bersih untuk penumpang.

Perseroan juga melakukan penjualan langsung melalui *call center* atau *website*, dengan memberikan fasilitas pembayaran secara langsung. Layanan pemesanan dan pembelian tiket pesawat *online* untuk rute domestik telah diluncurkan pada awal tahun 2009 dan untuk rute internasional telah diluncurkan pada akhir Mei 2010. Untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010, penjualan tiket *online* melalui *call center* dan *website* menghasilkan sekitar 2% dari total penjualan bersih untuk penumpang.

Perseroan juga melakukan penjualan langsung kepada pelanggan korporat dan pemerintahan, dengan memanfaatkan kedekatan geografis Perseroan terhadap pelanggan korporat dan kantor administrasi pemerintahan yang berbasis di Jakarta, dan telah memiliki perjanjian jangka panjang akan layanan maskapai penerbangan pilihan dengan pelanggan tersebut.

Serupa dengan maskapai penerbangan Indonesia lainnya, seluruh kantor penjualan Perseroan yang terletak di Indonesia tersambung ke sistem komputer untuk reservasi. Sistem komputer untuk reservasi yang digunakan oleh Perseroan adalah ARGA. Perseroan juga bekerjasama dengan beberapa operator sistem reservasi internasional, seperti Abacus di Asia Tenggara, SABRE dan GALILEO di Amerika Serikat, dan AMADEUS di Eropa. Sistem reservasi tersebut memberikan informasi secara *real-time* untuk memudahkan pengelolaan reservasi penerbangan dan merupakan cara yang efektif untuk memperluas jaringan penjualan Perseroan.

Jasa Kargo Udara

SBU kargo Perseroan bertanggung jawab atas penjualan dan kegiatan pemasaran yang berkaitan dengan layanan kargo udara. Meskipun Perseroan menawarkan layanan penjualan langsung kepada para pelanggan, jalur utama penjualan dan pemasaran adalah melalui agen kargo independen. Agen-agen tersebut melacak ketersediaan ruang

kargo yang ada di antara semua perusahaan penerbangan dan bertindak sebagai perantara antara pelanggan dan penyedia layanan kargo. Umumnya Perseroan membayar agen seperti komisi berdasarkan persentase dari tarif angkutan barang.

Perseroan melibatkan tiga jenis agen:

- a. Transportasi global dan perusahaan logistik, dengan jaringan penjualan yang luas di luar negeri untuk melayani kebutuhan perusahaan- multinasional dan perusahaan yang bergerak di bidang ekspor dan impor;
- b. Perusahaan- domestik dengan jaringan penjualan domestik yang luas; dan
- c. Agen-agen lokal (baik Indonesia dan luar negeri) yang biasanya memiliki pangsa pasar besar di pasar lokal mereka dan memiliki pengetahuan yang cukup terkait dengan ketentuan pemerintah dan prosedur kepabeanan setempat.

Pesaing utama Perseroan untuk layanan kargo domesik adalah Lion Air dan di pasar kargo internasional adalah Singapore Airline, Malaysian Airlines, Korean Air, EVA Air dan China Airlines.

11. PERJANJIAN CODE-SHARING

Perjanjian *code-sharing* adalah perjanjian pemasaran dimana perusahaan penerbangan yang tidak beroperasi menjual kursi dan/atau ruang pada penerbangan yang dioperasikan oleh mitra *code-share* lainnya sebagai produk sendiri dengan menggunakan dua-huruf kode penerbangan sebagai penanda. *Code-sharing* umumnya membolehkan penjualan kursi yang tidak dibatasi (*free-sale*), *block seat* atau penukaran kursi (*seat swap*).

Perseroan telah berhasil membentuk kemitraan *code-sharing* dengan berbagai perusahaan penerbangan internasional termasuk Singapore Airlines, Silk Air, China Airlines, China Southern Airlines, Korean Air, Malaysia Airlines, Philippine Airlines, Vietnam Airlines dan KLM Royal Dutch Airlines, Turkish Airlines, dan Royal Brunei Airlines, dan Perseroan berkeyakinan bahwa Perseroan adalah salah satu maskapai penerbangan yang memiliki program kemitraan *code-sharing* yang paling ekstensif diantara perusahaan penerbangan Indonesia lainnya. Umumnya Perseroan menandatangi perjanjian *code-share* untuk melayani pasar yang dianggap penting ditinjau dari jaringan rute internasional yang saat ini dioperasikan oleh Perseroan, yang tidak menguntungkan yang disebabkan oleh volume penumpang yang rendah. Perseroan berkeyakinan bahwa perjanjian *code-sharing* tersebut adalah cara yang efektif untuk memperluas cakupan layanan penerbangan, meningkatkan pendapatan, dan meningkatkan citra Perseroan di pasar internasional.

Per 30 September 2010, Perseroan memiliki sekitar 223 penerbangan pulang pergi berjadwal yang dioperasikan oleh mitra *code-sharing* Perseroan setiap minggu, dan Perseroan mengoperasikan sekitar 55 penerbangan pulang pergi berjadwal *code-sharing* setiap minggunya.

12. SISTEM INFORMASI MANAJEMEN

Perseroan berkeyakinan bahwa sistem informasi manajemen memiliki andil yang sangat penting dalam bisnis Perseroan. Perseroan telah menerapkan sistem informasi manajemen sebagai berikut:

- *Passenger Service Solution* (“PSS”), sistem yang menyediakan fasilitas untuk reservasi, tiket, persediaan kursi penumpang (*seat inventory*), sistem pengendalian keberangkatan untuk mengelola jadwal penerbangan dan kursi, penumpang, serta menyediakan untuk distribusi dan *platform* tiket;
- Sistem internet *booking engine* atau sistem pemesanan melalui internet dan sistem pembayaran online, sistem yang menyediakan fasilitas untuk pemesanan secara *online* dan elektronik tiket (*e-ticket*) dan penghubung antara sistem pemesanan (*booking engine*) dan pembayaran dan pemberitahuan melalui email;
- Kios / pelayanan sendiri (*self service*), sistem yang menyediakan fasilitas bagi penumpang untuk melakukan *check-in* penerbangan melalui mesin secara sendiri;
- Solusi kargo integrasi, sistem yang menyediakan fasilitas untuk melakukan reservasi layanan kargo, tagihan melalui *airwaybill*, inventori, pencarian/ sistem kontrol untuk mengelola penerbangan, kapasitas, inventarisasi kargo dan manajemen keuangan dari pendapatan kargo;
- Sistem manajemen jaringan dan jadwal, sistem yang yang dirancang untuk membantu Perseroan dalam mengembangkan dan mengelola rute jaringan dan jadwal penerbangan yang bertujuan untuk mengurangi beban operasional dan memaksimalkan pendapatan;

- Sistem manajemen pendapatan, sistem yang menyediakan data analisa pasar terkait, termasuk perubahan tarif tiket pesawat dari mitra dan pesaing Perseroan, sehingga Perseroan dapat melakukan segmentasi harga tiket pesawat dan mengalokasikan persediaan kursi penumpang yang bertujuan untuk memaksimalkan *passenger yield* secara efektif;
- Sistem data pergudangan, sistem yang dirancang untuk mengekstrak dan mengintegrasikan informasi yang berharga dari pasar dan data operasional Perseroan;
- Sistem keuangan, sistem yang dirancang untuk membantu Perseroan menyiapkan kondolidasi akun keuangan, laporan keuangan, serta laporan lainnya, termasuk bentuk-bentuk standar industri penerbangan dan bentuk laporan untuk pemerintahan, pengelolaan arus kas, dan menyiapkan berbagai laporan keuangan;
- Sistem sumber daya manusia (“SDM”), sistem yang melakukan otomatisasi proses-proses utama dari SDM, termasuk administrasi karyawan, penggajian, dan laporan hukum, untuk meningkatkan efisiensi dan mendukung aturan kepatuhan sesuai dengan perubahan peraturan internasional dan domestik;
- Sistem logistik termasuk modul perencanaan sumber daya Perseroan, suatu sistem yang untuk memenuhi kebutuhan jasa pemeliharaan, perbaikan dan *overhaul* (MRO) dan aplikasi *online fuel* Garuda (“FOGA”) di seluruh kantor cabang agar memudahkan pengelolaan dan kontrol dari penggunaan bahan bakar pesawat dari setiap penerbangan.
- Sistem manajemen persediaan suku cadang pesawat, suatu sistem yang dirancang untuk membantu Perseroan dalam meminimalkan tingkat persediaan (*inventory*) dengan tetap mempertahankan persediaan suku cadang yang memadai.
- Sistem integrasi kontrol operasi (*integrated operations control systems*) yaitu sistem yang bertujuan untuk mengelola operasional penerbangan.
- Infrastruktur komunikasi dengan teknologi berbasis IP baik untuk jaringan domestik dan internasional yang dapat meningkatkan efisiensi biaya dalam jaringan komunikasi.
- Data Recovery Center (“DRC”), termasuk pusat program data cadangan atau Data Center Backup (“DCB”) suatu sistem yang bertujuan untuk melindungi data Perseroan dan infrastruktur teknologi informasi dari kerusakan dan kehancuran ketika terjadi situasi yang mengganggu sistem seperti ledakan, banjir, gempa bumi, sabotase dan bencana alam lainnya atau kejadian yang diakibatkan oleh perbuatan manusia.

Perseroan juga bermaksud untuk menerapkan *Customer Relationship Management System* (“CRM”), yang bertujuan untuk pengelolaan yang lebih baik bagi hubungan Perseroan dengan pelanggannya yang tergabung dalam anggota GFF, yang keseluruhannya berjumlah 28,8% dari total penumpang untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010. Baru-baru ini Perseroan juga dalam proses peningkatan (*upgrading*) layanan penumpang Perseroan dan sistem manajemen pendapatan untuk menyatukan dengan pendirian dari pusat data (*data center*) yang baru.

13. PERSAINGAN USAHA

Industri penerbangan merupakan industri yang sangat kompetitif. Perseroan menghadapi berbagai tingkatan persaingan dari penerbangan FSC dan LCC di setiap pasar yang dilayani.

Dari waktu ke waktu, Perseroan dapat menerapkan diskon tarif yang signifikan pada beberapa rute domestik dan internasional yang berakibat pada penurunan *passenger yield*. Maskapai penerbangan baru yang masuk ke pasar Indonesia, khususnya maskapai penerbangan LCC, telah memberikan dampak terhadap persaingan harga yang kian meningkat. Perseroan tidak dapat menjamin bahwa pesaing-pesaing baik untuk saat ini maupun di masa mendatang tidak akan melakukan taktik pemotongan harga atau taktik lainnya, termasuk menambah kapasitas pada rute yang sudah ada atau menerapkan diskon harga maupun beroperasi dengan biaya rendah, dalam upaya untuk meningkatkan pangsa pasar perusahaan pesaing tersebut, yang mungkin dapat berdampak negatif yang cukup material terhadap kondisi keuangan dan kegiatan usaha Perseroan.

a. *Jasa Penerbangan Berjadwal untuk Penumpang – Rute Internasional*

Perseroan bersaing dengan banyak perusahaan penerbangan internasional terkemuka lainnya, baik penyedia penerbangan FSC maupun LCC, pada rute internasional yang dilayani Perseroan. Perseroan menghadapi pesaing yang berbeda pada setiap rute Internasional yang dilayani. Perseroan bersaing dengan Japan Airlines, Korean Air dan China Southern Airlines, masing-masing pada rute-rute ke dan dari Jepang, Korea dan China. Perseroan juga bersaing dengan Singapore Airlines, Malaysia Airlines dan Thai Airways di Asia, khususnya pada rute-rute ke dan dari Singapura, Malaysia dan Thailand. Pada pasar Australia, Perseroan bersaing dengan Qantas dan Jetstar, sedangkan pada pasar Timur Tengah, Perseroan bersaing dengan Saudi Airlines, Emirates, Etihad dan Qatar Airways. Demikian

juga untuk pasar Eropa, Perseroan menghadapi persaingan yang ketat dengan banyaknya maskapai penerbangan yang beroperasi baik yang melakukan penerbangan langsung (*direct flight*) seperti KLM, maupun yang melakukan penerbangan tidak langsung (*indirect flight*) seperti Singapore Airlines dan Emirates. Intensitas kompetisi bervariasi dari rute ke rute, bergantung pada jumlah dan sifat dari perusahaan pesaing. Dibandingkan dengan Perseroan, banyak perusahaan penerbangan pesaing internasional yang memiliki pengalaman operasional yang lebih lama, secara substansial memiliki sumber keuangan dan teknologi yang lebih baik, memiliki jaringan penjualan yang lebih luas, pengakuan *brand* yang lebih baik dan sistem reservasi yang dapat diakses secara luas. Selain itu, Perseroan juga menghadapi persaingan tambahan sebagai akibat dari aliansi global maskapai penerbangan. Anggota aliansi global maskapai penerbangan dapat menikmati manfaat/fasilitas tertentu seperti *code-sharing*, fasilitas lounge bandara bersama, manfaat bersama program *frequent flyer* dan peningkatan kekuatan brand.

Rute penerbangan internasional yang sangat kompetitif antara lain rute Jakarta-Singapura, Jakarta-Kuala Lumpur, Jakarta-Jeddah dan Jakarta/Denpasar-Perth.

b. Jasa Penerbangan Berjadwal untuk Penumpang – Rute Domestik

Perseroan adalah satu-satunya bisnis FSC di Indonesia dan satu dari hanya dua maskapai penerbangan dengan sertifikasi IOSA yang melayani penumpang di pasar domestik. Sebagai satu-satunya FSC, Perseroan berkeyakinan memiliki posisi brand yang kuat di domestik serta memiliki pelanggan premium (khususnya anggota GFF) yang loyal terhadap brand Garuda Indonesia. Untuk segmen *budget traveler*, Perseroan bersaing dengan maskapai domestik seperti Lion Air, Batavia Air dan Sriwijaya Air. Intensitas persaingan di rute domestik bervariasi dari rute ke rute, tergantung pada jumlah dan sifat dari pesaing. Perseroan yakin bahwa penetapan tarif batas atas kelas ekonomi yang berlaku untuk bisnis LCC, serta lebih rendahnya struktur beban operasional dari layanan bisnis layanan LCC, dibandingkan dengan bisnis FSC, dapat menghasilkan profitabilitas yang lebih tinggi untuk bisnis LCC di tiket kelas ekonomi rute domestik selama periode puncak ketika Perseroan menentukan tarif yang akan dikenakan untuk penumpang FSC Garuda Indonesia adalah yang sering dibatasi oleh tarif tetap dimana Perseroan harus mematuhi. Perseroan telah dan akan terus menghadapi persaingan dari bentuk-bentuk transportasi untuk perjalanan domestik, termasuk layanan kereta api dan bus.

Rute penerbangan domestik yang sangat kompetitif meliputi rute seperti Jakarta - Denpasar, Jakarta - Surabaya, Jakarta - Medan dan Jakarta - Ujung Pandang.

c. Jasa Kargo Udara

Sektor kargo udara di Indonesia sangat kompetitif. Perseroan bersaing di sektor kargo udara dengan penerbangan untuk penumpang lain di rute internasional dan domestik, termasuk Singapore Airlines, Malaysian Airlines, Korea Airlines dan China Airlines, yang menawarkan jasa kargo udara dikaitkan dengan layanan penerbangan berjadwal serta dengan maskapai penerbangan yang khusus melayani kargo udara. Perseroan juga bersaing dengan operator kargo udara yang telah ada dan perusahaan layanan kargo udara yang terintegrasi seperti DHL dan UPS yang memiliki ground transport sendiri dan menawarkan layanan kargo udara secara *door-to-door*. Perseroan berkeyakinan bahwa Garuda Indonesia adalah pemimpin di pasar domestik karena jangkauan jaringan domestik yang dimiliki dan konsistensi dalam memenuhi permintaan penjadwalan. Di pasar kargo udara internasional, pangsa pasar Perseroan tergolong rendah karena kapasitas kargo Perseroan yang terbatas dibandingkan dengan operator lain di kawasan Asia, termasuk Singapore Airlines, Malaysia Airlines, Cathay Pacific, Korean Air dan China Airlines, yang mengoperasikan armada yang lebih besar dengan pesawat berbadan lebar dan pesawat khusus kargo.

14. PILOT DAN AWAK PESAWAT

Perseroan mempekerjakan sebagian besar pilotnya yang diperoleh langsung dari Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia, suatu lembaga pelatihan pilot terkemuka di Indonesia. Perseroan juga merekrut pilot dari sumber lain, termasuk melalui perekrutan sesekali dari maskapai lain. Di masa lalu, Perseroan juga mengirim calon pilotnya ke sekolah-sekolah pilot asing untuk mengikuti pelatihan tambahan sebelum mereka bergabung dengan Perseroan. Sampai dengan per 30 September 2010, rata-rata pengalaman pilot Perseroan adalah 22 tahun.

Perseroan memberikan pelatihan tambahan untuk pilot-pilotnya di pusat pelatihan yang dimiliki Perseroan di Jakarta, yang dilengkapi dengan simulator penerbangan untuk beberapa jenis pesawat. Perseroan menggabungkan pelatihan di ruang kelas dengan pelatihan simulasi penerbangan. Perseroan bermaksud untuk mengirim beberapa pilotnya untuk menghadiri program pelatihan perusahaan penerbangan yang terafiliasi dengan Perseroan. Pada saat pesawat yang baru digunakan sebagai bagian dari armada Perseroan, umumnya perusahaan Airbus atau Boeing akan menawarkan pelatihan khusus untuk pilot Perseroan. Semua pilot maskapai penerbangan di Indonesia, termasuk pilot Perseroan, harus memiliki lisensi yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara ("DJPU"), yang mengharuskan pilot Indonesia untuk menjalani ujian sertifikasi ulang secara tahunan.

Perseroan juga mempekerjakan awak kabin dari seluruh propinsi di Indonesia sebagai bagian dari strategi Perseroan untuk mengembangkan "Garuda Indonesia Experience" untuk memperkenalkan penumpang Indonesia dengan budaya yang sudah dikenal dan untuk memperkenalkan penumpang asing dengan budaya dan keramah-tamahan Indonesia. Untuk memenuhi permintaan dari penumpang Internasional, Perseroan juga mempekerjakan awak kabin dari Jepang, Korea, dan Cina. Awak kabin Perseroan berpartisipasi dalam program pelatihan secara berkala dan telah memperoleh izin dari DJPU.

Perseroan memberikan pelatihan kepada pramugari Perseroan di sekolah kejuruan pramugari yang dimiliki sendiri. Perseroan menyediakan program pelatihan yang terdiri dari program studi dalam keselamatan, keamanan dan pelayanan. Program pelatihan terdiri dari 64 hari pelatihan dasar, 3 mentor pelatihan penerbangan dan satu penilai penerbangan. Perseroan juga telah melakukan keselamatan keamanan, tahunan dan layanan sesi pelatihan bagi pramugari Perseroan.

Saat ini, industri penerbangan Indonesia mengalami kekurangan pilot yang berpengalaman dan pada saat ini Perseroan berupaya untuk meningkatkan jumlah pilot-pilot yang direkrut dari luar negeri. Pada bulan Agustus 2010, Perseroan memperoleh persetujuan dari DJPU untuk mempekerjakan pilot asing untuk satu tahun dan dapat diperpanjang dengan kontrak. Selain itu, Perseroan juga bermaksud untuk mengatasi kekurangan pilot dengan promosi internal co-pilot menjadi pilot melalui *captaincy program* dan dengan menyewa eksternal pilot di Indonesia. Strategi Perseroan untuk mempekerjakan karyawan eksternal termasuk merekrut pilot Indonesia dengan pengalaman dari operator pesawat internasional lain, mempekerjakan warga negara asing untuk jangka pendek dan mempekerjakan pilot untuk jangka pendek dari maskapai penerbangan Indonesia lain di mana pilot tersebut jarang digunakan.

15. KESELAMATAN

Perseroan tunduk pada standar keselamatan yang diberlakukan oleh Menteri Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara adalah anggota dari International Civil Aviation Organization (ICAO), yang menetapkan standar keselamatan global di industri penerbangan. Badan otoritas penerbangan sipil di negara dimana maskapai penerbangan tersebut mengimplementasi dan menerapkan peraturan yang terkait dan bertanggung jawab untuk memastikan bahwa awak pesawat dan pesawat memenuhi standar yang telah ditetapkan. Anggota ICAO biasanya mengakui sertifikasi kepatuhan yang dikeluarkan oleh negara penerbit.

DJPU mempunyai yurisdiksi atas keselamatan operasional penerbangan, pemeliharaan dan standar pelatihan bagi seluruh maskapai penerbangan di Indonesia. DJPU juga mengeluarkan ketentuan dan peraturan yang terkait dengan, antara lain, perawatan dan pengoperasian pesawat, peralatan, dispatch, komunikasi, personil penerbangan dan hal-hal lainnya yang dapat mempengaruhi keselamatan udara. DJP Umewajibkan setiap maskapai penerbangan Indonesia untuk memberikan rekaman catatan keselamatan penerbangan kepada DJPU secara berkala, termasuk laporan insiden penerbangan atau kecelakaan pada pesawat udara selama periode laporan tersebut dan masalah keselamatan udara terkait lainnya. Untuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan-peraturan tersebut, DJPU melakukan inspeksi keselamatan secara berkala pada setiap maskapai penerbangan Indonesia. Kegagalan dalam memenuhi standar keselamatan dapat mengakibatkan denda atau sanksi administrasi lainnya. Perseroan telah mematuhi arahan dan langkah-langkah yang telah ditetapkan DJPU dan tidak pernah mendapatkan denda maupun hukuman material yang diakibatkan dari kegagalan dalam mematuhi standar keselamatan yang berlaku.

Selain sertifikasi standar keselamatan dan kepatuhan terhadap peraturan keselamatan DJPU, Perseroan diwajibkan untuk mematuhi peraturan standar keselamatan yang ditentukan oleh otoritas penerbangan dari setiap negara yang merupakan rute penerbangan Perseroan, serta standar keamanan internasional yang dikeluarkan oleh asosiasi seperti IATA. Perseroan diwajibkan untuk memperoleh sertifikasi dari pihak yang berwenang dari setiap negara yang merupakan rute penerbangan Perseroan. Karena maskapai penerbangan memiliki tanggung jawab untuk keselamatan penumpangnya, Perseroan juga memiliki risiko yang mungkin timbul sebagai akibat dari kegagalan memenuhi keselamatan penerbangan yang disebabkan oleh pihak bandara .

Perseroan berdedikasi untuk memastikan keselamatan penumpang dan menjaga kepatuhan terhadap semua undang-undang dan peraturan yang berlaku yang berhubungan dengan keselamatan penerbangan. Perseroan telah membentuk komite keselamatan yang terdiri dari anggota manajemen senior, untuk merumuskan kebijakan keselamatan dan memantau pelaksanaan kewajiban keselamatan yang terkait. Perseroan bertanggung jawab untuk membuat dan mendistribusikan manual keselamatan dan panduan pelatihan yang disetujui oleh DJPU kepada seluruh karyawan Perseroan. Perseroan secara berkala mengevaluasi keahlian, pengalaman dan catatan keselamatan dari pilot Perseroan.

Perseroan telah mengambil langkah-langkah untuk mengeliminasi faktor-faktor yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan. Perseroan memiliki 0,53 insiden penerbangan dari 1.000 keberangkatan pada tahun 2009 dan 0,34 insiden penerbangan dari 1.000 keberangkatan pada periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal

30 September 2010. Sebuah "insiden penerbangan" oleh DJPU disebut sebagai suatu kejadian selain kecelakaan, yang berhubungan dengan kegiatan usaha operasional pesawat udara yang mempengaruhi atau dapat mempengaruhi keselamatan operasinya. DJPU tidak menetapkan standar rasio insiden penerbangan yang dapat diterima.

Berbagai perjanjian *code-share* yang dimiliki Perseroan, termasuk perjanjian dengan Silk Air, China Airlines, China Southern Airlines, Korean Air, Malaysia Airlines, KLM Royal Dutch Airlines, Philippine Airlines, Singapore Airlines, Turkish Airlines dan Vietnam Airlines umumnya memerlukan mitra *code-share* untuk mengaudit masing-masing sistem manajemen keselamatan yang dimiliki. Audit keselamatan tersebut biasanya dilakukan sebelum memasuki perjanjian *code-share*. Pengakuan timbal balik atas standar keselamatan yang diberikan oleh pihak lain sangat penting dalam keberhasilan pelaksanaan perjanjian *code-share*. Perjanjian *code-share* Perseroan umumnya memberikan informasi mengenai kewajiban audit dimana masing-masing pihak harus dianggap mencukupi atau memuaskan dalam kurun waktu selama pihak tersebut terdaftar sebagai operator di bawah program audit IATA Operational Safety Audit (IOSA). Sesuai dengan persyaratan pendaftaran dari program IOSA, maskapai penerbangan diminta untuk memperbarui pendaftaran mereka secara tahunan dengan melaksanakan pembaharuan audit. Perseroan adalah maskapai penerbangan Indonesia pertama yang terdaftar sebagai operator di bawah program IOSA pada tahun 2008, dan registrasi terakhir telah diperbarui pada bulan April 2010. Registrasi tersebut akan berakhir pada bulan September 2012, apabila tidak diperbaharui kembali.

Pada tanggal 7 Maret 2007, Penerbangan Garuda Indonesia GA 200 menabrak landasan pacu saat mendarat di Bandara Adisucipto di Yogyakarta. Dari 133 penumpang dan awak pesawat, 21 penumpang dan awak kabin meninggal dunia. Penyelidikan Kecelakaan KNKT menentukan bahwa penyebab kecelakaan tersebut adalah kesalahan dari pilot, dimana pilot mengabaikan beberapa peringatan otomatis yang disebabkan oleh kecepatan pendaratan yang berlebihan serta melanggar prosedur Perseroan untuk membatalkan pendaratan. Pilot kemudian dihukum karena melakukan kelalaian kriminal, meskipun hukuman tersebut kemudian dibatalkan pada tahap banding. Sejak tahun 2007 sampai tanggal 30 September 2010, Perseroan telah membayar kompensasi kepada penumpang dan keluarga penumpang yang meninggal sekitar US \$ 82.400.000, dan Perseroan mengalami kerugian sebesar US \$ 21.600.000 sehubungan dengan penghapus bukuan (*write-off*) pesawat, dan Perseroan telah menerima sejumlah US \$ 104,0 juta sebagai kompensasi atas polis asuransi Perseroan. Pada tanggal 30 Juli 2010, istri dan anak dari awak kabin yang telah meninggal mengajukan tuntutan hukum di pengadilan Kyoto di Jepang dengan jumlah sebesar JPY 188,990,530 untuk kehilangan bantuan pasangan dan perkiraan kehilangan pendapatan. Sidang diadakan pada tanggal 5 Nopember 2010. Belum adanya penemuan yang telah dikeluarkan terkait sidang tersebut pada tanggal Prospektus ini.

Berikut adalah ringkasan dari kecelakaan besar penerbangan yang dialami Perseroan dalam 15 tahun terakhir:

- Pada tanggal 16 Januari 2002, penerbangan GA 421 dengan pesawat Boeing 737-300 terbang dari Ampenan ke Yogyakarta, terjatuh ketika kedua mesin mati (*flamed out*) saat menghadapi turbulensi parah selama penerbangan. Awak penerbangan tidak dapat melakukan *restart* mesin dan pesawat mendarat keras di sungai Bengawan Solo. Dari 60 penumpang dan awak di penerbangan, salah satu awak kabin meninggal dunia, dengan 13 penumpang dan anggota awak penerbangan menderita luka parah. Perseroan membayar sekitar USD1,4 juta sebagai kompensasi kepada para penumpang dan keluarga almarhum, dan Perseroan membayar kerugian sebesar US \$ 21.500.000 sehubungan dengan penghapus bukuan (*write-off*) pesawat. Perseroan menerima suatu agregat sebesar US \$ 22.900.000 sebagai kompensasi atas polis asuransi yang dimiliki.
- Pada tanggal 26 September 1997, penerbangan GA 152 pada Airbus 300 terbang dari Jakarta ke Medan, menabrak pohon di atas punggung bukit di Buah Nabar, Sumatera Utara ketika pesawat ada dalam mode pilot otomatis. Tak satu pun dari 234 penumpang dan awak pesawat yang selamat dari kecelakaan itu. Perseroan membayar sekitar US \$ 37,7 juta kompensasi kepada keluarga para penumpang yang meninggal dunia, dan Perseroan mengalami kerugian sebesar US \$ 14,4 juta sehubungan dengan *write-off* dari pesawat. Perseroan menerima agregat sebesar US \$ 52.100.000 sebagai kompensasi atas polis asuransi Perseroan.
- Pada tanggal 13 Juni 1996, penerbangan GA 865 pada pesawat McDonnell Douglas DC10-30 terbang dari Fukuoka, Jepang ke Denpasar, Indonesia, membatalkan *take-off* dari landasan pacu Bandara Internasional di Fukuoka, dan terbakar. Dari 275 penumpang dan awak pesawat, tiga penumpang meninggal dunia dan 16 penumpang dan dua anggota awak luka berat. Perseroan membayar sekitar US \$ 6,35 juta sebagai kompensasi kepada para penumpang dan keluarga penumpang yang meninggal, dan Perseroan mengalami kerugian sebesar US \$ 29.170.000 sehubungan dengan *write-off* dari pesawat. Perseroan menerima agregat sebesar US \$ 35.600.000 sebagai kompensasi atas polis asuransi Perseroan.

Segala klaim yang disampaikan mengenai 3 kecelakaan di atas telah diselesaikan. Terdapat suatu gugatan yang disampaikan pada Pengadilan Negeri Kyoto Jepang sehubungan dengan insiden penerbangan GA 200 yang belum diselesaikan sampai dengan prospektus ini diterbitkan. Dapat dilihat pada bagian Resiko Usaha-Resiko Terkait Industri Penerbangan-Reputasi dan bisnis Perseroan dapat terpengaruh akibat kecelakaan atau insiden pesawat.

16. FASILITAS DAN BANGUNAN

Kantor manajemen Perseroan berlokasi di Garuda City Bandara Internasional Soekarno-Hatta di Cengkareng, dekat Jakarta, memiliki fasilitas meliputi hanggar, area katering dan layanan penerbangan terkait lainnya. Perseroan juga memiliki beberapa properti yang disediakan untuk perumahan kru Perseroan yang berada di berbagai lokasi tujuan dimana Perseroan memiliki rute operasi, serta bangunan untuk pelatihan pilot dan pramugari, untuk menempatkan peralatan penerbangan seperti simulator. Perseroan juga memiliki beberapa bangunan yang terkait dengan kegiatan usaha perhotelan Perseroan.

a. Properti Berdasarkan Sewa

Pada tanggal 30 September 2010, Perseroan menyewa sekitar 21 bangunan dengan luas keseluruhan 9.000 meter persegi dari pihak ketiga atau BUMN lainnya.

Pada tanggal 30 September 2010, Perseroan menyewa sekitar 15 bangunan yang berlokasi di luar negeri keseluruhan 4.927 meter persegi dari pihak ketiga yang digunakan sebagai kantor penjualan dan pemasaran.

b. Fasilitas Bandara

Perseroan menyewa seluruh fasilitas di masing-masing bandara domestik dan internasional dimana Perseroan beroperasi. Penyewaan fasilitas layanan untuk penumpang di terminal meliputi ruang loket dan area keberangkatan, area pendukung operasi dan kantor pelayanan bagasi. Umumnya perjanjian sewa tersebut memiliki masa waktu sewa antara satu sampai lima tahun dan memiliki ketentuan-ketentuan tarif sewa yang disesuaikan secara berkala. Dari waktu ke waktu, Perseroan bertanggung jawab atas pemeliharaan, asuransi dan beban serta layanan lainnya yang berhubungan dengan fasilitas yang digunakan. Perseroan juga menyewa fasilitas perawatan pesawat di bandara-bandara tertentu. Umumnya Perseroan membayar beban penyediaan, pengoperasian dan pemeliharaan fasilitas tersebut. Hampir semua bandara dimana Perseroan beroperasi, Perseroan memiliki perjanjian layanan dan membayar penggunaan fasilitas bandara tersebut. Pada tanggal 9 Nopember 2010, Perseroan menandatangani *Memorandum of Understanding ("MOU")* dengan PT Angkasa Pura II terkait terminal yang khusus disediakan untuk Perseroan dan aliansi global maskapai penerbangan di Bandara Internasional Soekarno-Hatta di dekat Jakarta. Perseroan berharap terminal yang terdedikasi tersebut akan mulai beroperasi pada bulan Juli 2011. Pada 18 Nopember 2010, Perseroan juga menandatangani MOU dengan PT Angkasa Pura I terkait peningkatan pelayanan terminal yang khusus untuk Garuda Indonesia dan aliansi global maskapai penerbangan di Bandara Internasional Ngurah-Rai di Denpasar, Bali.

17. ASURANSI

Dalam menjalankan usahanya, Perseroan telah melakukan penutupan atas resiko-resiko yang mungkin dihadapi dengan polis-polis asuransi di bawah ini:

No.	Jenis Asuransi	Obyek Asuransi	Penanggung	No. Polis	Masa Berlaku	Jumlah Pertanggungan
1.	Airline Hull and Spares "All Risk" and Liability (Including Personal Accident)	90 pesawat: 3 Pesawat tipe B747-400, 6 pesawat tipe A330-300, 6 pesawat tipe A330-200, 12 pesawat tipe B737-300, 18 pesawat tipe B737-400, 5 pesawat tipe B737-500, 35 pesawat tipe B737-800, 4 buah pesawat tipe B737-300, dan 1 buah pesawat tipe B737-400.	PT Asuransi Jasa Indonesia (Persero) ("Jasindo") dan the Indonesian Aviation Insurance Consortium ("IAIC")	201.301.110.09.0032	30 Nopember 2010 (Catatan: Polis ini telah diperbarui berdasarkan Cover Note No.056/JPB/HSL/GIA/XII/2010 dengan masa berlaku sejak 1 Desember 2010 sampai 30 Nopember 2011)	Kerugian atau kerusakan pesawat udara sebesar USD 125,000,000

No.	Jenis Asuransi	Obyek Asuransi	Penanggung	No. Polis	Masa Berlaku	Jumlah Pertanggungan
2.	Airline Hull and Spares Deductible	90 pesawat: 3 Pesawat tipe B747-400, 6 pesawat tipe A330-300, 6 pesawat tipe A330-200, 12 pesawat tipe B737-300, 18 pesawat tipe B737-400, 5 pesawat tipe B737-500, 35 pesawat tipe B737-800, 4 buah pesawat tipe B737-300, dan 1 buah pesawat tipe B737-400.	Jasindo dan IAIC	201.301.110.09.0034	30 Nopember 2010 (Catatan: Polis ini telah diperbaharui berdasarkan Cover Note No.058/JPB/HSL/GIA/XII/2010 dengan masa berlaku sejak 1 Desember 2010 sampai 30 Nopember 2011)	US \$7,500,000
3.	Airline Hull and Spares War and Allied Perils	90 pesawat: 3 Pesawat tipe B747-400, 6 pesawat tipe A330-300, 6 pesawat tipe A330-200, 12 pesawat tipe B737-300, 18 pesawat tipe B737-400, 5 pesawat tipe B737-500, 35 pesawat tipe B737-800 4 buah pesawat tipe B737-300, dan 1 buah pesawat tipe B737-400.	Jasindo dan IAIC	201.301.110.09.0033	30 Nopember 2010 (Catatan: Polis ini telah diperbaharui berdasarkan Cover Note No.057/JPB/HSL/GIA/XII/2010 dengan masa berlaku sejak 1 Desember 2010 sampai 30 Nopember 2011)	US \$600,000,000
4.	Aviation War, Hijacking and Other Perils Excess Liability	90 pesawat: 1 Pesawat tipe B747-400, 6 pesawat tipe A330-300, 4 pesawat tipe A330-200, 6 pesawat tipe B737-300, 11 pesawat tipe B737-400, 16 pesawat tipe B737-800, 2 buah pesawat tipe B737-300, dan 1 buah pesawat tipe B737-400.	Jasindo dan IAIC	201.301.110.09.0035	30 Nopember 2010 (Catatan: Polis ini telah diperbaharui berdasarkan Cover Note No.059/JPB/HSL/GIA/XII/2010 dengan masa berlaku sejak 1 Desember 2010 sampai 30 Nopember 2011)	US \$ 1,000,000,000
5.	Asuransi Kecelakaan	20 orang Staff Perseroan Catatan: Kami tidak menemukan keterangan atas 20 orang staff Perseroan yang menjadi obyek asuransi dalam polis tersebut.	PT Asuransi Parolamas ("Parolamas")	JKT/PA/00004/10	15 April 2011	Meninggal dunia Rp25.000.000; Cacat Tetap Rp25.000.000; Beban pengobatan Rp2.500.000.
6.	Asuransi tambahan (Extra Cover) penumpang domestik dan haji	Penumpang domestik dan haji	Jasindo	201.705.200.10.9009	10 April 2013	Meninggal dunia Rp1.000.000.000; Cacat tetap Rp1.000.000.000; Beban Perawatan Rp275.000.000; Beban penguburan Rp100.000.000.
7.	Asuransi Cash in Safe	Uang sejumlah US \$ 828.138 atau senilai Rp5.332.373.690	Parolamas	JKT/CIS/00005/10	15 April 2011	Rp5.332.373.690
8.	Asuransi Cash in Transit	Uang sejumlah US \$ 11,282,757 dan Rp26.433.869.231	Parolamas	JKT/CIT/00013/10	15 April 2011	US \$ 1.000.000, Rp1.000.000.000 per klaim

No.	Jenis Asuransi	Obyek Asuransi	Penanggung	No. Polis	Masa Berlaku	Jumlah Pertanggungan
9.	<i>Property All Risk Insurance</i>	Properti (Bangunan beserta fasilitas dan mesin-mesin)	Jasindo	201.297.200.10.00081	15 April 2011	Rp735.266.760.000
10.	<i>Indonesian Earthquake Standard</i>	Properti (Bangunan beserta fasilitas dan mesin-mesin)	Jasindo	201.203.200.10.00082	15 April 2011	735.266.760.000
11.	Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang Udara.	Penumpang yang sah atau calon penumpang yang telah membayar tiket yang selanjutnya disetorkan kepada PT Jasa Raharja	PT Jasa Raharja	DS/PERJ/DZ-3029/03	Perjanjian ini berlaku dan mengikat para pihak terhitung sejak tanggal ditandatanganinya perjanjian. <i>Catatan:</i> Kami tidak menemukan tanggal berakhirnya jangka waktu.	Meninggal dunia Rp50.000.000; Cacat tetap Rp50.000.000; Beban rawatan Rp25.000.000; beban penguburan Rp1.000.000;
12.	<i>Personal Accident Crew Insurance</i>	802 orang Pilot/co-pilot, 2.036 pramugari, dan 20 orang <i>flight observer</i> .	Jasindo	201.733.200.10.00025	12 bulan sejak 1 Agustus 2010	Pilot/Co-Pilot US \$ 150,000/ orang; <i>flight observer</i> US \$ 125,000/ orang; Pramugari US \$75,000/ orang
13.	<i>Lost of Licence Insurance</i> untuk lisensi pilot.	714 orang Pilot/co-pilot	Jasindo	201.733.200.10.00026	12 bulan sejak 1 Agustus 2010	US \$ 150,000/ Pilot/ Co-Pilot
14.	<i>Contractor's Plant and Machinery Insurance</i>	Ground Support Equipment (GSE) milik GMF.	Jasindo	201.733.200.10.00013	15 April 2011	Rp21.325.704.672
15.	<i>Directors and Officers Liability Insurance</i>	Tanggung jawab Directors dan Officers	Jasindo	201.733.200.10.00018	18 Maret 2011	US \$ 30,000,000
16.	<i>Electronic Equipment Insurance</i>	Peralatan Elektronik non Simulator (Electric Power Distribution, dan Peralatan IT)	Jasindo	201.297.200.10.00083	15 April 2011	Rp92.094.443.600
17.	<i>Electronic Equipment Insurance</i>	Peralatan Elektronik Simulator (Flight Simulator Fokker 28, Flight Simulator B747-200, Flight Simulator B747-300/400, Cabin Service Trainer, Life Raft)	Jasindo	201.297.200.10.00084	15 April 2011	US \$ 4,637,653.19
18.	<i>Machinery Breakdown Insurance</i>	Mesin dan perlengkapannya (untuk mesin pelengkap bangunan di Jakarta, Bandara Soekarno Hatta-GA Cargo Area, Sentra Operasi, Sport Centre, dan Gedung Manajemen dan Bandara Soekarno Hatta-GMF)	Jasindo	201.404.200.10.00014	15 April 2011	Rp46.739.730.000

No.	Jenis Asuransi	Obyek Asuransi	Penanggung	No. Polis	Masa Berlaku	Jumlah Pertanggungan
19.	Travel Accident Insurance, Travel Inconvenience Insurance	Seluruh pemegang kartu Executive Card + Garuda Indonesia yang merupakan anggota aktif dan syah saat melakukan perjalanan menurut jadwal penerbangan Garuda Indonesia	Jasindo	201.705.200.09.00064	20 Nopember 2010 (Catatan: Polis ini telah diperbarui dengan polis No.201.705.200.09.00055 yang berlaku sejak 20 Nopember 2010 sampai 20 Nopember 2011)	Kematian Rp1.000.000.000; Kehilangan Tertentu Rp1.000.000.000.

Antara Perseroan, Jasindo dan PT Jasa Raharja terdapat hubungan afiliasi. Manajemen Perseroan menyatakan bahwa premi asuransi diatas yang telah dibayarkan oleh Perseroan cukup untuk pertanggungan asuransi terhadap aset Perseroan.

Indonesia merupakan pihak yang terlibat pada Konvensi Warsawa, yang menetapkan prinsip pertanggungjawaban terbatas pada perusahaan angkutan udara berdasarkan praduga kesalahan. Sebagai anggota IATA, Perseroan merupakan pihak pada Perjanjian Intercarrier IATA mengenai Kewajiban terhadap Penumpang (*IATA Intercarrier Agreement on Passenger Liability*) dan pada Perjanjian atas Tindakan-tindakan dalam mengimplementasi Perjanjian Intercarrier IATA (*Agreement on Measures to Implement the IATA Intercarrier Agreement*) berdasarkan mana perusahaan penerbangan yang menandatangani perjanjian telah menyetujui bahwa penumpang terluka atau korban penumpang yang meninggal dapat menerima kompensasi sampai dengan 100.000 *Special Drawing Rights* ("SDR"). SDR merupakan unit mata uang buatan yang diciptakan oleh International Monetary Fund dan 100.000 SDR merupakan setara dengan sekitar US \$ 154,546 pada 30 September 2010.

Perseroan berkeyakinan bahwa Perseroan telah menjaga nilai pertanggungan asuransi yang memadai untuk kewajiban maksimum sipil yang dapat dikenakan apabila terjadi insiden cedera atas penumpang di dalam naungan hukum Indonesia, Konvensi Warsawa atau perjanjian bilateral lainnya yang berlaku.

18. KEPATUHAN PERATURAN LINGKUNGAN

Perseroan mematuhi peraturan kebisingan di Indonesia dan tingkat kebisingan pesawat Perseroan telah mendapatkan sertifikasi dari DJPU. Bandara di Indonesia dimana Perseroan beroperasi tunduk pada peraturan yang berkaitan dengan pembuangan substansi tertentu ke permukaan dan dibawah permukaan air, peraturan pengelolaan bahan berbahaya, minyak, bahan-bahan limbah, dan tingkat kebisingan. Perseroan juga mematuhi peraturan lingkungan dan kebisingan di setiap negara dimana Perseroan memiliki rute penerbangan. Perseroan mematuhi aturan yang berlaku yang berkaitan dengan peraturan lingkungan dan kebisingan di Indonesia.

19. HAK ATAS KEKAYAAN INTELEKTUAL

Perseroan memiliki berbagai hak kekayaan intelektual yang berhubungan dengan kegiatan usaha Perseroan. Hak tersebut didapatkan pada kegiatan usaha Perseroan dan sebagai tambahan nilai pada pengadaan peralatan Perseroan dari pihak ketiga yang sifatnya tidak eksklusif dan tidak boleh dialihkan. Perseroan memiliki berbagai *brand* "Garuda Indonesia", "Citilink", serta logo Perseroan dan SBU Citilink.

No	Nama Dokumen dan Nomor Pendaftaran	Ciptaan/ Merek Dagang yang dilindungi	Masa Berlaku
Hak Cipta			
1	Surat Pendaftaran Ciptaan dengan nomor Pendaftaran 021268 tanggal 11 April 2001	Seni Motif dengan judul Flora Dasar Biru	-
2	Surat Pendaftaran Ciptaan dengan nomor Pendaftaran 021269 tanggal 11 April 2001	Seni Motif dengan judul Flora Dasar Hijau	-
3	Surat Pendaftaran Ciptaan dengan nomor Pendaftaran 022676 tanggal 29 Juli 2002	Seni Lukis dengan judul Stilasi Bungan Daerah Iklim Tropis Pada Pesawat	-
4	Surat Pendaftaran Ciptaan dengan nomor pendaftaran 029343 20 Februari 2006	Program Komputer dengan judul Online Payment Garuda Indonesia	-
Merek Dagang			
5	Sertifikat Merek tanggal 29 Agustus 2002 dengan nomor pendaftaran 514896 tanggal 29 Agustus 2002	<u>Merek:</u> Citilink <u>Warna:</u> Merah, Putih <u>Kelas dan Jenis:</u> 39, Jasa transportasi udara, pengantaran barang (cargo), menjual tiket dalam. Luar negeri (travel biro).	29 Agustus 2012

No	Nama Dokumen dan Nomor Pendaftaran	Ciptaan/ Merek Dagang yang dilindungi	Masa Berlaku
6	Sertifikat Merek Nomor IDM000025157 tanggal 29 Desember 2004 dengan nomor pendaftaran V00-2003-03694-03698 tanggal 29 Desember 2004	<u>Merek:</u> Garuda Indonesia <u>Warna:</u> Putih Biru tua, Hijau <u>Kelas dan Jenis:</u> 39, Penerbangan	29 Desember 2014
7	Sertifikat Merek Nomor IDM000025158 tanggal 29 Desember 2004 dengan nomor pendaftaran V00-2003-03696-03700 29 Desember 2004	<u>Merek:</u> Garuda Indonesia <u>Warna:</u> Biru tua, Hijau, Hijau Muda, Putih <u>Kelas dan Jenis:</u> 39, Penerbangan	29 Desember 2014
8	Sertifikat Merek Nomor IDM000024226 tanggal 22 Desember 2004 dengan nomor pendaftaran V00-2003-03693-03697 tanggal 22 Desember 2004	<u>Merek:</u> Garuda Indonesia <u>Warna Dasar:</u> Putih; <u>Warna Logo:</u> Dark Blue & Dark Aqua; <u>Kelas dan Jenis:</u> 39, Penerbangan Huruf GA di bawah logo berwarna Dark Blue	22 Desember 2014
9	Sertifikat Merek Nomor IDM000024227 tanggal 22 Desember 2004 dengan nomor pendaftaran V00-2003-03695-03699 tanggal 22 Desember 2004	<u>Merek:</u> Garuda Indonesia <u>Warna Dasar:</u> Dark Blue; <u>Warna Logo:</u> Light Aqua & Green; Huruf GA di belakang Logo berwarna Putih <u>Kelas dan Jenis:</u> 39, Penerbangan	22 Desember 2014

20. PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA

Strategi Perseroan untuk mengembangkan sumber daya manusia dilaksanakan melalui sistem *Human Capital Management*, yang mencakup berbagai tahap pengembangan sumber daya manusia termasuk akuisisi bakat, pembelajaran dan pengembangan, kinerja manajemen dan penghargaan, hubungan karyawan dan manajemen bakat dan pengembangan organisasi. *Human Capital Management System* memungkinkan Perseroan untuk memantau dan mengalokasikan sumber daya untuk mengelola pengembangan karyawan Perseroan. Sebagai contoh, Perseroan menyediakan program pelatihan berdasarkan kebutuhan karyawan untuk mendukung perkembangan mereka dan meningkatkan kinerja mereka dan karir. Selain itu, pengembangan program bagi pemimpin masa depan disusun melalui program pengembangan manajemen. Perseroan juga menerapkan reward yang terintegrasi dan sistem manajemen kinerja untuk memotivasi karyawan untuk memberikan potensi penuh mereka dan kompetensi untuk mendukung kinerja Perseroan.

Dalam rangka untuk mempertahankan pertumbuhan yang berkelanjutan, Perseroan juga menerapkan strategi pengelolaan bakat yang meliputi perolehan bakat dan pengembangan bakat. Strategi pengelolaan bakat Perseroan meliputi membangun dan mengembangkan bakat, merekrut ahli dalam pengelolaan bakat dan meminjam untuk jangka waktu sementara dengan cara bekerja sama dengan operator pesawat lainnya.

Perseroan juga telah memperkenalkan langkah-langkah sebagai patokan bagi tiap posisi dan karyawan dengan tujuan untuk meningkatkan produktivitas yang ditandai dengan adanya transparansi dan meritokrasi. Perseroan juga telah mengembangkan dan mengimplementasikan program FLY-HI yang bertujuan untuk mempromosikan budaya Perseroan dan nilai-nilai, termasuk efisiensi dan efektivitas, loyalitas, jiwa *customer service*, kejujuran dan keterbukaan dan integritas. Perseroan berkeyakinan bahwa nilai-nilai ini akan memberikan bimbingan kepada karyawan Perseroan dalam bekerja untuk mencapai tujuan Perseroan.

21. TANGGUNG JAWAB SOSIAL PERUSAHAAN

Perseroan berkomitmen untuk memenuhi tanggung jawab sosialnya kepada masyarakat. Perseroan telah berfokus pada berbagai bidang seperti pendidikan, pengembangan masyarakat, olahraga dan lingkungan.

Sebagai bagian dari komitmen Perseroan dalam hal pendidikan, Perseroan menempatkan program tanggung jawab sosial dalam rangka memberikan kuliah bagi siswa miskin dan kesempatan agar dapat berpartisipasi dalam kegiatan di luar negeri. Perseroan juga memberikan bantuan teknis dan pemasaran kepada usaha kecil dan menengah untuk meningkatkan kualitas produk mereka dan mengembangkan kemampuan pemasaran mereka. Perseroan juga memberikan sponsor untuk mendukung bakat baru olahraga, khususnya untuk tenis.

Perseroan juga berhasil menerapkan program "One Tree One Passenger", dimana Perseroan menyisihkan sebagian dari penghasilannya yang berasal dari pendapatan penumpang dari penumpang Jepang dan Australia dan menyumbangkan dananya untuk Taman Nasional Sebangau di Kalimantan Tengah dan Yogyakarta, Jawa Tengah untuk proyek reboisasi. Bersama dengan World Wildlife Fund, Perseroan menanam pohon seluas sekitar 300 hektar untuk kedua daerah secara keseluruhan. Sebagai hasil dari proyek-proyek reboisasi, baik Sebangau Taman Nasional dan Yogyakarta kini telah berkembang menjadi tujuan eko-wisata yang berdampak pada peningkatan bisnis masyarakat di sekitarnya.

22. RISET DAN PENGEMBANGAN

Perseroan memiliki unit *Commercial Research* yang memiliki tanggung jawab untuk memastikan tersedianya hasil riset komersial yang meliputi riset tentang pasar dan kinerja Perseroan, persaingan serta pelanggan yang akurat, tepat waktu dan relevan untuk mendukung pemilihan strategi pemasaran yang tepat. Pada tahun 2011 rencana Perseroan lebih kepada memberdayakan hasil riset *Brand Positioning* dan *Market Segmentation* serta untuk berlangganan data MIDT (*Marketing Information Data Tape*). Pemanfaatan hasil riset ditujukan untuk pengembangan produk oleh unit-unit lain di Perseroan, seperti pengembangan layanan pre/in/post-flight dan pengembangan jaringan penerbangan Perseroan.

BAB IX. INDUSTRI PENERBANGAN DI INDONESIA

Bab ini, termasuk data statistik dan table yang ada di dalamnya, telah disusun berdasarkan laporan yang dibuat oleh SAP Group untuk Perseroan tanggal 5 Nopember 2010. SAP Group merupakan konsultan industri penerbangan dengan fokus di wilayah Asia Pasifik. Baik para penjamin pelaksana emisi maupun pihak lain yang terafiliasi dapat memberikan representasi atas keakuratan informasi yang ada di dalamnya. SAP Group telah menyiapkan laporannya yang didasarkan pada (i) informasi yang tersedia di publik yang diberikan oleh pihak-pihak yang terkait dengan industri, (ii) informasi publik yang dikeluarkan oleh pihak ketiga termasuk survey pasar dan informasi publik yang dikeluarkan oleh agen pemerintah dan departemen di industri terkait, (iii) informasi dari data-data yang dikumpulkan dan disimpan oleh SAP Group secara rutin, dan (iv) informasi yang disediakan bagi SAP Group oleh pihak-pihak penting yang terkait dengan pasar dan industri.

UMUM

Industri penerbangan Asia Pasifik telah berkembang dengan cepat dalam beberapa tahun terakhir. Menurut IATA, kawasan Asia Pasifik telah menjadi pasar industri penerbangan terbesar di tahun 2009, dengan sekitar 647 juta penumpang, atau sebesar 27% dari wisatawan dunia, berkunjung ke, dari, atau di dalam kawasan Asia Pasifik dengan menggunakan penerbangan komersial pada tahun tersebut. Sementara itu, di tahun 2009 di Amerika Utara tercatat sekitar 638 juta orang terbang dengan menggunakan pesawat komersial.

Tingkat pertumbuhan di kawasan Asia Pasifik diperkirakan akan terus meningkat dalam 20 tahun mendatang. Sebagai contoh, jika penumpang di kawasan Asia Pasifik terbang pada tingkat yang sama per tahunnya sebesar penumpang di Amerika Serikat, maka perkembangan industri penerbangan global akan naik tiga kali lipat.

Pertumbuhan Penumpang Asia Pasifik

Pertumbuhan penumpang, yang diukur dengan RPK, secara historis telah menunjukkan pertumbuhan yang pesat dibandingkan dengan pertumbuhan PDB. Penumpang internasional naik dengan CAGR sebesar 4,6% dari tahun 1985 sampai dengan tahun 2009. Selama periode tersebut, jumlah penumpang di Asia Pasifik tercatat tumbuh pada tingkat tertinggi di dunia dan diperkirakan akan terus naik secara signifikan di tahun-tahun mendatang. Volume penumpang di Asia Pasifik berjumlah sangat besar dan Asia Pasifik membukukan volume penumpang sekitar 27% dari penerbangan dunia pada tahun 2009.

Penumpang yang bepergian di wilayah Asia Pasifik diperkirakan naik dengan pertumbuhan rata-rata majemuk per tahun sebesar 7,1% dari tahun 2009 sampai dengan tahun 2029 dan penumpang yang pergi dan datang di wilayah Asia Pasifik diperkirakan tumbuh pada tingkat CAGR 6,8% dalam periode yang sama.

Tabel berikut mengambarkan pertumbuhan historis CAGR penumpang yang bepergian, yang diukur dengan RPK, dari tahun 1985 sampai tahun 2009 dan proyeksi pertumbuhan CAGR periode 2009 sampai tahun 2029, baik global maupun Asia Pasifik:

	CAGR Historis						Proyeksi
	1985-1990	1990-1995	1995-2000	2000-2005	2005-2009	1985-2009	
Global	6,8%	3,3%	5,7%	4,1%	2,9%	4,6%	5,3%
Di Regional							
Di Cina	16,7%	25,4%	5,4%	13,5%	13,5%	14,8%	7,9%
Di Eropa	8,7%	3,5%	7,5%	4,6%	2,7%	5,5%	4,1%
Di Timur Tengah	1,9%	1,3%	5,7%	4,6%	9,6%	4,4%	6,0%
Di Amerika Utara	4,6%	2,6%	5,3%	3,6%	-2,0%	3,0%	2,8%
Di Timur Tengah Asia ^(a)	9,2%	6,1%	3,2%	0,9%	1,2%	4,2%	2,5%
Di Oceania	7,1%	10,2%	2,9%	4,4%	4,5%	5,8%	5,3%
Di Amerika Selatan	2,8%	3,2%	6,2%	3,7%	10,8%	5,1%	7,5%
Di Asia Selatan ^(b)	2,1%	5,6%	1,0%	8,5%	14,5%	5,9%	9,3%
Di Asia Tenggara ^(c)	11,1%	12,5%	-0,1%	7,6%	3,7%	7,0%	8,3%

Sumber: The Boeing Company, Current Market Outlook, 2003, 2009, dan 2010.

(a). Jepang, Korea Utara dan Korea Selatan

(b). India, Pakistan, dan Afghanistan

(c). Brunei, Burma, Kamboja, Indonesia, Laos, Malaysia, Philipina, Singapura, Taiwan, Thailand, dan Vietnam

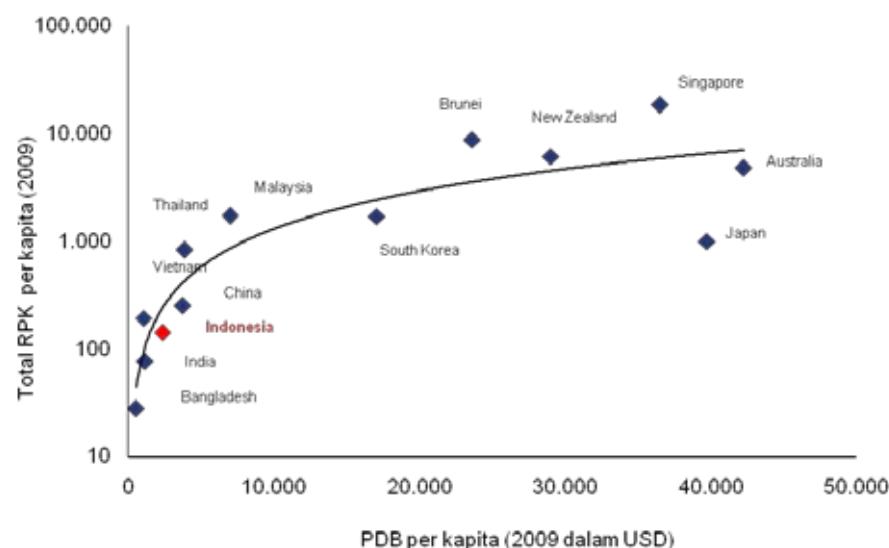
Pertumbuhan Penumpang di Indonesia

PDB Indonesia telah mengalami pertumbuhan ekonomi yang kuat dimana telah memberikan kontribusi terhadap pengembangan negara berkembang kelas menengah dan meningkatkan permintaan untuk pelayanan lalu lintas udara. Tabel berikut menggambarkan ringkasan dari pertumbuhan penumpang yang menggunakan jalur udara di Indonesia dari tahun 2000 sampai dengan tahun 2008.

Penumpang (dalam jutaan)	Penumpang (dalam jutaan)									CAGR (2000-2008)
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Udara (domestik)	7,6	9,2	12,3	19,2	23,8	28,8	34,0	39,2	37,4	22,0%
Udara (internasional)	4,7	4,7	4,8	4,3	5,4	5,7	5,7	6,6	7,3	5,6%

Sumber: Direktorat Transportasi Udara Indonesia, Badan Pusat Statistik, and sumber lain, Oktober 2010.

Walaupun Indonesia diharapkan memiliki pertumbuhan PDB tertinggi di regional Asia Pasifik, industri perhubungan udara Indonesia relatif belum ditembus. Gambar di bawah ini memberikan ringkasan mengenai hubungan antara PDB dan RPK per kapita untuk bebagai negara di regional Asia Pasifik untuk tahun 2009.



Sumber: The SAP Group.

Tingginya pertumbuhan lalu lintas udara dapat didorong oleh beberapa faktor termasuk: (1) pertumbuhan yang kuat di ASEAN dan terutama di Indonesia (2) pertumbuhan populasi dan urbanisasi di Asia Pasifik (3) Peningkatan Perjalanan dan Pengunjung Internasional (4) Pengembangan Model LCC (5) Liberalisasi Peraturan dan Pengembangan Infrastruktur.

(1) Pertumbuhan yang kuat di ASEAN dan terutama di Indonesia

Untuk periode dari tahun 2002 sampai dengan 2009, Cina, Indonesia dan Vietnam memiliki PDB per kapita tertinggi dalam Dolar Amerika Serikat. Selama periode ini, PDB per kapita di Cina meningkat dengan CAGR 18,6%, sedangkan PDB per kapita untuk Indonesia meningkat dengan CAGR 14,0% selama periode yang sama. Selain itu, berdasarkan IMF, Indonesia diharapkan memiliki pertumbuhan PDB tertinggi di regional Asia Pasifik dari tahun 2009 sampai dengan tahun 2014, dengan proyeksi CAGR sebesar 13,6% untuk periode terkait.

Negara	PDB 2002 (USD)		PDB 2009 (USD)		CAGR PDB (2002-2009)	Proyeksi CAGR PDB (2009-2014) ^(a)
	Total (dalam jutaan)	Per kapita	Total (dalam jutaan)	Per kapita		
Indonesia.....	195.593	928	539.377	2.329	15,6%	14,0%
Thailand.....	126.877	1.999	263.979	3.941	11,0%	10,2%

Negara	PDB 2002 (USD)		PDB 2009 (USD)		CAGR PDB (2002-2009)	Proyeksi CAGR PDB (2009- 2014) ^(a)	
	Total (dalam jutaan)	Per kapita	Total (dalam jutaan)	Per kapita			
Malaysia	100.845	4.112	192.955	6.950	9,7%	7,8%	9,1%
Singapura	90.640	22.028	182.231	36.379	10,5%	7,4%	7,9%
Philipina	76.814	958	161.196	1.748	11,2%	9,0%	10,4%
Vietnam	35.097	440	93.164	1.068	15,0%	13,5%	10,2%
Kamboja	4.283	327	10.871	768	14,2%	13,0%	9,8%
Cina	1.453.833	1.132	4.984.731	3.735	19,2%	18,6%	12,4%
India.....	514.253	477	1.236.943	1.032	13,4%	11,6%	11,9%
Bangladesh.....	49.560	340	94.602	583	9,7%	8,0%	9,3%
Rata-rata ^(b)		887		2.409		15,3%	
Rata-rata ^(c)		1.324		2.751		11,0%	
Australia.....	426.470	21.571	994.246	45.285	12,9%	11,2%	7,5%
Selandia Baru	60.747	15.339	117.794	27.259	9,9%	8,6%	6,6%

Sumber: IMF, World Economic Outlook Database, Oktober 2010

(a) Total Pertumbuhan PDB saat ini [dalam harga Dolar Amerika Serikat].

(b) Seluruh negara Asia yang tertera.

(c) Seluruh negara Asia yang tertera kecuali India, Cina, dan Bangladesh.

(2) Pertumbuhan Populasi dan Urbanisasi di Asia Pasifik

Kenaikan pertumbuhan populasi dan urbanisasi di Asia Pasifik, persentase total populasi yang tinggal di wilayah metropolitan dan perkotaan (urban), diharapkan akan memberikan kontribusi terhadap pertumbuhan layanan penerbangan di wilayah Asia Pasifik. Populasi penduduk yang tinggal di daerah perkotaan umumnya memiliki tingkat pendapatan rumah tangga rata-rata lebih tinggi dan populasi tersebut bermukim di lokasi yang lebih dekat dengan bandara dibandingkan dengan populasi yang tinggal di wilayah terpencil (rural). Indonesia diharapkan menjadi bukti salah satu negara yang memiliki tingkat urbanisasi yang tinggi di regional.

Berdasarkan data dari IMF, urbanisasi di Cina diperkirakan akan naik dari 46,1% pada tahun 2009 menjadi 72,3% pada tahun 2050, di India akan naik dari 29,7% pada tahun 2009 menjadi 56,4% pada tahun 2050 dan di Indonesia akan meningkat dari 44,0% pada tahun 2009 menjadi 65,95% di tahun 2050.

Tabel di bawah ini memberikan informasi data aktual populasi tahun 2009 dan perkiraan pertumbuhan rata-rata CAGR tahun 2009-2015 di beberapa negara Asia Pasifik:

Negara	Kota dan sekitar perkotaan dengan 1 juta jiwa atau lebih					
	Populasi		Urbanisasi (% dari total populasi yang tinggal di daerah)		Jumlah kota/ Sekitar kota	Persentase populasi perkotaan
	2009 Aktual	2009- 2015 CAGR	2009 Aktual	2050F		
Indonesia	229.964.723	1,3%	44,0%	65,9%	7	18,0%
Filipina	91.983.102	2,0%	48,7%	69,4%	2	22,0%
Vietnam	87.279.754	1,2%	29,8%	59,0%	3	50,0%
Thailand	67.764.033	1,0%	33,6%	60,0%	1	32,3%
Myanmar	50.019.775	2,0%	33,0%	62,9%	1	27,0%
Malaysia	27.467.837	1,7%	71,3%	87,9%	1	8,0%
Kamboja	14.805.358	1,0%	19,8%	43,8%	1	50,0%
Singapura	4.987.600	1,7%	100,0%	100,0%	1	100,0%

Negara	Kota dan sekitar perkotaan dengan 1 juta jiwa atau lebih					
	Populasi		Urbanisasi (% dari total populasi yang tinggal di daerah)		Jumlah kota/ Sekitar kota	Percentase populasi perkotaan
	2009 Aktual	2009- 2015 CAGR	2009 Aktual	2050F		
China	1.331.460.000	0,5%	46,1%	73,2%	93	43,0%
India	1.155.347.678	1,3%	29,7%	54,2%	40	40,0%
Bangladesh	162.220.762	1,4%	27,6%	56,4%	3	46,0%
Australia	21.874.900	1,3%	88,9%	93,8%	5	69,0%
Selandia Baru	4.315.800	1,0%	86,2%	90,9%	1	34,0%

Sumber: IMF World Economic Outlook Database Oktober 2010, dan PBB, World Urbanization Prospects: The 2009 Revision Population Database Oktober 2010.

(3) Peningkatan Perjalanan dan Pengunjung Internasional

Indonesia diuntungkan dengan adanya kenaikan kedatangan pengunjung dan wisatawan internasional, terutama mereka yang berasal dari negara-negara anggota ASEAN, memasuki negara Indonesia. Kenaikan PDB di negara-negara anggota ASEAN memberikan kontribusi terhadap kenaikan pengunjung dan wisatawan asing dari beberapa negara tersebut.

a. Kedatangan di wilayah negara-negara anggota ASEAN

Tarif untuk perjalanan dan pariwisata internasional untuk negara-negara di Asia Tenggara naik secara signifikan pada beberapa tahun terakhir, dengan pendatang dari negara-negara ASEAN yang memberikan kontribusi terhadap pertumbuhan tersebut, sebagai dampak dari pertumbuhan PDB dari negara-negara anggota ASEAN. Tabel berikut memberikan informasi kedatangan wisatawan dan pendatang yang berasal dari negara-negara anggota ASEAN dan pertumbuhan rata-rata CAGR untuk periode 2005-2009:

Negara anggota ASEAN	Jumlah kedatangan 2009			Total kedatangan CAGR (2005- 2009)	% kedatangan dari negara anggota ASEAN terhadap total kedatangan
	ASEAN	Lainnya	Total		
Malaysia	18.386.363	5.259.828	23.646.191	9,5%	77,8%
Thailand	4.007.582	10.083.417	14.090.999	5,2%	28,4%
Singapura	3.650.924	6.030.335	9.681.259	2,0%	37,7%
Indonesia	1.582.378	4.869.622	6.452.000	6,6%	24,5%
Vietnam	318.917	3.453.342	3.772.259	2,1%	8,5%
Filipina	(a)	(a)	2.704.967	0,8%	(a)
Kamboja	692.819	1.468.758	2.161.577	11,0%	32,1%
Laos	1.611.009	397.354	2.008.363	16,4%	80,2%
Myanmar	524.003	238.544	762.547	3,7%	68,7%
Brunei	77.718	79.746	157.464	5,5%	49,4%
Total	30.851.713	31.880.946	65.437.626	6,3%	47,1%

Sumber: ASEAN Tourism Statistics Database per Juni 2010.

(a) tidak terdapat data pada saat penerbitan

b. Kedatangan Pengunjung Asing ke Indonesia

Tabel di bawah memberikan ringkasan mengenai kedatangan berdasarkan negara asal pada periode 2002-2009. Pada periode tersebut, wisatawan dari Malaysia meningkat secara signifikan, terutama dikarenakan oleh perkenalan layanan LCC antara kedua negara dan yang berdampak kepada penurunan tarif tiket penerbangan pada rute-rute tersebut.

Negara asal	Kedatangan Pengunjung Asing ke Indonesia								CAGR (2002- 2009)
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
Singapura	1.447.315	1.469.282	1.644.717	1.417.803	1.401.804	1.352.412	1.397.056	1.272.862	-1,8%
Malaysia	475.163	466.811	622.541	591.358	769.988	891.353	1.117.454	1.179.366	13,9%
Lainnya	163.258	147.227	163.896	164.845	156.553	246.311	280.097	320.456	10,1%
ASEAN	2.085.736	2.083.320	2.431.154	2.174.006	2.328.345	2.490.076	2.794.607	2.772.684	4,2%
Australia	346.245	268.538	406.389	391.862	226.981	314.432	450.178	584.437	7,8%
Jepang	620.722	463.088	615.720	517.879	419.213	508.820	546.713	475.766	-3,7%
Cina	36.685	40.870	50.856	112.164	147.245	230.476	337.082	395.013	40,4%
Korea Selatan	210.581	201.741	228.408	251.971	295.514	327.843	320.808	256.522	2,9%
Taiwan	400.334	381.877	384.226	247.037	236.384	227.586	224.194	203.239	-9,2%
Lainnya	203.551	184.522	202.637	211.212	225.058	306.469	299.468	277.432	4,5%
Negara lainnya di Asia Pasifik	1.818.118	1.540.636	1.888.236	1.732.125	1.550.395	1.915.626	2.178.443	2.192.409	2,7%
United Kingdom	160.077	98.916	113.578	163.898	110.412	121.599	150.412	169.271	0,8%
Perancis	96.844	75.945	91.710	109.567	98.853	104.473	125.216	159.924	7,4%
Belanda	110.631	91.446	92.152	114.687	110.272	106.987	140.771	143.485	3,8%
Lainnya	625.529	438.513	536.844	574.154	521.273	585.270	658.758	674.960	1,1%
Eropa	833.004	605.904	720.706	798.408	730.398	796.730	924.745	978.369	2,3%
Amerika	222.052	175.546	209.779	209.511	184.525	220.202	239.678	229.824	0,5%
Afrika dan Timur Tengah	74.490	61.615	71.290	88.051	77.688	83.125	97.024	150.444	10,6%
Total	5.033.400	4.467.021	5.321.165	5.002.101	4.871.351	5.505.759	6.234.497	6.323.730	3,3%

Source: Biro Pusat Statistik per Oktober 2010.

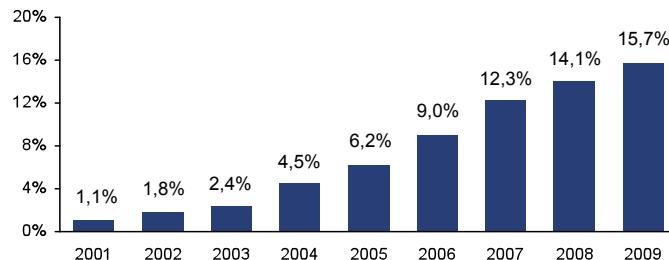
(4) Pengembangan Model LCC

Beban penerbangan berkurang sejalan dengan peningkatan efisiensi dan daya saing, khususnya diantara perusahaan penerbangan yang memberikan layanan LCC. Layanan LCC telah berdampak besar bagi industri penerbangan di Asia Pasifik dan ASEAN. Beberapa dampak yang diberikan antara lain:

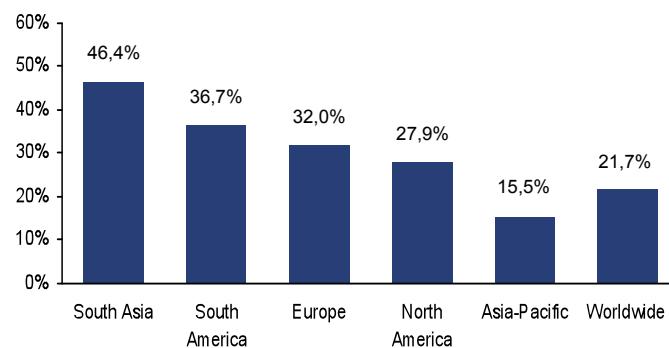
- Persaingan layanan LCC mampu mendorong Perseroan penerbangan yang sudah ada untuk lebih efisien, sehingga dapat menurunkan beban penerbangan rata-rata dan meningkatkan permintaan diantara seluruh penerbangan
- Perseroan penerbangan yang sudah ada dapat mengantisipasi persaingan yang disebabkan dengan adanya layanan LCC, termasuk penurunan yang signifikan terhadap harga tiket, meningkatkan kapasitas kursi, dan frekuensi penerbangan, dan memperkenalkan penerbangan baru *point-to-point*. Beberapa jaringan penerbangan Asia telah memperkenalkan dan atau akan memperkenalkan layanan LCC mereka
- Operator bandara di Malaysia dan Singapura telah membuat fasilitas terminal bagi penumpang LCC, sementara Thailand sedang mempelajari penggunaan Bandara *Don Mueang International* untuk memfasilitasi layanan LCC. Di samping itu, beberapa operator penerbangan di beberapa daerah sedang mempersiapkan potongan harga atas biaya penerbangan untuk rute baru dan untuk efisiensi penggunaan fasilitas bandara, seperti *turnaround* pesawat yang lebih cepat.
- Pertumbuhan yang cepat untuk layanan LCC didukung oleh beberapa pemerintah dan operator bandara untuk membebaskan perjanjian penerbangan bilateral dan untuk mengembangkan bandara baru untuk mengakomodasi permintaan yang meningkat.

Gambar grafik berikut ini menggambarkan kapasitas pertumbuhan secara historis untuk LCC di Regional Asia Pasifik dari tahun 2001 sampai dengan 2009 dan penetrasi pasar LCC untuk tahun 2009

Kapasitas Pertumbuhan LCC Asia Pasifik⁽¹⁾



Penetrasi LCC di Tahun 2009⁽²⁾



Sumber: Pusat Penerbangan Asia Pasifik.

Catatan: (1) Kalender satu tahun penuh, (2) Dari Januari sampai dengan Agustus.

(5) Liberalisasi Peraturan dan Pengembangan Infrastruktur

Liberalisasi peraturan dan pengembangan infrastruktur pada armada pesawat dan fasilitas bandara adalah hal penting dalam peningkatan penumpang lalu lintas udara. Liberalisasi peraturan di antara negara-negara anggota ASEAN yang membebaskan batasan lama terhadap perkembangan industri penerbangan dengan mengusahakan pembebasan hak terbang di sebagian besar lalu lintas yang dipersiapkan untuk awal tahun 2015, dapat menghilangkan hambatan tradisional dalam hal pengembangan industri penerbangan. Sebagai akibat dari hal tersebut, pemerintah ASEAN dan otoritas bandara sangat ingin mengembangkan infrastruktur penerbangan mereka dan kapitalisasi peningkatan perdagangan dan pariwisata.

Beberapa maskapai penerbangan di regional Asia Pasifik dan ASEAN berencana untuk merubah secara signifikan armada pesawat mereka. Sebagaimana pesawat baru memiliki efisiensi tinggi terintegrasi menjadi pesawat operasional, beban operasional jangka panjang menjadi berkurang, dan tergantung dari struktur keuangan dalam pengimplementasian perubahan-perubahan ini, berakibat pada berkurangnya biaya per penumpang. Beberapa maskapai penerbangan di regional Asia Pasifik dan ASEAN berencana untuk merubah secara signifikan armada pesawat mereka. Sebagaimana pesawat baru memiliki efisiensi tinggi terintegrasi menjadi pesawat operasional, beban operasional jangka panjang menjadi berkurang, dan tergantung dari struktur keuangan dalam pengimplementasian perubahan-perubahan ini, berakibat pada berkurangnya biaya per penumpang. Hal ini pada umumnya berakibat pada menurunnya rata-rata tarif dan pada akhirnya peningkatan pada permintaan.

Perubahan kapasitas bandara dan pesawat terbang secara menguntungkan dapat mendukung pertumbuhan. Pertumbuhan yang tinggi pada permintaan penumpang penerbangan di Asia telah mendorong pemerintah dan beberapa operator bandara untuk mengembangkan kapasitas bandara untuk mengakomodasi peningkatan permintaan.

Tabel berikut memperlihatkan ringkasan dari infrastruktur transportasi di beberapa negara di regional Asia Pasifik. Seperti yang terdapat pada tabel dibawah ini, Indonesia memiliki sejumlah bandara yang cukup banyak dengan landasan yang diaspal dibandingkan dengan negara lain di Asia Tenggara. Sebagai akibatnya, pertumbuhan lalu lintas udara dapat difasilitasikan dengan adanya ketersediaan kapasitas lapangan terbang tersebut.

Negara	Jumlah Airport yang Diaspal				Landasan Diaspal km ^(b)	Rel Kereta Jumlah km ^(b)		
	Panjang		>3,047m	Jumlah ⁽¹⁾				
	1,524-2,437m	2,438-3,047m						
Malaysia	6	10	7	38	80.280	1.849		
Thailand	24	11	8	64	180.053	4.071		
Indonesia	50	19	4	171	258.744	8.529		
Singapura	4	1	2	8	3.356	-		
Bangladesh	6	2	2	15	22.726	2.768		
Kamboja	2	3	-	6	2.977	690		
Laos	4	2	-	9	4.811	n.a.		
Pilipina	29	8	4	85	21.677	897		
Vietnam	14	5	9	37	125.789	2.347		
India	75	57	21	249	1.560.593	64.015		
Cina	132	137	63	442	2.925.028	77.834		
Australia	148	13	11	326	341.448	37.855		
Selandia Baru	12	1	2	40	61.879	4.128		

Sumber: CIA, *The World Factbook 2008*, Oktober 2010

Catatan:

(1) Termasuk panjang landasan <1.524 meters

(2) Beberapa jumlah merupakan hasil estimasi

Sebagai negara sekunder di regional yang berkembang, permintaan akan pelayanan dari bandara sekunder dengan tujuan domestik dan internasional akan tumbuh. Pertumbuhan ini dapat difasilitasikan dengan cara menggunakan pesawat jet yang kecil untuk melayani pasar sekunder.

Pertumbuhan Industri Penerbangan di Asia Tenggara

Berdasarkan data dari grup konsultan SAP, penerbangan domestik dan internasional di Asia Tenggara diharapkan mengalami pertumbuhan jangka panjang dengan beberapa faktor pendukung:

- *Jarak kedekatan dengan populasi yang besar*

Sekitar 50% dari total populasi di dunia berjarak sekitar 6 jam waktu tempuh penerbangan dari Jakarta, mengindikasikan potensi yang besar untuk pasar penerbangan regional. Walaupun demikian, sebagai akibat dari rendahnya tingkat PDB per kapita di seluruh wilayah dan faktor lainnya, proporsi yang besar dari populasi tidak mampu secara materiil untuk menggunakan moda transportasi udara. Konsultan industri SAP, memperkirakan kemampuan masyarakat untuk menggunakan moda transportasi udara meningkat seiring dengan peningkatan PDB per kapita, yang semestinya akan memberikan dampak terhadap peningkatan jumlah perjalanan per orang.

- *Lokasi pada rute pusat bisnis*

Indonesia berada pada posisi yang strategis antara Eropa dan wilayah sekitar Pasifik, dan juga berada diantara Asia Utara dan Asia Tenggara.

- *Kedekatan jarak dengan Cina*

Dengan pertumbuhan ekonomi yang kuat dan adanya kelonggaran terhadap peraturan dan larangan untuk melakukan perjalanan ke luar negeri, pihak yang melakukan perjalanan dari negara-negara dengan tingkat populasi yang besar dapat memberikan dampak terhadap kebutuhan yang signifikan untuk melakukan perjalanan dengan tujuan bisnis maupun pariwisata ke negara-negara di Asia Tenggara.

- *Kedekatan jarak dengan Australia*

Australia merupakan negara yang paling maju dari sisi ekonomi di wilayahnya, dengan tingkat PDB per kapita yang tinggi, tingkat pendapatan yang tinggi, dengan tendensi untuk melakukan perjalanan yang tinggi dan jaringan pariwisata yang kuat dengan Indonesia dan negara lainnya di wilayah Asia.

- *Lokasi antara Cina dan Asia Tenggara*

Peran Indonesia sebagai lokasi tujuan para pendatang dari Cina (negara dengan populasi terbesar) dan Asia Selatan, termasuk India (negara dengan populasi terbesar kedua), Pakistan (negara dengan populasi terbesar keenam) dan Banglades (dengan populasi terbesar ke tujuh), akan bertumbuh pada saat masyarakat dari negara-negara tersebut mulai lebih sering melakukan perjalanan.

- *Substitusi moda transportasi*

Ketika tingkat pendapatan meningkat dan tarif transportasi udara semakin murah, group konsultan SAP memperkirakan moda transportasi udara akan menggantikan moda transportasi darat dan laut, terutama dengan wilayah Indonesia yang berbentuk kepulauan. Tabel berikut memberikan ringkasan mengenai jumlah penumpang yang melakukan perjalanan di Indonesia dan jenis transportasi yang digunakan oleh penumpang dari tahun 2000 sampai dengan 2008.

Jumlah Penumpang (dalam jutaan)	Jumlah Penumpang (dalam jutaan)									CAGR (2000-2008)
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Udara (Domestik)	7,6	9,2	12,3	19,2	23,8	28,8	34,0	39,2	37,4	22,0%
Udara (Internasional)	4,7	4,7	4,8	4,3	5,4	5,7	5,7	6,6	7,3	5,6%
Laut	14,4	19,9	20,5	19,2	16,8	14,7	13,7	14,8	18,7	3,4%
Kereta	192,0	187,0	176,0	155,0	150,0	152,0	159,0	175,0	194,0	0,1%
Jumlah	218,7	220,7	213,7	197,6	196,0	201,3	212,4	235,5	257,4	2,1%

Sumber: Direktorat Transportasi Udara Indonesia, Badan Pusat Statistik, and sumber lain, Oktober 2010.

Catatan: 2008 merupakan tahun terakhir yang dapat memberikan data konsolidasi.

- *Liberisasi perjanjian peraturan penerbangan dan pemasaran*

Negara-negara di Asia Tenggara memiliki perjanjian peraturan penerbangan dan pemasaran yang semakin liberal, diantara negara-negara ASEAN dan juga dengan negara lainnya.

- *Infrastruktur Pariwisata*

Negara-negara tersebut telah memiliki infrastruktur pariwisata yang cukup untuk menunjang dan akan terus menarik minat para wisatawan

- *Urbanisasi*

Proporsi populasi di negara-negara Asia Tenggara yang tinggal di daerah perkotaan diperkirakan akan semakin meningkat

Peluang bagi industri penerbangan untuk tumbuh dapat terkompensasi dengan antara lain:

- Kenaikan harga bahan bakar dan/atau tingkat nilai tukar yang kurang menguntungkan, dimana dapat menghambat permintaan apabila beban transportasi udara dan lainnya meningkat dan tingkat pendapatan *disposable* pihak yang melakukan perjalanan menurun.
- Konflik antar negara. Ketidakstabilan sipil, Terorisme atau kejadian lainnya yang dapat menghambat aktivitas di masa yang akan datang.
- Larangan perjalanan. Larangan pemerintah terkait perjalanan ke luar negeri, seperti, keterbatasan jumlah visa masuk atau keluar yang dikeluarkan atau pengenaan beban visa yang tinggi, dapat membatasi pertumbuhan industri penerbangan di masa yang akan datang.
- Keterbatasan infrastruktur bandara. Sosial-ekonomi atau hambatan lain dapat berakibat pada keterlambatan atau perubahan pada rencana oleh pemerintah terkait rencana ekspansi infrastruktur.
- Faktor lingkungan, Kejadian alam seperti kabut, abu vulkanik, dan bencana alam dapat berpengaruh pada tingkat aktivitas.

Pasar Penerbangan Domestik di Indonesia

Sementara Garuda Indonesia adalah satu-satunya maskapai penerbangan dengan layanan FSC yang memiliki lisensi untuk beroperasi di Indonesia, terdapat beberapa maskapai penerbangan dengan layanan LCC domestik lainnya yang beroperasi di pasar penerbangan domestik di Indonesia. Tabel berikut memberikan gambaran ringkasan peserta utama di pasar penerbangan domestik Indonesia.

	Jumlah Armada	Rata-rata usia pesawat	2011	2012	2013+	Model	Peringkat SkyTrax	IATA Operational Safety Audit (IOSA)
Garuda Indonesia	84 ⁽¹⁾⁽²⁾	8,8	9	6	19	FSC & LCC	4	Yes
Lion Air	64	8,2	13	16	110	LCC	Tidak dirating	No
Batavia Air	37	20,2	-	-	-	?	Tidak dirating	No
Sriwijaya Air	28	24,3	-	-	-	?	Tidak dirating	No
Mandala Airlines	4	7,3	1	4	20	LCC	Tidak dirating	Yes
Indonesia AirAsia	19	9,0	-	-	-	LCC	3	No
40+ AOCs	Sebagian besar diharapkan akan revoed pada tahun 2012 ketika peraturan Indonesia yang baru mengharuskan lima pesawat yang dimiliki menjadi efektif.					?	Tidak dirating	No

Sumber: Airfleets.net, Ascend, Skytrax, Aviation Safety Network. Per Nopember 2010.

(1) Armada Garuda Indonesia per of September 30, 2010.

(2) Orderbook untuk Garuda Indonesia termasuk komitmen pembelian unit pesawat dan komitmen sewa operasi.

Keberangkatan Domestik

Untuk penerbangan yang dioperasikan oleh operator yang berkedudukan di Indonesia selama September 2010, Lion Air memiliki pangsa pasar tertinggi diukur dari jumlah kursi domestik dan penerbangan berangkat dari Bandara Internasional Soekarno-Hatta dekat Jakarta, sedangkan Perseroan memiliki pangsa tertinggi diukur dari kursi domestik berangkat dari Bandara Internasional Ngurah-Rai di Denpasar, Bali.

Tabel berikut menunjukkan informasi pasar saham berdasarkan keberangkatan domestik untuk operator Indonesia berbasis pada periode tahun 2000-2009

Layanan FSC	Penumpang Udara (juta)										CAGR (2000-2009)
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
Garuda Indonesia	3,861	4,410	4.680	5.632	6.297	6.939	6.956	7.371	7.665	8.398	9.0%
<u>Layanan LCC</u>											
Lion Air/Wings Air	0,043	0,182	0.834	3.079	5.046	7.232	8.660	8.888	11.536	14.649	90,9%
Batavia Air	-	-	0.370	1.204	1.511	1.975	3.971	5.314	4.771	6.108	n.a.
Sriwijaya Air	-	-	-	-	0.690	2.346	3.140	3.577	4.273	5.465	n.a.
Mandala Airlines	1,015	1.244	1.682	2.011	2.187	2.373	1.679	1.732	3.449	3.553	14,9%
Indonesia AirAsia	0,116	0,208	0.029	-	0.010	0.701	1.506	1.768	1.504	1.455	32,4%
Other air carriers	2,586	3.124	4.739	7.255	8.022	7.246	8.104	10.511	4.207	4.181	5,5%
Subtotal	3.761	4.758	7.653	13.549	17.467	21.874	27.060	31.791	29.740	35.410	28,3%
Total	7,623	9.168	12.333	19.181	23.764	28.814	34.016	39.162	37.405	43.808	21,4%
Pangsa Pasar Garuda Indonesia dari total	50,7%	48,1%	37,9%	29,4%	26,5%	24,1%	20,5%	18,8%	20,5%	19,2%	

Sumber: Direktorat Transportasi, Oktober 2010. Beberapa data merupakan estimasi

Catatan: Angka merepresentasikan keberangkatan penumpang udara

Tabel berikut menunjukkan informasi pangsa pasar maskapai penerbangan yang berbasis di Indonesia per September 2010 untuk kursi penerbangan domestik dan penerbangan keberangkatan dari Bandara Internasional Soekarno-Hatta dan Bandara Internasional Ngurah-Rai.

Maskapai Penerbangan Indonesia	Jadual Pelayanan Penumpang Domestik					
	Percentase Tempat Duduk Keberangkatan per minggu			Percentase Penerbangan Keberangkatan per Minggu		
	Semua Bandara	Dari Jakarta (CGK) saja	Dari Denpasar (DPS) saja	Semua Bandara	Dari Jakarta (CGK) saja	Dari Denpasar (DPS) saja
Lion Air	39,3%	40,7%	27,8%	29,5%	33,4%	19,6%
Wings Air	2,7%	0,4%	3,4%	6,5%	0,4%	10,1%
Lion Air/Wings Air	42,0%	41,1%	31,2%	36,0%	33,8%	29,6%
Garuda Indonesia (a)	23,1%	30,2%	36,5%	20,6%	30,0%	28,6%
Batavia Air	11,8%	12,4%	4,8%	12,8%	15,2%	5,0%
Sriwijaya Air	8,5%	9,1%	2,0%	10,2%	12,4%	2,2%
Merpati Nusantara Airline	5,5%	1,0%	10,5%	7,7%	1,5%	15,5%
Mandala Airlines	3,5%	2,5%	3,0%	3,3%	2,8%	2,6%
Indonesia AirAsia	2,6%	3,0%	9,7%	2,5%	3,3%	9,3%
Kartika Airlines Indonesia	1,1%	0,5%	0,0%	1,2%	0,6%	0,0%
Trigana Air	1,0%	0,0%	0,9%	3,2%	0,1%	2,8%
Riau Airlines	0,8%	0,2%	0,0%	1,5%	0,3%	0,0%
Transportasi Udara Indonesia	0,3%	0,0%	1,3%	1,0%	0,0%	4,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Sumber: OAG, Oktober 2010.

(a) Termasuk aktivitas yang dioperasikan oleh Citilink, SBU yang dimiliki Perseroan.

Keberangkatan Internasional

Tabel berikut memberikan ringkasan dari persentase tempat duduk maskapai penerbangan untuk kedatangan penumpang internasional terkait penerbangan berjadwal oleh maskapai penerbangan Indonesia dan Internasional selama periode September 2010.

Maskapai Penerbangan	Tujuan Negara/Regional									
	Malaysia	Singapura	Australia	Cina		Thailand	Jepang	Timur Tengah	Sisanya	Lainnya
				SAR HK	Mainland					
Garuda Indonesia	2,6%	12,7%	28,6%	15,5%	43,1%	12,5%	55,0%	27,5%	10,5%	15,5%
Indonesia AirAsia	22,7%	14,9%	14,6%			10,5%			2,9%	12,3%
Singapore Airlines			28,3%							9,1%
AirAsia (Malaysia)	36,0%									8,8%
Malaysia Airlines	23,0%									5,6%
Cathay Pacific				64,3%						5,0%
Lion Air	1,8%	9,3%						14,6%		4,4%
China Airlines		2,4%		12,4%					25,3%	3,8%
SilkAir		8,4%								2,7%
Jetstar Airways		0,8%	25,4%							2,5%
Valuair		7,4%								2,4%
Thai Airways Int'l					54,7%					2,2%
Emirates Airlines							28,2%			2,0%
Japan Airlines						45,0%				2,0%
Korean Air								23,1%		1,9%
Virgin Blue		21,3%								1,9%
KLM	4,1%	2,0%								1,7%
EVA Airways								19,5%		1,6%
Batavia Air	0,7%	2,8%		17,8%						1,6%
Mandala Airlines		2,2%		3,6%	6,9%					1,2%
Lainnya	9,2%	8,7%	10,2%	4,2%	32,1%	22,3%	0,0%	29,7%	18,6%	11,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Sumber: The SAP Group, berdasarkan data pada OAG, Oktober 2010.

Matriks Kunci Keuangan dan Kinerja Operasional untuk layanan bisnis FSC

Tabel berikut memperlihatkan data kunci keuangan dan kinerja operasi Perseroan, termasuk RASK dan CASK, terkait FSC tertentu:

FSC	Kinerja Keuangan					Kinerja Operasi				
	Pendapatan Usaha (a)	Laba (Rugi) Usaha (a)	Marjin Usaha	RASK(b)	CASK(c)	Pax Load Factor	Pax (juta)	Armada Pesawat	Pendapatan Usaha per pesawat (d)	Laporan Keuangan yang berakhir pada
ANA Group (Jepang)	13,255	(586)	-4,4%	\$ 0,158	\$ 0,165	66,3%	44.6	152	\$ 87.2	Mar-10
Japan Airlines Corp. (Jepang)	12,411	(1,310)	-10,6%	\$ 0,114	\$ 0,126	66,6%	41.4	174	\$ 71.3	Dec-09
Qantas (Australia)	11,707	164	1,4%	\$ 0,094	\$ 0,093	79,6%	38.4	133	\$ 88.0	Jun-09
Singapore Airlines (Singapura)	9,083	46	0,5%	\$ 0,086	\$ 0,086	78,4%	16.5	110	\$ 82.6	Mar-10
Cathay Pacific (Hong Kong)	8,637	578	6,7%	\$ 0,078	\$ 0,072	80,5%	24.6	121	\$ 71.4	Des-09
China Southern (Cina)	8,331	211	2,5%	\$ 0,067	\$ 0,066	75,3%	66.3	324	\$ 25.7	Des-09
Korean Air (South Korea)	8,073	113	1,4%	\$ 0,102	\$ 0,101	69,8%	20.7	131	\$ 61.6	Des-09
Air China (Cina)	7,539	807	10,7%	\$ 0,079	\$ 0,071	76,8%	39.8	255	\$ 29.6	Des-09
China Eastern Airlines (Cina)	5,908	267	4,5%	\$ 0,070	\$ 0,067	72,2%	44.0	248	\$ 23.8	Des-09
Thai Airways (Thailand)	4,928	416	8,4%	\$ 0,093	\$ 0,085	72,2%	13.4	90	\$ 54.8	Des-09
Malaysia Airlines (Malaysia)	3,381	(184)	-5,4%	\$ 0,079	\$ 0,083	76,9%	11.9	84	\$ 40.3	Des-09
Asiana Airlines (South Korea)	3,340	(204)	-6,1%	\$ 0,092	\$ 0,098	72,6%	13.4	67	\$ 49.9	Des-09
China Airlines (Chin. Taiwan)	3,188	(52)	-1,6%	\$ 0,078	\$ 0,080	75,8%	10.0	65	\$ 49.0	Des-09
Air New Zealand (New Zeal.)	2,981	50	1,7%	\$ 0,087	\$ 0,085	79,0%	12.4	46	\$ 64.8	Jun-09
Air India (India)	2,938	(1,261)	-42,9%	\$ 0,104	\$ 0,149	61,3%	3.2	137	\$ 21.4	Mar-09
Jet Airways (India)	2,302	(104)	-4,5%	\$ 0,079	\$ 0,082	77,4%	12.0	72	\$ 32.0	Mar-10
Hainan Airlines (Cina)	2,281	(9)	-0,4%	\$ 0,063	\$ 0,064	78,0%	17.4	71	\$ 32.1	Des-09
EVA Air (Taiwan)	2,273	(88)	-3,9%	\$ 0,078	\$ 0,081	77,4%	6.0	52	\$ 43.7	Des-09
Garuda (Indonesia) (e)	1,776	86	4,8%	\$ 0,068	\$ 0,065	69,2%	11.2	74	\$ 24.0	Des-09
Philippine Airlines (Philippines)	1,634	(266)	-16,3%	\$ 0,069	\$ 0,080	75,1%	9.4	39	\$ 41.9	Mar-09
Weighted Average FSC		-1,6%	\$ 0,094	\$ 0,096	78,1%				\$ 49.2	

Sumber: The SAP Group, berdasarkan sumber industri, Oktober 2010

(a) dalam juta USD.

(b) Revenue per available seat kilometer; dihitung sebagai pendapatan usaha dalam USD per ketersediaan tempat duduk kilometer penerbangan

(c) Cost per available seat kilometer; dihitung sebagai beban usaha dalam USD per ketersediaan tempat duduk kilometer penerbangan.

(d) Pendapatan usaha (dalam juta USD) per pesawat.

(e) Termasuk operasional yang dilayani oleh SBU Garuda, Citilink.

Matrik Kunci Keuangan dan Kinerja Operasional untuk Layanan Bisnis LCC

Tabel berikut memperlihatkan data kunci keuangan dan kinerja operasi Perseroan, termasuk RASK dan CASK, terkait layanan LCC tertentu:

LCC	Kinerja Keuangan					Kinerja Operasi				
	Pendapatan Usaha (a)	Laba (Rugi) Usaha (a)	Marjin Usaha	RASK(b)	CASK(c)	Pax Load Factor	Pax (juta)	Armada Pesawat	Pendapatan Usaha per pesawat (d)	Laporan Keuangan yang berakhir pada
Virgin Blue Airlines (Australia)	2,120	(24)	-1,1%	\$ 0.076	\$ 0.077	78,4%	18.2	71	\$ 29.9	Jun-09
JetStar (Australia)	1,489	86	5,8%	\$ 0.064	\$ 0.060	77,5%	10.2	48	\$ 31.0	Jun-09
AirAsia (Malaysia)	929	131	14,1%	\$ 0.042	\$ 0.036	70,2%	14.3	48	\$ 19.4	Des-09
Tiger Airways (Singapura)	348	20	5,8%	\$ 0.057	\$ 0.054	86,3%	3.2	10	\$ 34.8	Mar-09

LCC	Kinerja Keuangan						Kinerja Operasi				
	Pendapatan Usaha (a)	Laba (Rugi) Usaha (a)	Marjin Usaha	RASK(b)	CASK(c)	Pax Load Factor	Pax (juta)	Armada Pesawat	Pendapatan Usaha per pesawat (d)	Laporan Keuangan yang berakhir pada	
Thai AirAsia (Thailand)	280	4	1,4%	\$ 0.044	\$ 0.043	75,6%	5.0	23	\$ 12.2	Des-09	
Cebu Pacific Air (Philippines)	236	n.a.	n.a.	\$ 0.025	n.a.	75,4%	8.8	29	\$ 8.1	Des-09	
Indonesia AirAsia (Indonesia)	183	(7)	-3,9%	\$ 0.033	\$ 0.034	73,7%	3.5	17	\$ 10.7	Des-09	
Weighted Average dari LCC			5,2%	\$ 0.067	\$ 0.064	77,6%			\$ 23.0		

Sumber: The SAP Group, berdasarkan sumber industri, Oktober 2010.

(a) dalam juta USD.

(b) Revenue per available seat kilometer; dihitung sebagai pendapatan usaha dalam USD per ketersediaan tempat duduk kilometer penerbangan

(c) Cost per available seat kilometer; dihitung sebagai beban usaha dalam USD per ketersediaan tempat duduk kilometer penerbangan.

(d) Pendapatan usaha (dalam juta USD) per pesawat.

Peraturan Penerbangan Internasional

Transportasi udara komersial internasional diatur melalui konvensi internasional yang diterapkan oleh negara-negara anggota konvensi sebagai acuan pengaturan transportasi udara komersial di negara masing-masing. Konvensi internasional utama adalah *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air* di tahun 1929, yang kemudian diubah dengan *Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air* Tahun 1929 (the “Warsaw Convention”), *Convention on International Civil Aviation of 1944* (the “Chicago Convention”) dan *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air of 1999* (the “Montreal Convention”).

Konvensi Warsawa mengatur pembatasan kewajiban bagi perusahaan transportasi udara. Batasan-batasan tersebut mungkin dikesampingkan jika dapat dibuktikan bahwa kerusakan tersebut diakibatkan oleh kesengajaan dari perusahaan. Indonesia merupakan pihak dalam konvensi ini.

Montreal Convention kemudian mengubah batasan kewajiban yang ada dalam Konvensi Warsawa dan memperbarui serta menjelaskan aspek lainnya dari sistem batasan kewajiban kecelakaan penerbangan internasional. Indonesia bukan merupakan pihak dalam konvensi ini.

Chicago Convention mengatur prinsip umum bahwa tiap negara memiliki kedaulatan atas wilayah udara masing-masing dan memiliki hak untuk mengontrol kegiatan penerbangan internasional berjadwal yang melintasi wilayah udaranya. Konvensi ini juga menetapkan prinsip hukum yang mengatur penerbangan komersial internasional, dimana negara-negara anggota, yang mayoritas anggota dari Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB), mengimplementasikan konvensi ini di negara masing-masing, termasuk dalam hal melakukan kerjasama bidang transportasi udara dengan negara lain. Dalam konvensi ini, penerbangan sewa dan penerbangan kargo tidak berjadwal diizinkan untuk melintas di daerah teritori udara negara-negara anggota dan diberikan hak untuk berhenti dengan tujuan selain mengangkut penumpang, dengan beberapa batasan yang dapat dikenakan oleh negara tujuan atau negara tempat pendaratan. Indonesia merupakan anggota dalam konvensi ini.

International Civil Aviation Organization (“ICAO”) kemudian dibentuk berdasarkan Chicago Convention. Kemudian pada tahun 1947. ICAO menjadi suatu divisi di PBB yang khusus mengatur mengenai masalah transportasi udara internasional. Negara anggota ICAO menetapkan aturan teknis penerbangan yang disusun oleh ICAO untuk diaplikasikan dalam sistem penerbangan nasional negara anggota. ICAO mengadopsi standar dan rekomendasi mengenai praktik penerbangan sipil, termasuk mengenai keamanan dan keselamatan, standar bagi pilot dan awak kabin, dan juga mengenai bandar udara dan infrastruktur pendukung penerbangan sipil. Indonesia merupakan anggota ICAO.

International Air Transportation Association (“IATA”)

IATA memberikan kerangka pengaturan (*self-regulatory*) internasional yang penting bagi industri penerbangan sipil internasional. Dibentuk tahun 1945, IATA saat ini memiliki anggota sebanyak 230 perusahaan penerbangan di lebih dari 115 negara. Menjalankan 93% dari jadwal lalu lintas internasional dunia, anggota IATA merupakan perusahaan penerbangan terkemuka di dunia. Fungsi utama IATA termasuk diantaranya: (i) membentuk aturan dalam aspek

tertentu dalam industri penerbangan sipil; (ii) tarif untuk penumpang internasional dan jasa kargo; (iii) menetapkan pembayaran diantara anggota IATA atau antar anggota IATA dan non-IATA; dan (iv) memberikan ijin kepada agen perjalanan. Perseroan telah menjadi anggota IATA sejak 2006.

Melalui IATA, perusahaan penerbangan melakukan perjanjian yang mengubah batasan kewajiban perusahaan penerbangan terhadap penumpang yang meninggal atau cacat berdasarkan Konvensi Warsawa. Dalam IATA *Intercarrier Agreement on Passenger Liability*, perusahaan penerbangan yang menandatangani perjanjian sepakat untuk mengenyampingkan batasan kewajiban atas kompensasi kerugian yang harus dilaksanakan berdasarkan The Konvensi Warsawa sehingga memungkinkan kompensasi ditentukan dan dilaksanakan sesuai dengan hukum dari domisili penumpang. Perseroan telah menjadi anggota *The IATA Intercarrier Agreement on Passenger Liability* sejak tahun 1996.

Penjatahan Slot Bandar Udara Kegiatan Penerbangan

Akses pada bandar udara utama dunia diatur dengan pemberian jatah waktu yang mengatur kedatangan dan keberangkatan pesawat dari dan ke bandar udara tersebut oleh koordinator slot disetiap negara. Pengaturan slot memungkinkan suatu pesawat untuk mendarat di atau akan terbang dari, suatu bandar udara, pada waktu dan tanggal yang sudah disetujui oleh koordinator slot. Akses pada hampir semua bandar udara di Eropa dan Asia diatur dengan menggunakan sistem penjatahan slot ini. Sebagai aturan umum, jatah slot ditetapkan untuk setiap musim oleh IATA. Dalam satu tahun, ada dua musim yang dikenal dalam sistem IATA yaitu musim panas (*summer*), yang dimulai pada hari Minggu terakhir di bulan Maret dan berakhir di hari Sabtu terakhir di bulan Oktober, dan musim dingin (*winter*), yang dimulai pada hari Minggu terakhir di bulan Oktober dan berakhir di hari Sabtu terakhir di bulan Maret. Di awal setiap musim, pesawat yang ingin beroperasi di bandar udara internasional harus mengajukan jatah slot. Penjatahan tersebut diatur dalam *Scheduling Procedures Guidelines* yang dikeluarkan IATA, yang bertujuan untuk memaksimalkan penggunaan kapasitas airport. Aturan umum mengenai penjatahan slot ini yaitu perusahaan penerbangan berhak untuk mendapatkan jatah tempat yang sama untuk periode penerbangan berikutnya (sering disebut dengan “*grandfather rights*”).

Perjanjian Bilateral Mengenai Transportasi Udara

Transportasi udara internasional memerlukan adanya hak angkut (sebuah konsep yang dikenal sebagai hak lalu lintas atau hak rute) dimana satu negara mungkin memperolehnya dengan meminta hak transport dari negara lain melalui perjanjian bilateral transportasi udara atau secara umum disebut perjanjian layanan udara (*air services agreements* atau “ASAs”). Perjanjian bilateral ini pada umumnya menetapkan prinsip-prinsip yang mengatur pengoperasian rute, kapasitas penerbangan dan prosedur terkait tarif yang akan dikenakan. Negara yang menjadi pihak dalam ASA lazimnya menunjuk satu atau beberapa perusahaan penerbangan nasional untuk melaksanakan hak mengoperasikan rute yang diberikan oleh satu negara kepada negara lain berdasarkan ASA tersebut. Indonesia memiliki ASA dengan 71 negara.

Peraturan Penerbangan Sipil di Indonesia

Industri penerbangan di Indonesia saat ini diatur berdasarkan Undang-undang No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan (“Undang-undang Penerbangan”) yang menggantikan Undang-undang Penerbangan lama yang disahkan pada tahun 1992. Undang-undang Penerbangan ini mensyaratkan beberapa peraturan pelaksana, yang sampai dengan tanggal Prospektus ini belum dikeluarkan dan, akibatnya, beberapa peraturan pelaksana berdasarkan Undang-undang Penerbangan sebelumnya masih tetap berlaku. Undang-undang Penerbangan mengatur banyak aspek dalam industri penerbangan di Indonesia, termasuk pendaftaran pesawat, kelaikan udara pesawat, pilot dan awak pesawat terbang, teknisi, perizinan usaha, rute penerbangan dan tarif pesawat, keselamatan dan keamanan penerbangan, lalu lintas udara dan navigasi, bandar udara serta kewajiban dan tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang dan barang yang diangkutnya.

Instansi pemerintah yang memiliki otoritas dalam mengatur penerbangan sipil adalah Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (“DJPU”) dan direktorat-direktorat yang ada di bawahnya. DJPU dan direktorat di bawahnya bertanggung jawab melakukan persiapan, pengawasan, evaluasi, penegakan hukum, standardisasi praktik pelaksanaan transportasi udara, petunjuk pelaksanaan transportasi udara, sistem dan prosedur pelaksanaan transportasi udara, sertifikasi dan evaluasi penerbangan sipil.

Berikut adalah direktorat yang ada di DJPU beserta tugas dan wewenangnya:

- Direktorat Kelaikan Udara & Pengoperasian Pesawat Udara (“DKUPPU”) bertugas melakukan pengawasan mesin, membuat produk aeronautika, pengoperasian pesawat udara, perawatan pesawat udara dan personil pesawat udara;

- Direktorat Keamanan Penerbangan bertugas melaksanakan pengawasan dan pengendalian di bidang standarisasi dan program, pelayanan darurat, sertifikasi personil keamanan penerbangan, fasilitas keamanan penerbangan serta kontrol terhadap kualitas keamanan penerbangan, pengangkutan barang berbahaya dan kargo;
- Direktorat Angkutan Udara bertugas menyiapkan rumusan kebijakan di bidang sistem data dan standarisasi pelayanan angkutan udara, angkutan udara niaga berjadwal, angkutan udara niaga tidak berjadwal dan angkutan udara non niaga, kerjasama angkutan udara serta pengembangan dan pembinaan usaha angkutan udara;
- Direktorat Bandar Udara bertugas menyiapkan rumusan tatanan kebandarudaraan dan lingkungan, prasarana bandar udara, peralatan dan utilitas bandar udara, personil dan operasi bandar udara serta penyelenggaraan bandar udara; dan
- Direktorat Navigasi Penerbangan: manajemen and fasilitas lalu lintas penerbangan, standarisasi dan sertifikasi.

Sertifikasi Kelaikan Udara

Pengadaan pesawat udara harus dilakukan dengan persetujuan DJPU dan seluruh pesawat udara yang diimpor ke Indonesia (baik baru maupun yang sudah pernah digunakan) harus memiliki sertifikat tipe dan validasi (termasuk perubahan atas modifikasi terhadap pesawat) yang dikeluarkan oleh DKUPPU.

Seluruh pesawat yang dioperasikan di Indonesia harus terdaftar pada otoritas penerbangan negara asalnya. Pesawat yang terdaftar pada otoritas penerbangan di Indonesia, dalam hal ini Menteri Perhubungan, wajib mencantumkan lambang Indonesia pada badan pesawat tersebut. Selain itu, perusahaan penerbangan Indonesia yang bermaksud untuk mengoperasikan jenis pesawat baru di Indonesia wajib mendapatkan sertifikat tipe dan validasi yang diperlukan pada saat mendaftarkan pesawat tersebut di Indonesia. Registrasi atas pesawat akan berlaku selama tiga tahun dan harus didaftarkan kembali selama pesawat masih dioperasikan.

Seluruh pesawat yang terdaftar di Indonesia juga wajib memperoleh sertifikat kelaikan udara yang dikeluarkan oleh DKUPPU. Sertifikat kelaikan udara tersebut terdiri dari dua jenis: (i) sertifikat kelaikan udara awal yang diperoleh setelah pesawat memperoleh sertifikat validasi dan tipe yang diperoleh pada saat pesawat udara selesai diproduksi serta akan pertama kali digunakan dan (ii) sertifikat kelaikan udara lanjutan sebagai bukti bahwa perawatan pesawat sudah dilakukan dengan baik. DKUPPU mengeluarkan sertifikat kelaikan udara dengan melakukan pemeriksaan terhadap disain, konstruksi, kecakapan kerja, dan material pesawat dan perlengkapan lainnya yang terpasang pada pesawat yang dianggap perlu oleh DKUPPU, selain juga melakukan penilaian terhadap hasil dari percobaan penerbangan dan pengujian pesawat lainnya yang dianggap perlu oleh DKUPPU. Pesawat Indonesia yang dioperasikan dan telah memperoleh Sertifikat Kelaikan Udara harus dioperasikan sesuai dengan peruntukan sertifikat kelaikan udara (termasuk mengenai hal terkait mesin dan perawatan) dan dilakukan dalam batasan manual penerbangan yang telah disetujui oleh DJPU. Setiap tahun, DJPU melakukan inspeksi dan pemeriksaan terhadap pesawat udara untuk memastikan bahwa pesawat telah dioperasikan dan dirawat sesuai dengan syarat dan ketentuan dalam manual teknis yang disetujui DJPU sebelum diterbitkan sertifikat kelaikan udara lanjutan. Inspeksi dan pemeriksaan oleh DJPU juga mencakup kinerja pesawat udara seperti *controllability* dan *maneuverability, stability* dan *ground and water handling characteristics*. Jika melanggar syarat dan ketentuan dalam sertifikat kelaikan udara, operator pesawat udara akan dikenakan sanksi administratif berupa pembekuan sampai pencabutan sertifikat operator pesawat udara.

Perseroan telah memiliki sertifikat pendaftaran dan sertifikat kelaikan udara bagi pesawat-pesawat yang dioperasikan.

AOC dan Perizinan Usaha Angkutan Udara Niaga

Berdasarkan Undang-undang Penerbangan, tidak satu pun badan hukum Indonesia boleh mengoperasikan pesawat udara untuk tujuan transportasi umum kecuali dengan persyaratan izin usaha angkutan udara niaga AOC yang dikeluarkan oleh DJPU atas nama Menteri Perhubungan.

DJPU menerbitkan AOC untuk perusahaan penerbangan yang telah memenuhi kriteria sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan, termasuk di dalamnya kriteria terkait catatan operasi, pesawat udara, peralatan dan fasilitas, organisasi, staff, perawatan, dan kriteria lain yang diatur di dalam sistem dan manual pengaturan yang penting untuk menjamin pengoperasian pesawat dengan aman. AOC dapat diberikan berdasarkan syarat dan ketentuan yang ditetapkan oleh DJPU yang dirinci dalam operation specification sebagai lampiran AOC. Pemegang AOC wajib untuk patuh pada ketentuan yang ada pada AOC dan lampirannya serta peraturan-peraturan lain yang dikeluarkan oleh DJPU. Kelalaian dalam mematuhi salah satu dari peraturan tersebut dapat berakibat pada pembekuan atau pencabutan AOC atau sanksi lain berdasarkan Undang-Undang Penerbangan. AOC Perseroan dikeluarkan pada Juni 2009, yang berlaku untuk kurun waktu dua tahun. Sebelum menerbitkan AOC perpanjangan, DJPU akan melakukan audit (*quality audit*) untuk memastikan apakah perusahaan penerbangan memenuhi ketentuan peraturan terkait dan layak memperoleh perpanjangan AOC.

Izin angkutan udara niaga dibedakan dalam tiga kategori, yaitu: (i) penerbangan berjadwal berpenumpang dan kargo domestik dan internasional; (ii) penerbangan kargo dan penumpang domestik dan internasional yang tidak berjadwal; (iii) penerbangan khusus kargo, yang tunduk pada standar layanan minimum yang ditetapkan oleh DJPU. Setiap izin angkutan udara niaga akan tetap berlaku selama Perseroan melakukan usahanya dan mengoperasikan jumlah pesawat udara dalam jumlah minimum seperti yang disyaratkan oleh Undang-undang Penerbangan dan sesuai dengan hasil audit kinerja tahunan yang dikeluarkan oleh DJPU. Izin angkutan udara niaga juga wajibkan perusahaan penerbangan di Indonesia untuk menyampaikan laporan keuangan dan operasional secara periodik kepada DJPU. Izin angkutan udara niaga Perseroan baik yang berjadwal maupun yang tidak berjadwal untuk penerbangan kargo dan penumpang baik domesitik maupun internasional telah diperoleh Perseroan pada 2 Januari 2007 dan terus berlaku selama Perseroan tetap beroperasi sesuai dengan audit kinerja tahunan.

Berdasarkan Undang-undang Penerbangan, perusahaan penerbangan Indonesia yang melakukan kegiatan usaha di bidang penerbangan berjadwal harus menguasai, termasuk melalui perjanjian *leasing*, minimum lima pesawat, dan memiliki sendiri paling sedikit lima pesawat udara. Jika suatu perusahaan penerbangan laik untuk mengoperasikan atau tidak memiliki jumlah pesawat yang dipersyaratkan dalam waktu 12 (dua belas) bulan berturut-turut, maka izin angkutan udara niaga secara otomatis tidak berlaku.

Rute

Rute Internasional

Pelaksanaan rute internasional dilakukan berdasarkan perjanjian transportasi udara atau ASA antara Pemerintah Indonesia dengan negara lain yang dilakukan melalui DJPU. Berdasarkan ASA, setiap negara memberikan hak kepada negara lain untuk mengoperasikan pesawatnya ke negara tersebut sesuai dengan ketentuan yang telah diperjanjikan. Setiap perusahaan penerbangan yang ditentukan untuk melakukan penerbangan dengan rute internasional juga wajib memperoleh ijin operasi penerbangan dari pemerintah negara tujuan. Negara tertentu mungkin wajibkan perusahaan penerbangan dari negara lain untuk memperoleh AOC atau sertifikasi sejenis dari otoritas penerbangan sipil negara tersebut untuk mengoperasikan penerbangan di negara tersebut.

Ketika ASA disetujui oleh para pihak, maka pemerintah melalui DJPU akan memberikan hak rute internasional kepada perusahaan penerbangan di Indonesia yang memenuhi syarat untuk melakukan penerbangan rute internasional dengan berdasarkan beberapa kriteria, antara lain ketersediaan hak angkut dan kemampuan operasional Perseroan. Perseroan telah memiliki hak untuk mengoperasikan rute internasionalnya yang diperbaharui setiap enam bulan sekali kepada DJPU.

Rute dan Jaringan Domestik

Rute domestik hanya dapat dioperasikan oleh perusahaan penerbangan Indonesia yang telah memiliki izin usaha angkutan niaga berjadwal. Untuk memperoleh persetujuan rute, perusahaan penerbangan Indonesia harus mempersiapkan rencana operasi, yang didalamnya termasuk rencana pelaksanaan rute. Menteri Perhubungan mempelajari dan menyetujui permintaan rute perusahaan penerbangan dengan mempertimbangkan rencana bisnis sesuai dengan permintaan, kepatuhan kepada persyaratan operasi penerbangan, fasilitas bandar udara, dan distribusi rute di seluruh wilayah Indonesia. Setiap perubahan pada rute yang telah disetujui harus terlebih dahulu disetujui oleh DJPU, sementara setiap pelaksanaan rute yang telah disetujui harus dilaporkan kepada DJPU. DJPU kemudian akan melakukan evaluasi terhadap rencana bisnis setiap lima tahun sekali. Perseroan telah memiliki persetujuan atas rute domestik, yang wajib diperbaharui setiap enam bulan sekali kepada DJPU.

Persetujuan Terbang (Flight Approval)

Dalam melaksanakan kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal, sebuah perusahaan penerbangan wajib memperoleh persetujuan terbang (*flight approval*) dari DJPU setiap akan melakukan penerbangan tidak berjadwal, termasuk penerbangan VVIP, dan membayar beban untuk setiap *flight approval* kepada DJPU. Selain itu, *flight approval* juga diperlukan dari negara tujuan bagi penerbangan internasional tidak berjadwal. Perseroan penerbangan wajib menyampaikan laporan mingguan kepada DJPU untuk seluruh *flight approval*.

Tarif Penerbangan

Pemerintah mengatur tarif penerbangan domestik kelas ekonomi melalui Peraturan Menteri Perhubungan tahun 2010 ("Peraturan") dimana DJPU melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Peraturan tersebut. Tarif penerbangan kelas bisnis tidak diatur sehingga perusahaan penerbangan memiliki hak untuk mengatur dan menetapkan tarif penerbangan bagi kelas bisnis berdasarkan tingkat permintaan pasar. Kursi di kelas ekonomi ditetapkan minimum sebesar 60% dari total kursi yang tersedia di setiap penerbangan.

Tarif penerbangan kelas ekonomi dibatasi oleh DJPU, dimana pembatasannya didasarkan kepada beberapa hal, antara lain: tarif jarak, pajak, premi asuransi yang diwajibkan dan beban tambahan. Tarif jarak diperoleh dari jumlah produk tarif dasar setiap penumpang dan jarak yang mempertimbangkan juga kemampuan beli, dan juga aspek perlindungan konsumen dan kompetisi bisnis yang wajar.

DJPU atas nama Menteri Perhubungan menentukan dan mengumumkan tarif jarak melalui konsultasi dengan asosiasi penerbangan nasional dan asosiasi pelanggan penerbangan. Maksimum tarif jarak bergantung pada tingkat layanan yang diberikan oleh perusahaan penerbangan, dimana FSC dapat membebankan sampai dengan 100% dari tarif jarak dan layanan penerbangan kelas menengah (MSC) dapat membebankan sampai dengan 90% dari tarif jarak dan LCC dapat mengutip beban hingga 85% dari tarif jarak. DJPU akan mengevaluasi tarif jarak setiap tahunnya berdasarkan pada perubahan yang signifikan yang mempengaruhi industri penerbangan, termasuk: (i) beban bahan bakar pesawat udara yang mencapai Rp10.000/liter atau (ii) fluktuasi nilai tukar yang dapat meningkatkan beban operasional penerbangan minimum sampai 10% selama lebih dari tiga bulan berturut-turut. Menteri Perhubungan juga memiliki hak untuk menentukan dan menerapkan tambahan beban yang dapat dibebankan oleh perusahaan penerbangan kepada penumpang selama kondisi tertentu, tertutama saat hari raya. Berdasarkan Peraturan, Menteri menetapkan tarif dasar per penumpang berdasarkan tarif jarak per kilometer terbang adalah Rp2.070 per perjalanan untuk 301-375 kilometer dan Rp1.190 untuk perjalanan lebih dari 1.400 kilometer. Peraturan juga melampirkan semua rute yang saat ini dilayani perusahaan penerbangan masing-masing dengan tarif dasarnya.

Perusahaan penerbangan Indonesia harus menetapkan dan mengumumkan tarif normal yang telah disetujui DJPU baik melalui media cetak maupun media elektronik yang tidak dapat melebihi jumlah maksimum yang ditentukan DJPU atas nama Menteri Perhubungan.

Berdasarkan Undang-undang Penerbangan, tarif penerbangan internasional ditetapkan berdasarkan referensi dari ASA bilateral maupun multilateral yang mengatur rute yang terkait.

Keamanan dan Keselamatan

ICAO mengeluarkan aturan, standar, dan rekomendasi praktek yang digunakan bagi keamanan dan keselamatan penerbangan, yang dapat diaplikasikan kepada otoritas perusahaan penerbangan di masing-masing negara anggota. Indonesia telah mengadopsi aturan, standar, dan rekomendasi praktek yang dikeluarkan oleh ICAO untuk diterapkan pada Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil atau *Civil Aviation Safety Regulations ("CASR")* berdasarkan surat keputusan atau ketetapan atau peraturan yang dikeluarkan oleh DJPU atas nama Menteri Perhubungan. Untuk mengimplementasikan CASR, DJPU dan DKUPPU mengeluarkan instruksi kepada staf yang bersangkutan dan memberikan edaran petunjuk, edaran keselamatan dan kelaikan udara yang wajib dipatuhi perusahaan penerbangan. Peraturan, standar dan praktek ICAO meliputi keselamatan dan keamanan sehubungan dengan pesawat dan pemeliharaan, operasi penerbangan, personel dan bandar udara.

CASR dan Undang-undang Penerbangan mewajibkan perusahaan penerbangan untuk membuat dan mengimplementasikan sistem dan manual, termasuk manual yang diwajibkan sebagai prasyarat dalam perolehan AOC. Syarat untuk memperoleh AOC antara lain perusahaan penerbangan Indonesia harus mengeluarkan manual operasi perusahaan, manual pelatihan, manual pemeliharaan pesawat dan manual sistem manajemen keselamatan yang telah disetujui oleh DJPU. Manual operasi perusahaan menjabarkan standar dan prosedur dari kegiatan harian dan operasi keseluruhan dari perusahaan penerbangan. Manual operasi perusahaan ini meliputi kebijakan-kebijakan perusahaan penerbangan terkait dengan penerbangan, prosedur pilot, penanganan kargo dan penumpang.

Perusahaan penerbangan harus memiliki manual pelatihan, yang menetapkan petunjuk pelatihan untuk pegawainya, termasuk kru dan pilot, dan fasilitas pelatihan yang dipersyaratkan. Program pelatihan dipersiapkan berdasarkan standar ICAO dan disahkan oleh DJPU, dan selain itu, seluruh instruktur pelatihan harus sudah memiliki lisensi DJPU.

Undang-undang Penerbangan juga mewajibkan perusahaan penerbangan untuk menerbitkan manual perawatan pesawat, yang menetapkan standar dan prosedur dari perbaikan dan perawatan pesawat berdasarkan CASR yang harus disetujui oleh DJPU. Selain itu, perusahaan penerbangan wajib menerbitkan program pemeliharaan kelaikan udara yang merinci panduan pelaksanaan pemeliharaan setiap pesawat yang dioperasikan perusahaan penerbangan tersebut. DJPU memastikan pelaksanaan manual dan program tersebut melalui audit dan pemeriksaan sebelum menerbitkan atau memperbarui AOC untuk perusahaan penerbangan tersebut atau sertifikat kelaikan udara untuk setiap pesawat. Perawatan pesawat dapat dilakukan baik oleh perusahaan penerbangan sendiri maupun oleh organisasi perawatan pesawat udara yang telah memperoleh izin DJPU. GMFAeroAsia, pemegang lisensi organisasi perawatan pesawat udara, dapat melakukan perawatan dan perbaikan atas mayoritas pesawat yang dioperasikan oleh perusahaan dan juga bagi perusahaan penerbangan pihak ketiga. Untuk perawatan pesawat di wilayah dimana GMFAeroAsia tidak memiliki izin untuk melakukan perawatan, juga atas perawatan pesawat pada daerah tujuan internasional, Perseroan melakukan perjanjian perawatan pesawat dengan organisasi perawatan pesawat udara lain yang berlisensi di wilayah dimaksud.

Perusahaan penerbangan di Indonesia harus menyusun dan mengimplementasikan sistem manajemen keamanan, dimana perusahaan penerbangan wajib: (i) menunjuk unit keamanan dan pegawai yang didelegasikan dan (ii) mengadopsi tindakan keamanan dan rencana tanggap darurat, risiko keamanan dan asuransi. Disamping itu, program keamanan juga harus dipersiapkan dan bertujuan untuk menjamin keamanan properti atau keamanan individual dari tindakan melanggar hukum atau tindakan yang dilarang untuk dilakukan di dalam pesawat. Selain itu, disusun juga manual jaminan asuransi perusahaan, yang menetapkan suatu sistem kontrol kualitas terhadap operasi perawatan dan performa teknik. Perusahaan penerbangan Indonesia harus mengoperasikan pesawatnya sesuai dengan prosedur operasi yang terkait, dengan mengadopsi ketentuan-ketentuan dalam manual yang dikeluarkan oleh pabrik pesawat yang bersangkutan berdasarkan CASR.

Terhadap kecelakaan pesawat di Indonesia dilakukan investigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), sebuah institusi independen yang bertanggungjawab langsung kepada Presiden. KNKT melaporkan temuan-temuannya kepada Menteri Perhubungan. Disamping itu, KNKT juga memberikan rekomendasi formulasi kebijakan dan peraturan terkait keselamatan transportasi.

Awak Penerbangan

Seluruh pilot dan awak penerbangan non-pilot, termasuk awak kabin, petugas pengoperasian pesawat, navigator, dan teknisi perusahaan penerbangan Indonesia harus memiliki lisensi dari DJPU sesuai dengan CASR. Lisensi ini terdiri dari ijin, sertifikat kesehatan yang pada umumnya berlaku untuk 12 sampai dengan 24 bulan dan dapat diperpanjang pada saat penilaian kembali dan sertifikat tipe peringkat pesawat yang menunjukkan tipe pesawat yang dapat ditangani oleh pilot/awak tersebut.

Menurut CSAR, pesawat Indonesia harus memiliki awak kabin seimbang dengan jumlah dan deskripsi pesawat udara untuk menjamin keamanan pesawat dan penerbangan dan sesuai dengan sertifikat kelaikan udara atau sesuai dengan jumlah kapasitas tempat duduk penumpang.

Selain itu, operator pesawat udara wajib memenuhi persyaratan Annex 6 ICAO yang menentukan kewajiban negara dalam mengawasi operator pesawat udara, terutama sehubungan dengan awak pesawat. Ketentuan utama Annex 6 ICAO mewajibkan pembentukan metode pengawasan operasi penerbangan untuk memastikan tingkat keselamatan yang berkesinambungan. Selain itu, diwajibkan pula adanya manual operasional untuk setiap tipe pesawat dimana masing-masing operator wajib memastikan seluruh personel telah dilatih dalam menjalankan tugas dan kewajibannya dan hubungan antara tugas tersebut dengan operasi perusahaan penerbangan pada umumnya.

Bandar Udara

Saat ini, mayoritas bandar udara di Indoensia dioperasikan oleh Perusahaan BUMN, yaitu PT Angkasa Pura I (13 bandar udara di pusat dan Indonesia Bagian Timur) dan PT Angkasa Pura II (13 bandar udara di Indonesia Bagian Barat).

Berdasarkan Undang-undang Penerbangan, Menteri Perhubungan akan mengeluarkan cetak biru pengembangan bandar udara yang berlaku untuk 20 tahun, termasuk lokasi dari bandar udara yang baru. Ijin konstruksi bandar udara dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan dengan berkoordinansi dengan agen pemerintah setempat. Untuk memperoleh ijin konstruksi ini, operator bandar udara harus memenuhi aturan keamanan dan keselamatan dan juga standar layanan udara yang dikeluarkan oleh DJPU. Kualifikasi bandar udara dikeluarkan bersamaan dengan sertifikat bergantung pada kapasitas mereka pada saat memenuhi persyaratan personel, fasilitas, *manual aerodrome* yang dikeluarkan oleh DJPU.

Undang-undang Penerbangan mengamanatkan untuk membentuk otoritas bandar udara untuk menjamin keselamatan dan keamanan maupun kepatuhan pada standar layanan bandar udara dalam suatu daerah. Saat ini pemerintah telah merencanakan untuk menetapkan lima otoritas bandar udara yang akan disahkan di tahun 2012.

Peraturan Lingkungan dan Kebisingan

Untuk memperoleh sertifikat kelaikan udara, pesawat harus memenuhi standar emisi gas dan kebisingan. Perusahaan penerbangan di Indoensia dan operator bandar udara harus mematuhi peraturan terkait lingkungan dan kebisingan, termasuk seluruh hal yang berkaitan dengan emisi minyak dan material buangan lainnya. Selain itu diwajibkan juga untuk menjaga tingkat kebisingan dan emisi lainnya pada level yang ditentukan oleh Pemerintah. Operator bandar udara dapat membatasi waktu, frekuensi, bahkan menolak keberangkatan maupun pendaratan pesawat untuk memenuhi level tersebut. Perusahaan penerbangan di Indonesia wajib untuk mematuhi peraturan lingkungan dan kebisingan di tiap negara dimana mereka beroperasi.

Kewajiban dan Tanggung Jawab berdasarkan Undang-undang Penerbangan

Undang-undang Penerbangan telah menetapkan batasan kewajiban perusahaan penerbangan terhadap hal-hal seperti kematian, kecacatan maupun kecelakaan, penundaan maupun pembatalan penerbangan, kehilangan dan kerusakan bagasi dan kargo yang dialami oleh penumpang. Secara umum, Peraturan menetapkan jumlah maksimum yang harus ditanggung atas hal-hal tersebut di atas dan jumlah maksimum tersebut harus ditinjau kembali setiap tahunnya.

Berdasarkan Undang-undang Penerbangan, perusahaan penerbangan di Indonesia bertanggung-jawab terhadap hal-hal sebagai berikut:

- Meninggal, cacat tetap dan terlukanya penumpang pada saat pesawat memuat maupun menurunkan penumpang. Jumlah ganti kerugian adalah maksimum Rp40.000.000,- untuk korban luka-luka, Rp40.000.000,- untuk korban meninggal dunia dan Rp50.000.000,- untuk korban cacat tetap selain asuransi kecelakaan yang diwajibkan. Jika terlukanya penumpang disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian perusahaan penerbangan atau petugasnya, maka perusahaan penerbangan dapat bertanggung jawab atas ganti kerugian diluar maksimum ganti kerugian yang ditentukan oleh Undang-undang Penerbangan;
- Kerusakan atau kehilangan bagasi kabin, apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerusakan maupun kehilangan tersebut disebabkan oleh tindakan perusahaan penerbangan maupun awaknya. Perusahaan penerbangan bertanggung jawab mengganti kerugian nyata penumpang tersebut maksimum Rp1.000.000,- untuk setiap penumpang;
- Kerusakan atau kehilangan kargo ataupun barang yang dimasukan ke dalam pesawat pada saat barang atau kargo d, dalam hal ini, yang masih dalam kontrak perusahaan penerbangan tersebut. Perusahaan penerbangan bertanggung jawab mengganti kerugian penumpang tersebut sebesar Rp100.000,-/kilogram atau dalam jumlah lain yang disepakati oleh penumpang dan perusahaan penerbangan;
- Penundaan terhadap penumpang, bagasi, maupun kargo, kecuali yang disebabkan oleh cuaca buruk maupun masalah teknis yang akan diatur dalam Peraturan yang hingga kini belum terbit;
- Tidak terangkutnya penumpang karena kapasitas pesawat, maka perusahaan penerbangan harus memberikan ganti rugi kepada penumpang dengan bebas beban akomodasi maupun beban transfer ke jadwal penerbangan;
- Berdasarkan Peraturan, dalam hal-hal: (a) keterlambatan penerbangan, maka perusahaan penerbangan harus (i) menyediakan makanan dan minuman ataupun akomodasi, bergantung pada lamanya penundaan; dan (ii) pengalihan penumpang ke jadwal penerbangan lainnya jika penumpang memintanya; (b) pembatalan penerbangan, maka perusahaan penerbangan harus menyediakan akomodasi maupun transfer ke jadwal penerbangan lainnya, apabila penumpang memintanya.
- Kerugian dapat juga dialami oleh pihak ketiga akibat kegiatan perusahaan penerbangan, kecelakaan pesawat udara atau akibat benda yang jatuh dari udara saat pesawat dioperasikan. Perusahaan penerbangan bertanggung jawab mengganti kerugian atas hal ini sebesar kerugian yang nyata-nyata diderita oleh pihak ketiga.

Jumlah kewajiban maksimum yang tercantum di atas kemungkinan akan direvisi sesuai dengan Peraturan yang sampai saat ini belum ada revisi yang telah diterbitkan.

Peraturan Persaingan

Perusahaan penerbangan tunduk pada peraturan mengenai persaingan usaha tidak sehat dan monopoli berdasarkan Undang-undang No. 5 Tahun 1999 (UU Persaingan). Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) melakukan pengawasan terhadap praktik persaingan usaha melalui penerimaan pengaduan masyarakat ataupun investigasi yang dilakukan oleh KPPU sendiri. UU Persaingan mengatur mengenai hal-hal yang dilarang, termasuk monopoli, penguasaan pasar, penentuan harga dan konspirasi, serta perjanjian yang mengakibatkan penetapan harga, pembagian wilayah, kartel, trust dan perjanjian tertutup. UU Persaingan tidak mengatur apapun mengenai perjanjian kerjasama pengangkutan. Namun, jika dalam perjanjian kerjasama pengangkutan ditemukan hal-hal yang menjurus kepada pelanggaran atas UU Persaingan, KPPU dapat melakukan penyelidikan.

Perusahaan penerbangan dapat melakukan perjanjian kerjasama pengangkutan dengan perusahaan penerbangan lain, sebagai sarana untuk mendapatkan akses ke rute atau pasar tertentu. Dengan perjanjian kerjasama pengangkutan, sebuah perusahaan penerbangan dapat menggunakan nomor penerbangannya meskipun Perseroan itu tidak menggunakan pesawat dan rutanya sendiri. Walaupun UU Persaingan tidak memerlukan persyaratan persetujuan, namun untuk melakukan kerjasama pengangkutan seperti ini, Perseroan memerlukan persetujuan dari DJPU atas rute yang dikerjasamakan.

Inisiatif *Open Skies* ASEAN

Pada 2003, negara anggota *Association of Southeast Asian Nations* (“ASEAN”) mengesahkan deklarasi Bali Concord II yang bertujuan untuk membentuk komunitas ekonomi terintegrasi antara negara anggota selambatnya pada 2020. Inisiatif tertentu telah dilakukan ke arah integrasi komunitas ekonomi tersebut, termasuk percepatan liberalisasi untuk 11 sektor prioritas, termasuk penerbangan dan turisme. Saat ini negara-negara ASEAN telah menandatangani perjanjian liberalisasi transportasi udara antara ibu kota negara-negara anggota. Diharapkan pula negara-negara anggota akan menandatangani perjanjian yang akan berlaku efektif pada 2015 untuk meliberalisasi transportasi udara antar seluruh daerah tujuan di ASEAN.

Program IATA Mengenai Penghapusan Karbon

IATA mengelola program penghapusan karbon yang memungkinkan maskapai penerbangan untuk menawarkan para penumpangnya untuk mengimbangi emisi karbon mereka dengan memberikan kontribusi terhadap proyek-proyek pengurangan karbon di negara berkembang. Program IATA menghitung emisi karbon berdasarkan metodologi yang dikembangkan oleh ICAO. Sistem ini memanfaatkan sistem keuangan IATA yang memungkinkan penumpang untuk membeli tiket dan melakukan *offset* pada saat yang sama.

Program IATA hanya berinvestasi pada proyek-proyek *Certified Emission Reductions* (CER) yang disetujui PBB dan kredit sukarela yang memenuhi Standar Karbon Sukarela dan atau Gold yang diakui. Kontribusi penumpang akan digunakan untuk proyek CER yang disponsori oleh IATA.

Perseroan adalah maskapai penerbangan Indonesia pertama yang menandatangani Nota Kesepahaman dengan IATA yang sepakat untuk memberikan kesempatan kepada penumpang untuk mengurangi karbon yang dihasilkan dari penerbangan. Perseroan bermaksud untuk bekerjasama dengan IATA untuk menerapkan *offset* karbon dengan melakukan penjualan langsung kepada pelanggan melalui internet dan mengidentifikasi proyek-proyek CER yang akan mendapatkan manfaat dari prakarsa ini.

BAB X. IKHTISAR DATA KEUANGAN PENTING

Tabel berikut di bawah ini menggambarkan ikhtisar data keuangan penting konsolidasi Perseroan berdasarkan Laporan Keuangan Konsolidasi Perseroan dan Anak Perusahaan untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 serta tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 yang telah diaudit dengan pendapat wajar tanpa pengecualian serta laporan keuangan konsolidasi yang berakhir pada tanggal 30 September 2009 yang telah direview oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio dan Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) serta tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, 2007, 2006 dan 2005 yang telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Aryanto Amir Jusuf dan Mawar (RSM), kesemuanya dengan pendapat wajar tanpa pengecualian.

Neraca Konsolidasi

Uraian	(dalam juta Rupiah)						
	30 September		31 Desember				
	2010	2009 ¹⁾	2009	2008	2007	2006 ²⁾	2005 ³⁾
ASET							
Aset Lancar							
Kas dan setara kas	1.805.798	1.540.069	1.722.492	2.601.789	2.969.624	1.267.305	1.496.983
Investasi jangka pendek	-	11.000	11.000	14.600	11.622	48.306	11.000
Piutang usaha							
Pihak hubungan istimewa	19.607	16.795	16.800	14.442	20.647	26.632	18.833
Pihak ketiga-setelah dikurangi							
Penyisihan Piutang ragu-ragu	1.126.157	890.281	1.049.810	817.391	1.065.647	812.604	865.344,5
Penyertaan modal pemerintah yang akan diterima	-	-	-	-	-	500.000	-
Piutang lain-lain	14.422	5.933	15.798	66.138	11.742	4.759	11.082
Aset derivatif	41.918	31.624	-	-	-	-	-
Persediaan	598.840	615.419	618.118	516.172	396.979	362.644	504.993
Uang muka dan biaya dibayar dimuka	888.790	608.833	643.074	548.972	907.710	249.045	113.465
Pajak dibayar dimuka	198.502	83.568	135.438	46.941	41.221	36.039	25.260
Jumlah Aset Lancar	4.694.037	3.803.525	4.212.529	4.626.445	5.425.193	3.307.334	3.046.960
Aset Tidak Lancar							
Dana perawatan pesawat dan uang jaminan	1.773.541	1.685.404	1.641.838	1.191.230	780.465	1.194.838	1.147.956
Uang muka pembelian pesawat	1.028.612	2.113.290	1.791.136	1.901.609	393.767	63.353	63.353
Aset pajak tangguhan	81.649	51.208	53.906	60.146	67.905	111.290	50.725
Investasi saham	212.266	204.769	213.854	205.567	198.816	224.939	224.006
Aset tetap - setelah dikurangi akumulasi penyusutan	5.911.595	6.017.901	6.374.882	6.552.911	4.424.103	4.438.246	4.511.329
Investasi jangka panjang	-	-	-	-	-	-	-
Investasi jangka panjang lainnya	-	-	-	-	-	-	-
Properti investasi	178.585	174.738	170.997	176.905	11.944	-	-
Beban tangguhan	28.584	17.816	20.607	23.990	4.455	6.071	4.542
Aset lain-lain	313.813	330.776	322.674	565.029	646.266	637.621	448.622
Jumlah Aset Tidak Lancar	9.528.645	10.595.903	10.589.894	10.677.387	6.527.721	6.676.358	6.450.532
JUMLAH ASET	14.222.683	14.399.429	14.802.423	15.303.831	11.952.914	9.983.692	9.497.492
KEWAJIBAN DAN EKUITAS							
Kewajiban Lancar							
Hutang bank	207.315	104.745	218.635	10.000	3.000	-	-
Hutang usaha	816.624	1.796.833	1.266.937	2.069.528	1.825.779	1.594.859	1.199.206
Pihak hubungan istimewa	35.440	61.493	48.754	68.931	64.308	79.838	87.167
Pihak ketiga	781.184	1.735.340	1.218.183	2.000.597	1.761.471	1.515.021	1.112.039
Hutang lain-lain	281.268	222.841	261.995	232.917	163.179	141.020	166.448
Hutang pajak	61.033	57.738	75.815	80.056	89.766	120.935	173.736
Biaya masih harus dibayar	1.175.982	1.038.554	1.379.304	1.378.340	1.493.755	833.006	726.307
Pendapatan diterima dimuka	1.848.424	950.866	564.417	717.132	929.966	803.310	936.410

(dalam juta Rupiah)

Uraian	30 September			31 Desember			
	2010	2009 ^{*)}	2009	2008	2007	2006 ^{**)}	2005 ^{**}
Uang muka diterima	118.969	78.322	48.946	92.280	213.045	26.731	35.504
Hutang jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun	-	-	-	-	-	-	-
Pinjaman jangka panjang	255.600	1.292.849	1.285.737	1.436.332	1.489.637	1.442.817	1.157.421
Hutang sewa pembiayaan	711.616	687.478	850.526	786.389	487.404	-	-
Kewajiban estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	379.894	358.449	395.367	282.180	157.035	-	-
Jumlah Kewajiban Lancar	5.856.729	6.588.677	6.347.678	7.085.154	6.852.566	4.962.680	4.395.031
Kewajiban Tidak Lancar							
Hutang jangka panjang - setelah dikurangi bagian jatuh tempo dalam satu tahun							
Pinjaman jangka panjang	1.584.500	332.114	1.015.869	35.214	33.883	38.835	446.170
Hutang sewa pembiayaan	1.863.338	2.793.382	2.366.768	3.747.805	3.900.235	4.574.921	5.329.629
Kewajiban estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	202.622	332.872	255.331	450.119	242.778	305.796	401.122
Obligasi konversi	-	1.018.809		1.018.809	1.018.809	1.344.874	1.344.874
Kewajiban pajak tangguhan	106.522	229.354	261.422	391.243	37.673	3.570	71.807
Kewajiban imbalan pasca kerja	1.435.763	1.258.531	1.257.551	1.129.236	1.070.552	902.192	794.592
Kewajiban tidak lancar lain	16.323	71.552	76.780	30.269	25.933	97.480	163.773
Jumlah Kewajiban Tidak Lancar	5.209.070	6.036.614	5.233.722	6.802.696	6.329.863	7.267.669	8.551.968
JUMLAH KEWAJIBAN	11.065.799	12.625.290	11.581.400	13.887.851	13.182.429	12.230.349	12.946.999
HAK MINORITAS	10.114	6.012	6.953	49.446	37.204	(913)	(1.584)
EKUITAS							
Modal saham - Nilai nominal Rp1.000.000 per saham Modal dasar	9.120.498	8.152.629	9.120.498	8.152.629	7.152.629	6.826.564	6.826.564
Modal ditempatkan dan disetor	-	-	-	-	-	-	-
Tambahan modal disetor	8.402	8.402	8.402	8.402	1.008.402	8.402	8.402
Selisih transaksi perubahan ekuitas anak perusahaan	-	-	-	-	-	3.997	3.997
Dana setoran modal	-	-	-	-	-	500.000	-
Surplus revaluasi	1.216.729	1.484.470	1.515.533	1.672.669	3.997	-	-
Kerugian belum direalisasi atas lindung nilai arus kas	35.841	3.582		(10.783)	664	(364)	(656)
Selisih kurs karena penjabaran laporan keuangan	9.724	6.795	8.929	4.656	3.675	4.478	4.724
Defisit	(7.244.424)	(7.887.752)	(7.439.292)	(8.461.037)	(9.436.086)	(9.588.821)	(10.290.955)
JUMLAH EKUITAS (DEFISIENSI MODAL)	3.146.771	1.768.126	3.214.071	1.366.535	(1.266.719)	(2.245.744)	(3.447.924)
JUMLAH KEWAJIBAN DAN EKUITAS	14.222.683	14.399.429	14.802.423	15.303.831	11.952.914	9.983.692	9.497.492

Catatan:

*) Tidak diaudit/(penelaahan terbatas)

**) Setelah penyesuaian dampak kumulatif penyajian kembali laporan keuangan konsolidasian tahun 2008 dan 2007

Laporan Laba Rugi Konsolidasi

(dalam juta Rupiah)

Uraian	Untuk periode sembilan bulan yang berakhir 30 September			Untuk tahun yang berakhir 31 Desember			
	2010	2009 ^{*)}	2009	2008	2007	2006 ^{**)}	2005 ^{**}
PENDAPATAN USAHA							
Penerbangan berjadwal	11.448.900	10.093.436	13.699.415	15.120.272	11.049.437	9.308.753	9.378.740
Penerbangan tidak berjadwal	102.344	475.631	2.491.248	2.466.618	1.605.943	1.571.092	1.714.137
Lainnya	1.133.830	1.280.258	1.669.710	1.762.786	1.387.050	1.690.250	1.535.998
JUMLAH PENDAPATAN USAHA	12.685.074	11.849.325	17.860.374	19.349.675	14.042.430	12.570.096	12.628.876

(dalam juta Rupiah)

Uraian	Untuk periode sembilan bulan yang berakhir 30 September			Untuk tahun yang berakhir 31 Desember			
	2010	2009 ¹⁾	2009	2008	2007	2006 ^{**)}	2005 ^{**}
	BEBAN USAHA						
Operasional penerbangan	6.142.653	4.942.591	8.096.690	9.947.993	6.504.637	6.058.265	6.051.145
Tiket, penjualan dan promosi	1.252.806	1.202.847	1.636.436	1.562.716	1.286.229	1.236.566	1.445.800
Penyusutan dan amortisasi	1.206.086	1.225.738	1.609.914	1.295.912	1.045.167	934.719	891.089
Pelayanan penumpang	1.078.797	911.627	1.378.039	1.105.283	1.002.194	1.028.498	1.054.018
Bandara	986.366	949.764	1.420.693	1.308.784	1.107.141	1.078.007	1.179.541
Administrasi dan umum	984.735	890.074	1.246.875	1.250.337	880.033	912.921	913.329
Pemeliharaan dan perbaikan	876.934	723.421	1.075.848	1.107.565	1.089.893	900.899	1.160.026
Beban imbalan kerja	273.369	223.807	260.620	196.991	199.242	-	-
Operasional transportasi	75.701	68.353	95.169	110.142	104.884	-	-
Operasional jaringan	58.269	49.223	70.267	66.136	58.688	5.938	5.076
Operasional hotel	39.254	38.368	51.534	44.610	32.149	27.678	26.710
Beban usaha lainnya	-	-	-	-	-	135.630	113.721
JUMLAH BEBAN USAHA	12.974.971	11.225.815	16.942.085	17.996.468	13.310.258	12.319.120	12.840.456
LABA (RUGI) USAHA	(289.897)	623.510	918.289	1.353.207	732.172	250.975	(211.581)
PENGHASILAN (BEBAN) LAIN-LAIN							
Keuntungan sale and lease back	159.097	2.041	65.065	-	-	-	-
Keuntungan (kerugian) kurs mata uang asing – bersih	130.864	434.852	462.550	(413.337)	(233.789)	512.585	(239.693)
Biaya pesangon pegawai	68.468	(203.098)	(203.098)	-	-	-	-
Penghasilan bunga	42.314	80.349	93.090	107.037	65.566	38.508	34.710
Beban bunga dan keuangan	(119.485)	(233.766)	(262.569)	(377.968)	(438.266)	(441.233)	343.618
Keuntungan penjualan aset	-	-	-	-	-	185.642	85.293
Beban penyisihan piutang lain-lain	-	(156.884)	(156.884)	-	-	-	-
Bagian laba bersih investasi jangka panjang	-	-	-	-	-	-	-
Pemulihan (penurunan) nilai aset	-	-	-	-	-	(7.756)	(33.077)
Laba penjualan investasi	-	-	-	-	-	-	45.455
Pemulihan (beban) keusangan persediaan	-	-	-	-	-	-	-
Lain-lain – bersih	(35.466)	(35.466)	(53.217)	350.340	184.390	79.976	50.894
BEBAN LAIN-LAIN – BERSIH	245.793	(115.427)	(55.063)	(333.928)	(422.098)	367.722	400.036
BAGIAN LABA BERSIH PERUSAHAAN ASOSIASI	6.411	3.789	12.873	9.400	3.033	9.516	17.967
LABA (RUGI) SEBELUM BEBAN PAJAK	(37.692)	511.871	876.099	1.028.679	313.107	628.213	593649
MANFAAT (BEBAN) PAJAK							
Pajak kini	(21.434)	(17.334)	(36.884)	(78.122)	(66.797)	(45.619)	(56.486)
Pajak tangguhan	70.608	78.990	60.239	33.636	(82.184)	128.802	128.380
Jumlah manfaat (beban) pajak	49.174	61.656	23.355	(44.486)	(148.981)	83.183	71.894
LABA(RUGI) DARI AKTIVITAS NORMAL	11.481	573.527	899.454	984.193	164.126	711.396	(521.756)
POS LUAR BIASA	184.068	-	123.502	-	-	-	-
LABA (RUGI) SEBELUM HAK MINORITAS	195.549	573.527	1.022.956	984.193	164.126	711.396	(521.756)
HAK MINORITAS	(682)	(3.372)	(4.340)	(9.144)	(11.391)	(784)	98
LABA (RUGI) BERSIH	194.867	570.155	1.018.616	975.049	152.735	710.612	(521.658)

Catatan:

*) Tidak diaudit/(penelaahan terbatas)

**) Setelah penyesuaian dampak kumulatif penyajian kembali laporan keuangan konsolidasian tahun 2008 dan 2007

Rasio – Rasio Keuangan

Uraian	30 September			31 Desember			
	2010	2009*)	2009	2008	2007	2006	
RASIO PERTUMBUHAN							
Pendapatan Usaha	7%	N/A**)	-8%	38%	12%	0%	N/A***)
Beban Usaha	16%	N/A**)	-6%	35%	8%	-4%	N/A***)
Laba (Rugi) Usaha	-146%	N/A**)	-32%	85%	192%	-219%	N/A***)
Laba (Rugi) Bersih	-66%	N/A**)	4%	539%	-178%	-236%	N/A***)
Jumlah Aset	-1%	N/A**)	-3%	28%	20%	5%	N/A***)
Jumlah Kewajiban	-12%	N/A**)	-17%	5%	8%	-6%	N/A***)
Jumlah Ekuitas	78%	N/A**)	135%	-208%	-44%	-35%	N/A***)
RASIO USAHA							
Laba (Rugi) Usaha / Pendapatan Usaha	-2,3%	5,3%	5,1%	7,0%	5,2%	2%	1,7%
Laba (Rugi) Bersih / Pendapatan Usaha	1,5%	4,8%	5,7%	5,0%	1,1%	5,7%	-4,1%
Laba (Rugi) Usaha / Jumlah Ekuitas	-9,2%	35,5%	28,6%	99,0%	-57,8%	-11,2%	6,1%
Laba (Rugi) Bersih / Jumlah Ekuitas	6,2%	32,2%	31,7%	71,4%	-12,1%	-31,6%	15,1%
Laba (Rugi) Bersih / Jumlah Aset	1,4%	3,9%	6,9%	6,4%	1,3%	-2,4%	-8,9%
RASIO KEUANGAN							
Aset Lancar / Kewajiban Lancar	0,80x	0,58x	0,66x	0,65x	0,79x	0,67x	0,69x
Jumlah Kewajiban / Jumlah Ekuitas	3,52x	7,14x	3,60x	10,16x	-10,40x	-54,46x	-3,76x
Jumlah Kewajiban / Jumlah Aset	0,78x	0,87x	0,78x	0,91x	1,10x	12,25x	13,63x

Catatan:

*) Tidak diaudit/(penelaahan terbatas)

**) Rasio-rasio pertumbuhan Pendapatan Usaha, Beban Usaha, Laba (Rugi) Usaha, Laba (Rugi) Bersih, Jumlah Aset, Jumlah Kewajiban dan Jumlah Ekuitas untuk periode 9 bulan yang berakhir per 30 September 2009 dibandingkan dengan periode 9 bulan yang berakhir per 30 September 2008 tidak dapat disajikan karena Laporan keuangan untuk periode 9 bulan yang berakhir per 30 September 2008 tidak disajikan.

***) Rasio-rasio pertumbuhan Pendapatan Usaha, Beban Usaha, Laba (Rugi) Usaha, Laba (Rugi) Bersih, Jumlah Aset, Jumlah Kewajiban dan Jumlah Ekuitas untuk tahun yang berakhir per 31 Desember 2005 dibandingkan dengan tahun yang berakhir per Desember 2004 tidak dapat disajikan karena Laporan keuangan untuk tahun 2004 yang berakhir per Desember 2004 tidak disajikan. Laporan keuangan tahun 2004 tidak disajikan karena memerlukan penyajian kembali sehubungan dengan perubahan penerapan prinsip akuntansi.

Pada tanggal 30 September 2010, Anak Perusahaan, GMF AeroAsia telah memenuhi seluruh rasio keuangan yang dipersyaratkan dalam perjanjian pinjaman dari PT Bank Negara Indonesia antara lain: (a) rasio lancar minimal 1 kali; (b) rasio hutang dengan modal maksimal 2,5 kali; (c) rasio kemampuan membayar hutang minimal 100 kali.

Pada tanggal 30 September 2010, Anak Perusahaan Aerowisata, ACS telah memenuhi seluruh rasio keuangan yang dipersyaratkan dalam perjanjian pinjaman dari PT Bank Negara Indonesia antara lain: (a) rasio lancar minimal 1 kali; (b) rasio hutang dengan modal maksimal 2,5 kali; (c) rasio perbandingan laba operasi bersih terhadap jumlah pinjaman minimal 100%.

BAB XI. EKUITAS

Tabel berikut di bawah ini menggambarkan posisi ekuitas Perseroan berdasarkan Laporan Keuangan Konsolidasi Perseroan dan Anak Perusahaan untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 dan tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 yang telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio dan Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) serta tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, 2007, 2006 dan 2005 yang telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Aryanto Amir Jusuf dan Mawar, kesemuanya dengan pendapat wajar tanpa pengecualian.

(dalam juta Rupiah)

Uraian	30 September 2010	31 Desember				
		2009	2008	2007	2006	2005
Modal ditempatkan dan disetor penuh	9.120.498	9.120.498	8.152.629	7.152.629	6.826.564	6.826.564
Tambahan modal disetor	8.402	8.402	8.402	8.402	8.402	8.402
Dana setoran modal	-	-	-	1.000.000	500.000	-
Surplus revaluasi	1.216.729	1.515.533	1.672.669	3.997	3.996	3.996
Cadangan lindung nilai	35.841	-	(10.783)	664	(364)	(655)
Selisih kurs karena penjabaran laporan keuangan	9.724	8.929	4.656	3.675	4.478	4.723
Defisit	(7.244.424)	(7.439.292)	(8.461.037)	(9.436.086)	(9.588.821)	(10.290.955)
Jumlah Ekuitas (devisiensi modal)	3.146.771	3.214.071	1.366.535	(1.266.719)	(2.245.744)	(3.447.924)

Apabila seluruh Saham Yang Ditawarkan dalam rangka Penawaran Umum Perdana Saham ini telah dilaksanakan seluruhnya menjadi saham Perseroan pada tanggal 30 September 2010, maka struktur Ekuitas Perseroan secara proforma adalah sebagai berikut:

Tabel Proforma Ekuitas Pada Tanggal 30 September 2010

(dalam juta Rupiah)

Uraian	Modal Ditempatkan dan Tambahan Modal Disetor Penuh	Tambahan Modal Disetor	Surplus Revaluasi	Cadangan Lindung Nilai	Selisih Kurs Karena Penjabaran Laporan Keuangan	Defisit	Jumlah Ekuitas
Posisi ekuitas menurut laporan keuangan konsolidasi audit pada tanggal 30 September 2010	9.120.498	8.402	1.216.729	35.841	9.724	(7.244.424)	3.146.771
Perubahan ekuitas setelah tanggal 30 September 2010 jika diasumsikan telah terjadi pada tanggal tersebut :							
● Perubahan nilai nominal saham dari sebesar Rp1.000.000,- menjadi Rp500,-	-	-	-	-	-	-	-
● Penawaran umum sebesar 6.335.738.000 saham, yang terdiri dari 4.400.000.000 Saham Baru dan 1.935.738.000 Saham Biasa Atas Nama Seri B milik Bank Mandiri.	2.200.000	1.100.000*	-	-	-	-	3.300.000
Posisi ekuitas menurut laporan keuangan konsolidasi per tanggal 30 September 2010 setelah penawaran umum	11.320.498	1.108.402	1.216.729	35.841	9.724	(7.244.424)	6.446.770

Catatan:

*) Jumlah belum dikurangkan dengan biaya-biaya sehubungan dengan Penawaran Umum

Tidak ada penambahan modal setelah tanggal Laporan Auditor Independen.

BAB XII. PERPAJAKAN

Perpajakan Untuk Pemegang Saham

Pajak Penghasilan atas dividen saham yang dikenakan sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku. Berdasarkan Undang-undang Republik Indonesia No. 7 tahun 1983 tentang Pajak Penghasilan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-undang No. 36 Tahun 2008 (berlaku efektif 1 Januari 2009), selanjutnya disebut sebagai "UU PPh" pasal 4 ayat (1) menyebutkan bahwa yang menjadi Objek Pajak adalah penghasilan yaitu setiap tambahan kemampuan ekonomis yang diterima atau diperoleh Wajib Pajak, baik yang berasal dari Indonesia maupun dari luar Indonesia, yang dapat dipakai untuk konsumsi atau untuk menambah kekayaan Wajib Pajak yang bersangkutan, dengan nama dan dalam bentuk apapun termasuk antara lain dividen.

Selanjutnya, pasal 4 ayat (3) huruf f menyebutkan bahwa dividen atau bagian laba yang diterima atau diperoleh Perseroan Terbatas sebagai Wajib Pajak Dalam Negeri, Koperasi, Badan Usaha Milik Negara atau Badan Usaha Milik Daerah, dari penyertaan modal pada badan usaha yang didirikan dan bertempat kedudukan di Indonesia tidak termasuk sebagai Objek Pajak Penghasilan sepanjang seluruh syarat-syarat di bawah ini terpenuhi:

1. Dividen berasal dari cadangan laba ditahan; dan
2. Bagi perseroan terbatas, Badan Usaha Milik Negara dan Badan Usaha Milik Daerah yang menerima dividen, kepemilikan saham pada badan yang memberikan dividen minimal 25% (dua puluh lima persen) dari jumlah modal yang disetor dan harus mempunyai usaha aktif di luar kepemilikan saham tersebut.

Sedangkan berdasarkan Pasal 17 ayat 2c, tarif yang dikenakan atas penghasilan berupa dividen yang dibagikan kepada Wajib Pajak orang pribadi dalam negeri adalah paling tinggi sebesar 10% (sepuluh persen) dan bersifat final.

Lebih lanjut dalam penjelasan pasal 4 ayat (3) huruf f di atas juga ditegaskan bahwa dalam hal penerima dividen atau bagian laba adalah Wajib Pajak selain badan-badan tersebut di atas, seperti orang pribadi baik dalam negeri maupun luar negeri, firma, perseroan komanditer, yayasan dan organisasi sejenis dan sebagainya, maka penghasilan berupa dividen atau bagian laba tersebut tetap merupakan objek pajak.

Pasal 23 ayat (1) huruf a UU PPh menyebutkan bahwa atas dividen yang dibayarkan, disediakan untuk dibayarkan, atau telah jatuh tempo pembayarannya oleh badan pemerintah, Subjek Pajak badan dalam negeri, penyelenggara kegiatan, Bentuk Usaha Tetap, atau perwakilan Perseroan luar negeri lainnya kepada Wajib Pajak Dalam Negeri atau Bentuk Usaha Tetap, dipotong pajak sebesar 15% (lima belas persen) dari jumlah bruto oleh pihak yang wajib membayarkan. Dalam hal Wajib Pajak yang menerima atau memperoleh penghasilan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat 1 tidak memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak, besarnya tarif pemotongan adalah lebih tinggi 100% (seratus persen) dari pada tarif pajak yang seharusnya dikenakan.

Pemotongan pajak sebagaimana dimaksud oleh pasal 23 pada ayat (1), antara lain tidak dilakukan atas dividen yang diberikan kepada Wajib Pajak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (3) huruf f dan dividen yang diterima oleh orang pribadi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 ayat (2c).

Sesuai dengan Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 651/KMK.04/1994 tanggal 29 Desember 1994 tentang Bidang-bidang Penanaman Modal Tertentu Yang Memberikan Penghasilan Kepada Dana Pensiun Yang Tidak Termasuk Sebagai Objek Pajak dari Penghasilan, maka penghasilan yang diterima atau diperoleh Dana Pensiun yang pendiriannya telah disahkan oleh Menteri Keuangan Republik Indonesia tidak termasuk sebagai Objek Pajak Penghasilan apabila penghasilan tersebut diterima atau diperoleh dari penanaman modal antara lain dividen dari saham pada Perseroan Terbatas yang tercatat di Bursa Efek di Indonesia. Dividen yang dibayar atau terhutang kepada Wajib Pajak Luar Negeri akan dikenakan tarif sebesar 20% (dua puluh persen) dari kas yang dibayarkan (dalam hal dividen tunai) atau 20% (dua puluh persen) dari nilai pari (dalam hal dividen saham).

Kepada mereka yang merupakan penduduk dari suatu negara yang telah menandatangani suatu Perjanjian Penghindaran Pajak Berganda (P3B) dengan Indonesia, dengan memenuhi Surat Edaran Dirjen Pajak No. SE-03/PJ.101/1996 tanggal 29 Maret 1996 tentang Penerapan Persetujuan Penghindaran Pajak Berganda (P3B), dapat memperoleh fasilitas tarif yang lebih rendah dengan ketentuan harus menyerahkan Sertifikat Domisili asli yang diterbitkan Kantor Pajak negara asal. Sertifikat ini berlaku untuk masa 1 (satu) tahun dan selanjutnya harus diperpanjang. Namun untuk bank, selama bank tersebut tidak mengubah alamat seperti yang tercantum pada sertifikat tersebut, sertifikat tersebut tetap berlaku.

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 14 Tahun 1997 tentang Perubahan Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1994 tentang Pajak Penghasilan atas Penghasilan dari Transaksi Penjualan Saham di Bursa Efek, ditetapkan sebagai berikut:

1. Atas penghasilan yang diterima atau diperoleh oleh Wajib Pajak Orang Pribadi dan Wajib Pajak Badan dari transaksi penjualan saham di Bursa Efek dikenakan Pajak Penghasilan sebesar 0,1% (nol koma satu persen) dari jumlah bruto nilai transaksi penjualan dan bersifat final. Penyetoran Pajak Penghasilan yang terhutang dilakukan dengan cara pemotongan oleh penyelenggara Bursa Efek melalui perantara pedagang efek pada saat pelunasan transaksi penjualan saham;
2. Pemilik saham pendiri dikenakan tambahan Pajak Penghasilan yang bersifat final sebesar 0,5% (nol koma lima persen) dari nilai seluruh saham pendiri yang dimilikinya pada saat Penawaran Umum;
3. Penyetoran tambahan Pajak Penghasilan yang terhutang dapat dilakukan oleh Perseroan atas nama masing-masing pemilik saham pendiri dalam jangka waktu selambat-lambatnya 1 (satu) bulan setelah saham tersebut diperdagangkan di Bursa Efek. Namun apabila pemilik saham pendiri tidak memilih metode pembayaran berdasarkan 0,5% Pajak Penghasilan yang bersifat final, maka penghitungan Pajak Penghasilannya dilakukan berdasarkan tarif Pajak Penghasilan yang berlaku umum sesuai pasal 17 Undang-undang No 17 tahun 2000.

Peraturan Pemerintah atas penghasilan dari transaksi penjualan saham di bursa efek di atas juga berlaku untuk Dana Pensiun yang pendiriannya telah disahkan oleh Menkeu Republik Indonesia.

CALON PEMBELI SAHAM DALAM PENAWARAN UMUM INI DIHARAPKAN UNTUK BERKONSULTASI DENGAN KONSULTAN PAJAK MASING-MASING MENGENAI AKIBAT PERPAJAKAN YANG TIMBUL DARI PEMBELIAN, PEMILIKAN MAUPUN PENJUALAN SAHAM YANG DIBELI MELALUI PENAWARAN UMUM INI.

Pemenuhan Kewajiban Perpajakan Perseroan

Sebagai Wajib Pajak secara umum Perseroan memiliki kewajiban perpajakan untuk Pajak Penghasilan (PPh), Pajak Pertambahan Nilai (PPN), dan Pajak Bumi dan Bangunan (PBB). Perseroan telah memenuhi kewajiban perpajakannya sesuai dengan perundang-undangan dan peraturan perpajakan yang berlaku. Sampai dengan tanggal Prospektus ini diterbitkan, Perseroan tidak memiliki tunggakan pajak.

BAB XIII. KEBIJAKAN DIVIDEN

Sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia dan Anggaran Dasar Perseroan, laba bersih Perseroan dapat dibagikan kepada Pemegang Saham sebagai dividen setelah penyisihan dana cadangan wajib yang dipersyaratkan undang-undang. Pembagian dividen harus disetujui oleh Pemegang Saham melalui keputusan RUPS Tahunan berdasarkan rekomendasi Direksi Perseroan. Dividen hanya boleh dibagikan apabila Perseroan mempunyai saldo laba positif.

Dengan tetap memperhatikan peraturan perundangan yang berlaku, kondisi keuangan Perseroan serta kewajiban Perseroan terhadap para kreditur termasuk kreditur ECA, Manajemen Perseroan merencanakan kebijakan pembagian dividen tunai maksimum 50% (lima puluh persen) dari laba bersih Perseroan untuk setiap tahunnya dengan ketentuan (i) terdapat kelebihan kas (*excess cash*) Perseroan di tahun yang bersangkutan sebagaimana disyaratkan dalam Restrukturisasi Hutang tanggal 21 Desember 2010 (ii) tidak ada saldo yang jatuh tempo dan belum dibayar atas perjanjian sewa dan tidak ada saldo lainnya yang jatuh tempo dan belum dibayar atas peminjaman hutang lainnya dan (iii) tidak ada kejadian sehubungan dengan pailit dan ketidakmampuan membayar kewajiban yang ada. Berdasarkan hal tersebut diatas, Manajemen Perseroan berencana untuk membagikan dividen setidaknya sekali setahun kecuali diputuskan lain dalam RUPS.

Laba bersih yang tersedia untuk pembayaran dividen dapat berkurang dengan adanya kewajiban Perseroan untuk mengalokasikan cadangan. Peraturan perundang-undangan di Indonesia mensyaratkan cadangan sampai dengan sedikitnya 20% dari modal ditempatkan dan disetor Perseroan.

Dengan memperhatikan hal-hal di atas, Direksi Perseroan akan membayarkan dividen secara tunai dalam bentuk dividen kas, dengan persetujuan para pemegang saham dalam RUPS.

BAB XIV. PENJAMINAN EMISI EFEK

Keterangan Tentang Penjaminan Emisi Efek

Berdasarkan persyaratan serta ketentuan yang tercantum dalam Akta Perjanjian Penjaminan Emisi Efek No. 7 tanggal 3 Desember 2010 dan Akta Perubahan I Perjanjian Penjaminan Emisi Efek No. 28 tanggal 26 Januari 2011, keduanya dibuat di hadapan Fathiah Helmi S.H., Notaris di Jakarta, Penjamin Pelaksana Emisi Efek dan Para Penjamin Emisi Efek yang namanya tercantum di bawah ini menyatakan dengan kesanggupan penuh (*full commitment*), untuk membeli sendiri sisa Saham Yang Ditawarkan yang tidak habis terjual sesuai dengan bagian penjaminan masing-masing, pada tanggal penutupan masa penawaran, selanjutnya pada tanggal pembayaran membayar hasil penjualan saham pada pasar perdana kepada Perseroan dan Pemegang Saham Penjual.

Perjanjian Emisi Efek ini menghapuskan perikatan sejenis baik tertulis maupun tidak tertulis yang telah ada sebelumnya dan yang akan ada dikemudian hari antara Perseroan dengan Penjamin Emisi Efek.

Selanjutnya para Penjamin Emisi Efek yang ikut dalam Penjaminan Emisi Saham Yang Ditawarkan telah sepakat untuk melaksanakan tugasnya masing-masing sesuai dengan Keputusan Ketua Badan Pengawas Pasar Modal No.KEP-45/PM/2000 tanggal 27 Oktober 2000, Peraturan No. IX.A.7 tentang Tanggung Jawab Manajer Penjatahan dalam Rangka Pemesanan dan Penjatahan Efek dalam Penawaran Umum.

Adapun susunan dan jumlah porsi penjaminan serta persentase dari anggota sindikasi penjaminan emisi dalam Penawaran Umum atas Saham Yang Ditawarkan adalah sebagai berikut:

No. Penjamin Emisi Efek	Porsi Penjaminan		
	Lembar Saham	Nilai (Rp)	Persentase (%)
Penjamin Pelaksana Emisi Efek			
1. PT Bahana Securities (Terafiliasi)	1.742.152.500	1.306.614.375.000	27,497%
2. PT Danareksa Sekuritas (Terafiliasi)	1.742.151.500	1.306.613.625.000	27,497%
3. PT Mandiri Sekuritas (Terafiliasi)	1.742.151.500	1.306.613.625.000	27,497%
Sub Total	5.226.455.500	3.919.841.625.000	82,492%
Penjamin Emisi Efek			
1. PT BNI Securities (Terafiliasi)	341.100.000	255.825.000.000	5,384%
2. PT CIMB Securities Indonesia	95.344.500	71.508.375.000	1,505%
3. PT OSK Nusadana Securities Indonesia	56.210.500	42.157.875.000	0,887%
4. PT Valbury Asia Securities	49.917.000	37.437.750.000	0,788%
5. PT Reliance Securities Tbk.	45.952.500	34.464.375.000	0,725%
6. PT Majapahit Securities Tbk.	45.901.000	34.425.750.000	0,724%
7. PT Bhakti Securities	45.726.000	34.294.500.000	0,722%
8. PT Sinarmas Sekuritas	40.401.500	30.301.125.000	0,638%
9. PT Ciptadana Securities	40.162.500	30.121.875.000	0,634%
10. PT Bumiputra Capital Indonesia	34.425.500	25.819.125.000	0,543%
11. PT Panin Sekuritas Tbk	28.688.000	21.516.000.000	0,453%
12. PT Panca Global Securities Tbk	18.935.000	14.201.250.000	0,299%
13. PT Recapital Securities	15.649.000	11.736.750.000	0,247%
14. PT Phillip Securities Indonesia	15.492.000	11.619.000.000	0,245%
15. PT Amcapital Indonesia	14.909.000	11.181.750.000	0,235%
16. PT UOB Kay Hian Securities	13.919.000	10.439.250.000	0,220%
17. PT Mega Capital Indonesia	13.300.000	9.975.000.000	0,210%
18. PT Lautandhana Securindo	13.281.000	9.960.750.000	0,210%
19. PT Nikko Securities	13.258.000	9.943.500.000	0,209%
20. PT Equity Securities Indonesia	12.335.500	9.251.625.000	0,195%

No.	Penjamin Emisi Efek	Porsi Penjaminan		
		Lembar Saham	Nilai (Rp)	Percentase (%)
21.	PT Danatama Makmur	11.474.500	8.605.875.000	0,181%
22.	PT Kresna Graha Sekurindo Tbk	11.426.500	8.569.875.000	0,180%
23.	PT Masindo Artha Securities	11.064.500	8.298.375.000	0,175%
24.	PT Danpac Sekuritas	10.648.000	7.986.000.000	0,168%
25.	PT Erdikha Elit Sekuritas	9.015.000	6.761.250.000	0,142%
26.	PT Minna Padi Investama Tbk	7.746.000	5.809.500.000	0,122%
27.	PT Danasakti Securities	7.401.000	5.550.750.000	0,117%
28.	PT Dhanawibawa Arthacemerlang	7.004.000	5.253.000.000	0,111%
29.	PT Semesta Indovest	6.770.000	5.077.500.000	0,107%
30.	PT Asjaya Indosurya Securities	6.644.500	4.983.375.000	0,105%
31.	PT E-Capital Securities	6.297.000	4.722.750.000	0,099%
32.	PT Investindo Nusantara Sekuritas	5.839.000	4.379.250.000	0,092%
33.	PT Evergreen Capital	5.715.000	4.286.250.000	0,090%
34.	PT Sucorinvest Central Gani	5.261.000	3.945.750.000	0,083%
35.	PT JJ NAB Capital	4.913.000	3.684.750.000	0,078%
36.	PT Andalan Artha Advisiondo Sekuritas	4.447.000	3.335.250.000	0,070%
37.	PT Henan Putihrai	3.973.500	2.980.125.000	0,063%
38.	PT Victoria Sekuritas	3.958.000	2.968.500.000	0,062%
39.	PT Transasia Securities	3.538.000	2.653.500.000	0,056%
40.	PT Overseas Securities	2.869.000	2.151.750.000	0,045%
41.	PT Pacific Capital	2.608.000	1.956.000.000	0,041%
42.	PT Citi Pacific Securities	2.582.000	1.936.500.000	0,041%
43.	PT Bapindo Bumi Sekuritas	2.295.000	1.721.250.000	0,036%
44.	PT Nusantara Capital Securities	2.080.000	1.560.000.000	0,033%
45.	PT Makindo Securities	1.489.000	1.116.750.000	0,024%
46.	PT Samuel Sekuritas Indonesia	1.291.000	968.250.000	0,020%
47.	PT Wanteg Securindo	1.250.000	937.500.000	0,020%
48.	PT Indo Mitra Securities	1.147.500	860.625.000	0,018%
49.	PT Madani Securities	1.043.000	782.250.000	0,016%
50.	PT Yulie Sekurindo Tbk	916.000	687.000.000	0,014%
51.	PT Universal Broker Indonesia	861.000	645.750.000	0,014%
52.	PT Kim Eng Securities	665.000	498.750.000	0,010%
53.	PT HD Capital Tbk	143.000	107.250.000	0,002%
Sub Total		1.109.282.500	831.961.875.000	17,508%
Total		6.335.738.000	4.751.803.500.000	100%

Berdasarkan Undang-undang No. 8 Tahun 1995, tanggal 10 Nopember 1995 Tentang Pasar Modal dan Peraturan Pelaksanaannya, yang dimaksudkan dengan pihak yang mempunyai hubungan afiliasi adalah sebagai berikut :

- Hubungan keluarga karena perkawinan dan keturunan sampai derajat kedua, baik secara horisontal maupun vertikal;
- Hubungan antara para pihak dengan pegawai, direktur atau komisaris dari pihak tersebut;
- Hubungan antara 2 (dua) perusahaan dimana terdapat satu atau lebih anggota direksi atau dewan komisaris yang sama;
- Hubungan antara perusahaan dengan pihak, baik langsung maupun tidak langsung, mengendalikan atau dikendalikan oleh perusahaan tersebut;
- Hubungan antara 2 (dua) perusahaan yang dikendalikan, baik langsung maupun tidak langsung, oleh pihak yang sama; atau
- Hubungan antara perusahaan dan pemegang saham utama.

Perseroan adalah Badan Hukum Indonesia yang 85,82% dari modal ditempatkan dan disetor dalam Perseroan dimiliki oleh Negara Republik Indonesia.

Negara Republik Indonesia memiliki 22.500 (dua puluh dua ribu lima ratus) saham atau 100% dari modal ditempatkan dan disetor penuh dalam PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia (Persero) sedangkan PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia (Persero) memiliki 99,99% modal ditempatkan dan disetor penuh dalam PT Bahana Securities. Dengan demikian antara Perseroan dengan PT Bahana Securities selaku Penjamin Pelaksana Emisi Efek adalah terafiliasi melalui kepemilikan saham oleh Negara Republik Indonesia.

Negara Republik Indonesia memiliki 100% dari jumlah saham yang ditempatkan dan disetor penuh pada PT Danareksa (Persero), sedangkan PT Danareksa (Persero) memiliki 99,99% dari jumlah modal yang ditempatkan dan disetor penuh pada PT Danareksa Sekuritas. Dengan demikian antara Perseroan dengan PT Danareksa Sekuritas selaku Penjamin Pelaksana Emisi Efek adalah terafiliasi melalui kepemilikan saham oleh Negara Republik Indonesia.

Negara Republik Indonesia memiliki 1 (satu) lembar saham Seri A Dwiwarna dan 31.000.000.000 (tiga puluh satu miliar) Saham Seri B atau 69,21% dari jumlah modal yang ditempatkan dan disetor penuh pada PT Bank Mandiri (Persero) Tbk, sedangkan PT Bank Mandiri (Persero) Tbk memiliki 95,69% dari jumlah modal yang ditempatkan dan disetor penuh pada PT Mandiri Sekuritas. Dengan demikian antara Perseroan dengan PT Mandiri Sekuritas selaku Penjamin Pelaksana Emisi Efek adalah terafiliasi melalui kepemilikan saham oleh Negara Republik Indonesia.

Negara Republik Indonesia memiliki sebanyak 1 (satu) lembar saham Seri A Dwiwarna, 217.006.399 (dua ratus tujuh belas juta enam ribu tiga ratus sembilan puluh sembilan) Saham Seri B atau 1,16% dan 10.972.187.475 (sepuluh miliar sembilan ratus tujuh puluh dua juta seratus delapan puluh tujuh ribu empat ratus tujuh puluh lima) Saham Seri C atau 58,84% dari jumlah modal yang ditempatkan dan disetor penuh pada PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, sedangkan PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk memiliki 99,85% dari jumlah modal yang ditempatkan dan disetor penuh pada PT BNI Securities. Dengan demikian antara Perseroan dengan PT BNI Securities selaku Penjamin Emisi Efek adalah terafiliasi melalui kepemilikan saham oleh Negara Republik Indonesia.

Selain PT Bahana Securities, PT Danareksa Sekuritas, PT Mandiri Sekuritas, dan PT BNI Securities, Penjamin Emisi Efek lainnya dengan tegas menyatakan tidak mempunyai hubungan afiliasi dengan Perseroan baik secara langsung maupun tidak langsung.

Penentuan Harga Penawaran Pada Pasar Perdana

Harga Penawaran untuk saham ini ditentukan berdasarkan hasil kesepakatan dan negosiasi Pemegang Saham Penjual, Perseroan dan Penjamin Pelaksana Emisi Efek dengan mempertimbangkan hasil penawaran awal (*bookbuilding*) yang dilakukan pada tanggal 12-24 Januari 2011.

Berdasarkan hasil penawaran awal (*bookbuilding*) jumlah permintaan terbanyak yang diterima oleh Penjamin Pelaksana Emisi Efek, berada pada kisaran harga Rp750-Rp1.100. Dengan mempertimbangkan hasil penawaran awal tersebut di atas maka berdasarkan kesepakatan antara Penjamin Pelaksana Emisi Efek dengan Perseroan ditetapkan harga penawaran sebesar Rp750 (tujuh ratus lima puluh Rupiah). Penentuan harga ini juga telah mempertimbangkan faktor-faktor berikut:

- Kondisi pasar pada saat *bookbuilding* dilakukan;
- Kinerja keuangan Perseroan;
- Data dan informasi mengenai Perseroan, kinerja Perseroan, sejarah singkat, prospek usaha dan keterangan mengenai industri penerbangan di Indonesia;
- Penilaian terhadap manajemen Perseroan, operasi dan kinerja Perseroan, baik di masa lampau maupun pada saat ini, serta prospek pendapatan di masa mendatang;
- Status dan perkembangan terakhir dari Perseroan; dan
- Mempertimbangkan kinerja saham di pasar sekunder.

Tidak dapat dijamin atau dipastikan, bahwa setelah Penawaran Umum ini, harga saham Perseroan akan terus berada di atas Harga Penawaran atau perdagangan saham Perseroan akan terus berkembang secara aktif di Bursa Efek dimana saham tersebut dicatatkan.

BAB XV. LEMBAGA DAN PROFESI PENUNJANG PASAR MODAL

Lembaga dan Profesi Penunjang Pasar Modal yang berperan dalam penawaran umum ini adalah sebagai berikut:

Akuntan Publik:

Osman Bing Satrio dan Rekan
(anggota dari Deloitte Touche
Tohmatsu Limited)
Wisma Antara Lt. 12
Jl. Medan Merdeka Selatan No. 17
Jakarta 10110 – Indonesia

No. Keanggotaan Asosiasi: 1010

No. STTD: 344/PM/STTD-AP/2003

Fungsi utama Akuntan Publik dalam rangka Penawaran Umum Saham ini adalah untuk melaksanakan audit berdasarkan standar auditing yang ditetapkan oleh Institut Akuntan Publik Indonesia. Standar tersebut mengharuskan Akuntan Publik merencanakan dan melaksanakan audit untuk memperoleh keyakinan yang memadai bahwa laporan keuangan bebas dari salah saji yang material dan bertanggung jawab atas pendapat yang diberikan terhadap laporan keuangan berdasarkan audit yang dilakukan. Tugas Akuntan Publik meliputi pemeriksaan, atas dasar pengujian, bukti-bukti yang mendukung jumlah-jumlah dan pengungkapan dalam laporan keuangan. Audit juga meliputi penilaian atas dasar prinsip akuntansi yang digunakan dan estimasi signifikan yang dibuat oleh manajemen, serta penilaian terhadap penyajian laporan keuangan secara keseluruhan.

Penunjukan Osman Bing Satrio dan Rekan sebagai Akuntan Publik sesuai dengan Surat No. GARUDA/TIM/IPO-20168/2010 tanggal 16 Agustus 2010.

Konsultan Hukum:

Assegaf Hamzah & Partners
Menara Rajawali lt. 16
Jl. Mega Kuningan Lot. 5.1
Kawasan Mega Kuningan
Jakarta 12950 – Indonesia

No. HKHPM: 200720

No. STTD: 43/BL/STTD-KH/2007

Tugas dan tanggung jawab Konsultan Hukum dalam rangka Penawaran Umum ini, sesuai dengan Standar Profesi dan Peraturan Pasar Modal yang berlaku, meliputi pemeriksaan dan penelitian dengan kemampuan terbaik yang dimiliki Konsultan Hukum atas fakta yang ada mengenai Perseroan dan keterangan lain yang berhubungan dengan itu yang disampaikan oleh Perseroan atau pihak terkait lainnya kepada Konsultan Hukum. Hasil pemeriksaan dan penelitian hukum tersebut telah dimuat dalam Laporan Uji Tuntas yang menjadi dasar Pendapat Hukum yang diberikan secara obyektif dan mandiri, serta guna meneliti informasi yang dimuat dalam Prospektus sepanjang menyangkut segi hukum, sebagaimana diharuskan dalam rangka penerapan prinsip-prinsip keterbukaan yang berhubungan dengan Penawaran Umum

Penunjukan Assegaf Hamzah & Partners sebagai Konsultan Hukum sesuai dengan Surat No. GARUDA/TIM/IPO-20150/2010 tanggal 16 Agustus 2010.

Notaris:

Kantor Notaris Fathiah Helmi, S.H.
Graha Irama lt. 6
Jl. HR Rasuna Said Blok X-1
Kav. 1&2, Kuningan
Jakarta 12950 – Indonesia

Nomor Asosiasi Notaris Indonesia: 011.003.027.260.958

No STTD: 02/STTD-N-PM-1996 tanggal 12 Februari 1996

Pedoman kerja: Pernyataan Undang-undang No. 30 tahun 2004 Tentang Jabatan Notaris dan Kode Etik Ikatan Notaris Indonesia

Ruang lingkup tugas Notaris selaku Profesi Penunjang Pasar Modal dalam rangka Penawaran Umum ini adalah membuat akta otentik atas :

- a. Perubahan Anggaran Dasar Perseroan dalam rangka Penawaran Umum;
- b. Perjanjian Penjaminan Emisi Efek antara Perseroan dengan Para Para Penjamin Pelaksana Emisi Efek dan Para Penjamin Emisi Efek;
- c. Perjanjian Pengelolaan Administrasi Saham antara Perseroan dan Biro Administrasi Efek.

Penunjukan Fathiah Helmi, S.H. sebagai Notaris sesuai dengan Surat No. GARUDA/TIM/IPO-20151/2010 tanggal 16 Agustus 2010.

Perusahaan Penilai:

KJPP Toto Suharto dan Rekan

Jl. Hayam Wuruk No. 1-RL
Jakarta 10120 – Indonesia

No. Keanggotaan MAPPI: 93-S-00361

No. Izin Penilai Publik: PB-1.08.00060

No. STTD: 01/PM/STTD-P/AB/2006

Tugas dan kewajiban Perusahaan Penilai secara langsung pada lokasi aktiva tetap Perseroan dan memberikan pendapat atas nilai pasar aktiva tetap Perseroan berdasarkan Kode Etik Penilai Indonesia dan Standar Penilai Indonesia serta peraturan Pasar Modal yang berlaku dengan tujuan untuk mengungkapkan suatu pendapat mengenai Nilai Pasar atas aktiva tetap Perseroan. Properti yang dinilai meliputi aktiva tetap yang terdiri atas tanah, bangunan, infrastruktur, mesin-mesin dan peralatan, alat berat dan kendaraan serta inventaris Perseroan.

Penunjukan KJPP Toto Suharto dan Rekan sebagai Perusahaan Penilai sesuai dengan Surat No. GARUDA/TIM/IPO-20146/2010 tanggal 16 Agustus 2010.

Biro Administrasi Efek:

PT Datindo Entrycom

Puri Datindo – Wisma Sudirman
Jl. Jend. Sudirman Kav. 34-35
Jakarta 10220 – Indonesia

Asosiasi: Asosiasi Biro Administrasi Efek Indonesia (ABI)

No STTD: Kep.16/PM/1991 tanggal 19 April 1995

Pedoman kerja: Peraturan Pasar Modal dan Batepam dan LK

Tugas dan tanggung jawab Biro Administrasi Efek (BAE) dalam Penawaran Umum ini, sesuai dengan Standar Profesi dan Peraturan Pasar Modal yang berlaku, meliputi penerimaan pemesanan saham berupa Daftar Pemesanan Pembelian Saham (DPPS) dan Formulir Pemesanan Pembelian Saham (FPPS) yang telah dilengkapi dengan dokumen sebagaimana diisyaratkan dalam pemesanan pembelian saham dan telah mendapat persetujuan dari Penjamin Emisi sebagai pemesanan yang diajukan untuk diberikan penjatahan saham, serta melakukan administrasi pemesanan pembelian saham sesuai dengan aplikasi yang tersedia pada BAE. Bersama-sama dengan Penjamin Emisi, BAE mempunyai hak untuk menolak pemesanan saham yang tidak memenuhi persyaratan pemesanan dengan memperhatikan peraturan yang berlaku. Dalam hal terjadinya pemesanan yang melebihi jumlah saham yang ditawarkan, BAE melakukan proses penjatahan sesuai dengan rumus penjatahan yang ditetapkan oleh Manager Penjatahan, mencetak Formulir Konfirmasi Penjatahan dan menyiapkan laporan penjatahan. BAE juga bertanggung jawab menerbitkan Surat Kolektif Saham (SKS), apabila diperlukan, dan menyusun laporan Penawaran Umum Perdana sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Penunjukan PT Datindo Entrycom sebagai Biro Administrasi Efek sesuai dengan Surat No. GARUDA/TIM/IPO-20152/2010 tanggal 16 Agustus 2010.

Lembaga dan Profesi Penunjang Pasar Modal yang terlibat dalam Penawaran Umum ini tidak mempunyai hubungan afiliasi dengan Perseroan sebagaimana definisi hubungan afiliasi dalam UU PM.

Halaman ini sengaja dikosongkan

BAB XVI. PENDAPAT DARI SEGI HUKUM

Berikut ini adalah salinan Pendapat Dari Segi Hukum mengenai segala sesuatu yang berkaitan dengan Perseroan, dalam rangka Penawaran Umum melalui Prospektus ini, yang telah disusun oleh Konsultan Hukum Assegaf Hamzah & Partners.

Halaman ini sengaja dikosongkan

No. 0066/03/12/01/11

31 Januari 2011

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) TBK ("PERSEROAN")

Jalan Kebon Sirih No. 44
Jakarta 10110
Indonesia

U.p.: Direksi

PERIHAL: PENDAPAT DARI SEGI HUKUM ATAS PERSEROAN

Dengan hormat,

Dalam rangka memenuhi ketentuan Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan ("**Bapepam dan LK**"), kami, **Assegaf Hamzah & Partners**, suatu firma hukum di Jakarta, dalam hal ini diwakili oleh Bono Daru Adji, S.H., LL.M. selaku Rekan dalam firma hukum tersebut, yang terdaftar sebagai Konsultan Hukum Profesi Penunjang Pasar Modal pada Bapepam dan LK yang telah memiliki Surat Tanda Terdaftar Profesi Penunjang Pasar Modal No. 43/BL/STTD-KH/2007 tanggal 13 September 2007 dan terdaftar sebagai anggota Himpunan Konsultan Hukum Pasar Modal No. 200720 tanggal 5 November 2007, telah ditunjuk oleh Perseroan berdasarkan Surat Penunjukan No. GARUDA/TIM/IPO-20150/2010 tanggal 16 Agustus 2010 untuk mempersiapkan Laporan Uji Tuntas dan memberikan Pendapat dari Segi Hukum ("**Pendapat Dari Segi Hukum**") sehubungan dengan rencana Perseroan untuk menerbitkan dan menawarkan saham sebesar 4.400.000.000 saham biasa atas nama yang merupakan saham baru dan penjualan saham Perseroan yang dimiliki oleh PT Bank Mandiri (Persero) Tbk ("**Pemegang Saham Penjual**") sebanyak 1.935.738.000 saham Seri B atas nama dengan nilai nominal Rp 500,00 per lembar saham kepada masyarakat dengan harga penawaran perdana sebesar Rp. 750,00 setiap sahamnya sesuai dengan keputusan para pemegang saham Perseroan dalam Keputusan Edaran Para Pemegang Saham Sebagai Pengganti Dari Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa Perseroan tertanggal 26 Januari 2011 ("**Penawaran Umum Perdana**").

Penawaran Umum Perdana ini dijamin oleh PT Bahana Securities, PT Danareksa Sekuritas dan PT Mandiri Sekuritas selaku para Penjamin Pelaksana Emisi Efek berdasarkan kesanggupan penuh (*full commitment*) sebagaimana dimuat dalam Akta No. 7 tanggal 3 Desember 2010 tentang Perjanjian Penjaminan Emisi Efek Penawaran Umum Saham Perdana PT Garuda Indonesia (Persero) sebagaimana diubah dengan Akta No. 28 tanggal 26 Januari 2011 tentang Perubahan I Perjanjian Emisi Efek Penawaran Umum Perusahaan Perseroan (Persero) PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, keduanya dibuat di hadapan Fathiah Helmi, S.H., Notaris di Jakarta. Sehubungan dengan Penawaran Umum Perdana ini, Perseroan juga menandatangi:

1. Akta Perjanjian Pengelolaan Administrasi Saham No. 6 tanggal 3 Desember 2010 sebagaimana diubah dengan Akta No. 27 tanggal 26 Januari 2011, keduanya dibuat di hadapan Fathiah Helmi, S.H., Notaris di Jakarta dengan Biro Administrasi Efek;
2. Perjanjian Pendaftaran Efek Bersifat Ekuitas di KSEI No. SP-0036/PE/KSEI/2010, No. DS/PERJ/DZ-3600/2010 tanggal 3 Desember 2010 dengan PT Kustodian Sentral Efek Indonesia; dan
3. Perjanjian Pendahuluan Pencatatan Efek dengan PT Bursa Efek Indonesia tanggal 6 Desember 2010.

Pada tanggal Pendapat Dari Segi Hukum ini, PT Bahana Securities, PT Danareksa Sekuritas dan PT Mandiri Sekuritas merupakan perusahaan yang terafiliasi dengan Perseroan, dimana ketiga perusahaan tersebut, dikendalikan, secara tidak langsung, oleh Pemerintah Republik Indonesia yang juga merupakan pemegang saham seri A Dwiwarna dan saham seri B dalam Perseroan.

Seluruh dana yang diterima sehubungan dengan Penawaran Umum Perdana, setelah dikurangi biaya-biaya emisi, digunakan untuk mendanai ekspansi dari armada Perseroan dan untuk pengeluaran modal (*capex*) lainnya, dengan perincian sebagai berikut:

1. Sekitar 80% dari dana yang diterima akan digunakan untuk pengembangan armada baru; dan
2. Sekitar 20% dari dana yang diterima akan digunakan untuk membiayai belanja modal Perseroan, baik di Perseroan maupun Anak Perusahaan yang diperlukan untuk pengembangan usaha.

Dalam rangka Penawaran Umum Perdana ini, Direksi Perseroan telah memperoleh persetujuan dari para pemegang saham Perseroan sebagaimana dinyatakan dalam Rapat Umum Pemegang Saham ("RUPS") Luar Biasa pada tanggal 15 November 2010 yang telah dituangkan ke dalam Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 24 tanggal 16 November 2010 dibuat dihadapan Fathiah Helmi, S.H., Notaris di Jakarta dan penetapan Pemerintah sebagaimana tertuang dalam Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2011 tanggal 11 Januari 2011 tentang Perubahan Struktur Kepemilikan Saham Negara Melalui Penerbitan dan Penjualan Saham Baru Pada Perusahaan Perseroan (Persero) PT Garuda Indonesia yang dimuat dalam Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 5 dan telah diundangkan pada tanggal 11 Januari 2011.

Dalam rangka Penawaran Umum Perdana ini pula, pada tanggal 16 September 2009, DPR telah menyetujui rencana privatisasi Perseroan dimana privatisasi dilakukan dengan metode penawaran umum saham Perdana secara bertahap maksimum 40% dengan mengikutsertakan *management/employee stock option* ("Persetujuan DPR").

Pendapat Dari Segi Hukum ini disiapkan berdasarkan Laporan Uji Tuntas yang kami lakukan atas Perseroan dan anak-anak perusahaan, dimana kami melakukan uji tuntas secara penuh

PENDAPAT DARI SEGI HUKUM ATAS PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
HALAMAN: 3

hingga tanggal Pendapat Dari Segi Hukum ini dikeluarkan. Pendapat Dari Segi Hukum ini disiapkan dengan memperhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku di bidang pasar modal dan Standar Uji Tuntas dan Standar Pendapat Hukum yang dikeluarkan oleh Himpunan Konsultan Hukum Pasar Modal ("HKHPM") berdasarkan Keputusan HKHPM No. 01/HKHPM/2005 tanggal 18 Februari 2005.

Pendapat Dari Segi Hukum ini menggantikan secara keseluruhan pendapat dari segi hukum yang telah diberikan sebelumnya sebagaimana tercantum dalam surat kami (i) No. 1377/03/12/12/10 tanggal 3 Desember 2010; (ii) No. 1410/03/12/12/10 tanggal 27 Desember 2010; (iii) No. 0016/03/12/01/11 tanggal 10 Januari 2011, dan (iv) No. 0057/03/12/01/11 tanggal 26 Januari 2011.

PENDAPAT DARI SEGI HUKUM

Setelah memeriksa dan meneliti dokumen-dokumen sebagaimana dirinci lebih lanjut dalam Laporan Uji Tuntas serta berdasarkan asumsi-asumsi dan pembatasan yang diuraikan di akhir Pendapat Dari Segi Hukum ini, dengan ini kami memberikan Pendapat Dari Segi Hukum sebagai berikut:

I. PERSEROAN

1. PT Garuda Indonesia (Persero) ("**Perseroan**") didirikan dengan nama *Garuda Indonesian Airways N.V.* yang berkedudukan di Jakarta Pusat berdasarkan Akta Perseroan Terbatas No. 137 tanggal 31 Maret 1950 dibuat di hadapan Raden Kadiman, Notaris di Jakarta, telah disahkan oleh Menteri Kehakiman Republik Indonesia Serikat dalam keputusannya tertanggal 31 Maret 1950 dengan No. J.A. 5/12/10, didaftarkan dalam buku register di Kantor Pengadilan Negeri di Jakarta dibawah No. 327 pada tanggal 24 April 1950, dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia Serikat No. 30 tanggal 12 Mei 1950, Tambahan No. 136. Selanjutnya berdasarkan Undang-Undang No. 9 Tahun 1969 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang No. 1 Tahun 1969 (Lembaran Negara tahun 1969 nomor 16) tentang Bentuk-bentuk Usaha Negara menjadi Undang-undang (Lembaran Negara tahun 1969 nomor 40), Peraturan Pemerintah nomor 12 tahun 1969 tentang Perusahaan Perseroan (Persero) (Lembaran Negara tahun 1969 nomor 21), Peraturan Pemerintah nomor 67 tahun 1971 (Lembaran Negara tahun 1971 nomor 87) tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Negara (P.N.) Perhubungan Udara "Garuda Indonesian Airways" menjadi Perusahaan Perseroan (Persero), juncto Surat Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia, tertanggal 4 Januari 1975 nomor KEP-2/MK/IV/1/1975 tentang Penetapan Modal Perusahaan Perseroan (Persero) "P.T. Garuda Indonesian Airways", dilakukan penyesuaian terhadap bentuk hukum Perusahaan Negara (P.N.) Perhubungan Udara "Garuda Indonesian Airways" menjadi Perusahaan Perseroan (Persero), dimana dengan dilakukannya penyesuaian tersebut, Perusahaan Negara "Garuda Indonesian Airways" dinyatakan bubar pada saat pendirian Perusahaan Perseroan (Persero).

Status Perseroan sebagai Perusahaan Perseroan (Persero) PT Garuda Indonesian Airways dibentuk berdasarkan Akta Pendirian No. 8 tanggal 4 Maret 1975 sebagaimana diubah dengan Akta Perubahan No. 42 tanggal 21 April 1975, dan kemudian diubah dengan Akta Perubahan No. 24 tanggal 12 Juni 1975, ketiganya dibuat di hadapan Soeelman Ardjasasmita, S.H., Notaris di Jakarta yang telah mendapat pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia berdasarkan Surat Keputusan No. Y.A. 5/225/8 tertanggal 23 Juni 1975, dan telah didaftarkan di Pengadilan Negeri Jakarta pada tanggal 1 Juli 1975 berturut-turut di bawah No. 2250, 2251, dan 2252, serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 68, tanggal 26 Agustus 1975, Tambahan No. 434 ("**Akta Pendirian**").

Dengan telah disahkannya Akta Pendirian oleh Menteri Kehakiman Republik Indonesia maka Perseroan telah didirikan secara sah berdasarkan hukum Negara Republik Indonesia.

Anggaran Dasar Perseroan sebagaimana dimuat dalam Akta Pendirian Perseroan telah diubah dari waktu ke waktu antara lain berdasarkan:

- a. Akta Perubahan Anggaran Dasar No. 3 tanggal 4 April 1989, yang dibuat di hadapan Soeelman Ardjasasmita, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah mendapat persetujuan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia berdasarkan Surat Keputusan No. C2-4163.HT.01.04.TH'89 tanggal 3 Mei 1989, didaftarkan di Kantor Pengadilan Negeri Jakarta Pusat dibawah No. 919/1989 tanggal 16 Mei 1989, serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 44 tanggal 2 Juni 1989, Tambahan No. 970 ("**Akta No. 3/1989**").

Berdasarkan Akta No. 3/1989, para pemegang saham Perseroan menyetujui untuk mengadakan perubahan atas seluruh Anggaran Dasar Perseroan.

- b. Akta Pernyataan Keputusan Di Luar Rapat No. 10 tanggal 3 September 1998, yang dibuat di hadapan Bandoro Raden Ayu Mahyastoeti Notonagoro, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah mendapat persetujuan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia berdasarkan Surat Keputusan No. C2-23897 HT.01.04.Th.98 tanggal 6 November 1998 dan diberitahukan kepada Menteri Kehakiman Republik Indonesia berdasarkan Laporan Perubahan Anggaran Dasar yang telah diterima dan dicatat pada tanggal 6 November 1998 dibawah No. C2-23896 HT.01.04.Th.98, didaftarkan dalam Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat No. 4267/BH.09.05/VI/99 tanggal 4 Juni 1999, serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 63 tanggal 6 Agustus 1999, Tambahan No. 4795 ("**Akta No. 10/1998**").

PENDAPAT DARI SEGI HUKUM ATAS PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
HALAMAN: 5

Berdasarkan Akta No. 10/1998, para pemegang saham Perseroan menyetujui:

- i. Peningkatan modal dasar Perseroan dari Rp 1.000.000.000.000,00 menjadi Rp 3.594.620.000.000,00;
 - ii. Peningkatan modal ditempatkan yang disetor penuh oleh Negara Republik Indonesia menjadi Rp 898.655.000.000,00 yang penambahannya bersumber dari tambahan penyertaan modal Negara Republik Indonesia sebesar Rp 498.655.755.089,79, berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 14 Tahun 1991 dan Peraturan Pemerintah No. 28 Tahun 1993;
 - iii. Perubahan nilai nominal saham dari Rp 100.000.000,00 per saham menjadi Rp 1.000.000,00;
 - iv. Perubahan maksud dan tujuan serta kegiatan usaha;
 - v. Perubahan dari Saham Prioritas menjadi Saham Biasa;
 - vi. Untuk mengeluarkan modal PT Merpati Nusantara Airlines sebesar Rp 43.853.055.431,90 dari jumlah keseluruhan Penyertaan Modal Pemerintah ke dalam Modal Perseroan sebagaimana diatur berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 14 Tahun 1991 dan surat Menteri Keuangan No. S-46/MK.016/1997 tanggal 21 Januari 1997; dan
 - vii. Untuk mengubah Anggaran Dasar Perseroan sesuai dengan ketentuan Undang-Undang No. 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas ("**UU No. 1/1995**").
- c. Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 50 tanggal 22 Agustus 2001, yang dibuat di hadapan Aulia Taufani, S.H., pengganti dari Sutjipto, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah mendapat persetujuan dari Menteri Kehakiman dan Hak Asasi Manusia berdasarkan Surat Keputusan No. C-07276 HT.01.04.TH.2001 tanggal 4 September 2001, didaftarkan dalam Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat No. 4267/BH.09.05/VI/1999 tanggal 8 Agustus 2001, serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 98 tanggal 7 Desember 2001, Tambahan No. 8034 ("**Akta No. 50/2001**").

Berdasarkan Akta No. 50/2001, para pemegang saham Perseroan memutuskan:

- i. Menyetujui peningkatan modal dasar Perseroan dari Rp 3.594.620.000.000,00 menjadi Rp 11.540.076.000.000,00, terbagi atas

11.540.076 saham, masing-masing saham bernilai nominal Rp 1.000.000,00; dan

- ii. Menyetujui peningkatan modal ditempatkan dan disetor Perseroan dari semula Rp 898.655.000.000,00 menjadi Rp 2.885.019.000.000,00.

Perubahan hal tersebut di atas mengakibatkan perubahan pada Pasal 4 Anggaran Dasar Perseroan.

- d. Akta Pernyataan No. 35 tanggal 12 Oktober 2001, yang dibuat di hadapan Aulia Taufani, S.H., pengganti dari Sutjipto, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menteri Kehakiman dan Hak Asasi Manusia berdasarkan Penerimaan Laporan Akta Perubahan Anggaran Dasar No. C-11467 HT.01.04.TH.2001 tanggal 25 Oktober 2001, didaftarkan di Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran perusahaan Kodya Jakarta Pusat No. 2141/RUB.09.05/XI/2001 tanggal 1 November 2001, serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 10 tanggal 1 Februari 2002, Tambahan No. 75 ("**Akta No. 35/2001**").

Berdasarkan Akta No. 35/2001, pemegang saham Perseroan menyetujui peningkatan modal ditempatkan dan disetor Perseroan dari semula Rp 2.885.019.000.000,00 menjadi Rp 6.826.564.000.000,00. Terkait dengan perubahan tersebut, maka Pasal 4 ayat 2 dan 3 Anggaran Dasar Perseroan juga diubah.

- e. Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham Perubahan Anggaran Dasar No. 117 tanggal 24 Februari 2006 yang dibuat di hadapan Sutjipto, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia berdasarkan Penerimaan Laporan Akta Perubahan Anggaran Dasar No. C-08794 HT.01.04.TH.2006 tanggal 27 Maret 2006, didaftarkan dalam Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat No. 5878/RUB.09.05/VI/2006 tanggal 2 Juni 2006, serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 49 tanggal 20 Juni 2006, Tambahan No. 643 ("**Akta No. 117/2006**").

Berdasarkan Akta No. 117/2006, para pemegang saham Perseroan telah mengambil keputusan secara tertulis untuk menyetujui perubahan beberapa pasal Anggaran Dasar Perseroan untuk disesuaikan dengan ketentuan Undang-undang No. 19 tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara ("**UU No. 19/2003**").

- f. Akta Pernyataan Keputusan Rapat Perubahan Anggaran Dasar No. 63 tanggal 15 Maret 2007 yang dibuat di hadapan Aulia Taufani, S.H., pengganti Sutjipto, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia berdasarkan Penerimaan Laporan Akta Perubahan Anggaran Dasar No. W7-HT.01.04-4928 tanggal 13 April 2007, didaftarkan

dalam Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat No. 1340/RUB.09.05/VI/2007 tanggal 5 Juni 2007, serta diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 60 tanggal 27 Juli 2007, Tambahan No. 840 ("**Akta No. 63/2007**").

Berdasarkan Akta No. 63/2007, para pemegang saham Perseroan menyetujui hal-hal sebagai berikut:

- i. Pelaksanaan konversi Obligasi Wajib Konversi yang telah diterbitkan oleh Perseroan dalam rangka restrukturisasi hutang Perseroan pada tahun 2001 kepada PT (Persero) Angkasa Pura I dan PT (Persero) Angkasa Pura II berdasarkan:
 - 1) *Subscription Agreement* tanggal 10 Agustus 2001 yang dibuat dan ditandatangani oleh dan antara Perseroan, sebagai Penerbit Obligasi Wajib Konversi dan PT (Persero) Angkasa Pura I, sebagai Pemegang Obligasi Wajib Konversi;
 - 2) *Subscription Agreement* tanggal 10 Agustus 2001 yang dibuat dan ditandatangani oleh dan antara Perseroan, sebagai Penerbit Obligasi Wajib Konversi dan PT (Persero) Angkasa Pura II, sebagai Pemegang Obligasi Wajib Konversi;
- ii. Pengeluaran 326.065 lembar saham baru dalam simpanan yang dimiliki oleh Perseroan, dengan nilai nominal per saham Rp 1.000.000,00 atau sebesar Rp 326.065.000.000,00, dalam rangka peningkatan modal ditempatkan dan disetor dalam Perseroan sehubungan dengan konversi atas Obligasi Wajib Konversi, yang akan diambil bagian masing-masing oleh:
 - 1) PT (Persero) Angkasa Pura I sebanyak 124.248 lembar saham dalam Perseroan dengan nilai nominal per saham Rp 1.000.000,00 atau sebesar Rp 124.248.000.000,00;
 - 2) PT (Persero) Angkasa Pura II sebanyak 201.817 lembar saham dalam Perseroan dengan nilai nominal per saham Rp 1.000.000,00 atau sebesar Rp 201.817.000.000,00;
- iii. Perubahan Pasal 4 ayat 2 dan ayat 3 Anggaran Dasar Perseroan; dan
- iv. Pengesampingan ketentuan Pasal 4 ayat 5 Anggaran Dasar Perseroan mengenai hak memesan saham terlebih dahulu yang dimiliki oleh pemegang saham dan karyawan Perseroan.

Pengeluaran saham baru sebagai akibat konversi Obligasi Wajib Konversi tersebut telah dimuat dalam Peraturan Pemerintah No. 3 tanggal 3 Januari 2011.

- g. Akta Pernyataan Keputusan Para Pemegang Saham Perubahan Anggaran Dasar No. 51 tanggal 7 Agustus 2008, yang dibuat di hadapan Sutjipto, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah mendapat persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-60235.AH.01.02.Tahun 2008 tanggal 8 September 2008, telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan dibawah No. AHU-0081465.AH.01.09.Tahun 2008 tanggal 8 September 2008, didaftarkan dalam Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat No. 8884/RUB.09-05/I/2009 tanggal 14 Januari 2009, serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 87 tanggal 28 Oktober 2008, Tambahan No. 21451 ("**Akta No. 51/2008**").

Berdasarkan Akta No. 51/2008, pemegang saham Perseroan telah mengambil keputusan antara lain sebagai berikut:

- i. Menyetujui perubahan maksud dan tujuan serta kegiatan usaha Perseroan;
- ii. Menyetujui peningkatan modal dasar Perseroan yang semula Rp 11.540.076.000.000,00 menjadi Rp 15.000.000.000.000,00;
- iii. Menyetujui pengeluaran/penempatan saham yang masih dalam simpanan (portepel) sejumlah 1.000.000 saham, masing-masing saham dengan nilai nominal sebesar Rp 1.000.000,00 sehingga seluruhnya seharga Rp 1.000.000.000.000,00 yang seluruhnya diambil bagian oleh Negara Republik Indonesia;
- iv. Untuk memenuhi pengeluaran/penempatan saham yang diambil bagian pada bagian (iii) di atas, menyetujui penambahan modal disetor Perseroan sebesar Rp 1.000.000.000.000,00 yang berasal dari:
 - 1) sebesar Rp 500.000.000.000,00 merupakan setoran Negara Republik Indonesia sesuai Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 46 Tahun 2006 tanggal 28 Desember 2006 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke dalam Modal Saham Perseroan;
 - 2) sebesar Rp 500.000.000.000,00 merupakan setoran Negara Republik Indonesia sesuai Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 69 Tahun 2007 tanggal 10 Desember 2007 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke dalam Modal Saham Perseroan.
- v. Dengan adanya penambahan modal disetor tersebut, maka modal ditempatkan/disetor Perseroan yang semula sebesar Rp 7.152.629.000.000,00 menjadi Rp 8.152.629.000.000,00; dan

- vi. Menyetujui perubahan Anggaran Dasar Perseroan secara keseluruhan untuk disesuaikan dengan UU No. 19/2003, Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas ("**UU Perseroan Terbatas**"), Peraturan Pemerintah No. 45 Tahun 2005 tentang Pendirian, Pengurusan, Pengawasan dan Pembubaran Badan Usaha Milik Negara ("**PP No. 45/2005**") dan perkembangan kebutuhan pengelolaan perusahaan.
- h. Akta Pernyataan Keputusan Para Pemegang Saham Perubahan Anggaran Dasar No. 129 tanggal 16 Oktober 2009, yang dibuat dihadapan Aulia Taufani, S.H., pengganti Sutjipto, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia berdasarkan Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Anggaran Dasar No. AHU-AH.01.10-18961 tanggal 29 Oktober 2009 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan dibawah No. AHU-0071084.AH.01.09.Tahun 2009 tanggal 29 Oktober 2009, dan didaftarkan dalam Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan Jakarta di bawah Tanda Daftar Perusahaan No. 09.05.1.62.37582 tanggal 27 Oktober 2010 ("**Akta No. 129/2009**").

Berdasarkan Akta No. 129/2009, pemegang saham Perseroan telah mengambil keputusan antara lain sebagai berikut:

- i. Menyetujui perubahan ketentuan Pasal 11 Anggaran Dasar Perseroan tentang Tugas, Wewenang, dan Kewajiban Direksi; dan
- ii. Menegaskan kembali susunan anggota Direksi dan Dewan Komisaris Perseroan.
- i. Akta Pernyataan Keputusan Para Pemegang Saham Perubahan Anggaran Dasar No. 274 tanggal 30 Desember 2009, yang dibuat dihadapan Aulia Taufani, S.H., pengganti Sutjipto, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia berdasarkan Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Anggaran Dasar No. AHU-AH.01.10.23939 tanggal 31 Desember 2009, dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan dibawah No. AHU-0087362.AH.01.09.Tahun 2009 tanggal 31 Desember 2009, dan didaftarkan dalam Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan Jakarta di bawah Tanda Daftar Perusahaan No. 09.05.1.62.37582 tanggal 27 Oktober 2010 ("**Akta No. 274/2009**").

Berdasarkan Akta No. 274/2009, pemegang saham Perseroan telah mengambil keputusan antara lain sebagai berikut:

- i. Menyetujui restrukturisasi atas Obligasi Wajib Konversi dengan ketentuan sebagai berikut:

- 1) Perseroan akan membayar secara tunai kurang lebih 5% dari pokok Obligasi Wajib Konversi atau sebesar Rp 50.940.000.000,00 kepada PT Bank Mandiri (Persero) Tbk; dan
 - 2) Sisa dari pokok Obligasi Wajib Konversi senilai kurang lebih 95% dari nilai pokok Obligasi Wajib Konversi atau sebesar Rp 967.869.000.000,00 akan segera dikonversikan menjadi Saham Hasil Konversi, yang dilakukan berdasarkan nilai nominal Rp 1.000.000,00 per saham sehingga akan menghasilkan 967.869 saham-saham baru yang akan dikeluarkan oleh Perseroan dengan memperhatikan syarat dan ketentuan konversi sesuai dengan persetujuan dan perundang-undangan yang berlaku;
- ii. Menyetujui permohonan Direksi Perseroan untuk mengeluarkan 967.869 lembar saham baru dalam simpanan yang dimiliki oleh Perseroan, dengan nilai nominal per saham Rp 1.000 .000,00 atau sebesar Rp 967.869.000.000,00, dalam rangka peningkatan modal ditempatkan dan disetor dalam Perseroan sehubungan dengan konversi atas Obligasi Wajib Konversi pada butir (i) di atas, yang akan diambil bagian oleh PT Bank Mandiri (Persero) Tbk;
 - iii. Menyetujui untuk melepaskan hak pemegang saham lainnya berdasarkan ketentuan Pasal 4 ayat 5 anggaran dasar Perseroan mengenai hak untuk mengambil bagian atas penerbitan saham baru dalam Perseroan sebagai pelaksanaan keputusan tersebut pada butir (i) dan (ii) di atas; dan
 - iv. Terkait dengan perubahan tersebut di atas, maka Pasal 4 ayat (2) dan (3) anggaran dasar Perseroan diubah.
- Pengeluaran saham baru sebagai akibat konversi Obligasi Wajib Konversi tersebut telah dimuat dalam Peraturan Pemerintah No. 3 tanggal 3 Januari 2011.
- j. Akta Pernyataan Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa No. 24 tanggal 16 November 2010, yang dibuat di hadapan Fathiah Helmi, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah mendapatkan persetujuan dan penerimaan pemberitahuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia masing-masing berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-54724.AH.01.02.Tahun 2010 tanggal 22 November 2010 dan No. AHU-AH.01.10-00801 tanggal 10 Januari 2011, dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan dibawah No. AHU-0084627.AH.01.09.Tahun 2010 tanggal 22 November 2010 dan No. AHU-0001962.AH.01.09.Tahun 2011 tanggal 10 Januari 2011, dan didaftarkan dalam Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan Jakarta Pusat di bawah Tanda Daftar Perusahaan No. 09.05.1.62.37582 tanggal 25 Januari 2011 ("Akta No. 24/2010").

Berdasarkan Akta No. 24/2010, para pemegang saham Perseroan memutuskan, antara lain:

- i. Menyetujui perubahan seluruh Anggaran Dasar Perseroan untuk disesuaikan dengan Peraturan Bapepam-LK nomor IX.J.1 antara lain sebagai berikut:
 - 1) Perubahan status dari Perseroan Tertutup menjadi Perseroan Terbuka;
 - 2) Perubahan nilai nominal saham Perseroan dari semula Rp 1.000.000,00 menjadi Rp 500,00; dan
 - 3) Penerbitan Saham Seri A Dwiwarna sebanyak 1 (satu) lembar dan Saham Seri B.

Persetujuan tersebut berlaku efektif setelah terbitnya Peraturan Pemerintah tentang perubahan struktur kepemilikan saham melalui penerbitan dan penjualan saham baru pada Perseroan;

- ii. Menyetujui pengeluaran saham baru dalam simpanan Perseroan sebanyak-banyaknya 30% (tiga puluh persen) dari total saham yang telah ditempatkan dan disetor penuh setelah pengeluaran saham baru yang akan ditawarkan kepada masyarakat melalui Penawaran Umum Saham Perdana (*Initial Public Offering*) Perseroan yang di dalamnya sudah termasuk program alokasi kepemilikan saham manajemen dan karyawan (MESA) dan opsi kepemilikan saham manajemen dan karyawan (MESOP).

Persetujuan tersebut berlaku efektif setelah terbitnya Peraturan Pemerintah tentang perubahan struktur kepemilikan saham melalui penerbitan dan penjualan saham baru pada Perseroan, sedangkan jumlah saham baru yang akan dijual dalam Penawaran Umum Saham Perdana (*Initial Public Offering*) Perseroan akan ditetapkan dalam Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa ("RUPSLB") Perseroan yang akan diselenggarakan kemudian sebelum pelaksanaan Penawaran Umum Saham Perdana (*Initial Public Offering*) Perseroan.

- iii. Menetapkan Abdulgani selaku Komisaris Independen Perseroan. Penetapan tersebut berlaku sejak tanggal 15 November 2010 dan masa jabatannya akan berakhir bersamaan dengan berakhirnya masa jabatan Dewan Komisaris lainnya;
- iv. Dalam rangka memenuhi ketentuan Peraturan Nomor: I-A Lampiran I Keputusan Direksi PT Bursa Efek Jakarta Nomor: KEP-305/BEJ/07-2004 tanggal 19 Juli 2004 tentang Peraturan Nomor I-A tentang Pencatatan Saham Dan Efek Bersifat Ekuitas Selain Saham Yang Diterbitkan Oleh Perusahaan Tercatat, maka dalam RUPSLB

Diterbitkan Oleh Perusahaan Tercatat, maka dalam RUPSLB selanjutnya sebelum dilaksanakan Penawaran Umum Saham Perdana (*Initial Public Offering*) Perseroan, akan diagendakan penunjukan tambahan Komisaris Independen Perseroan;

- v. Menetapkan Saudara Elisa Lumbantoruan, Direktur Strategi dan Teknologi Informasi sebagai Direktur Tidak Terafiliasi guna memenuhi ketentuan Peraturan Nomor: I-A lampiran I Keputusan Direksi PT Bursa Efek Jakarta Nomor: KEP-305/BEJ/07-2004 tanggal 19 Juli 2004 tentang Peraturan Nomor I-A tentang Pencatatan Saham Dan Efek Bersifat Ekuitas Selain Saham Yang Diterbitkan Oleh Perusahaan Tercatat;
- vi. Menyetujui pelepasan seluruh saham PT Bank Mandiri (Persero) Tbk dalam Perseroan, melalui pasar modal bersamaan dengan Penawaran Umum Saham Perdana (*Initial Public Offering*) Perseroan, dan Pemegang Saham lain dengan ini melepaskan hak untuk membeli saham dari PT Bank Mandiri (Persero) Tbk tersebut, sesuai dengan ketentuan dalam Anggaran Dasar Perseroan;
- vii. Memberikan kuasa kepada Dewan Komisaris Perseroan untuk menyatakan realisasi jumlah saham yang telah dikeluarkan dalam Penawaran Umum Saham Perdana (*Initial Public Offering*) Perseroan termasuk jumlah saham program MESA dan MESOP; dan
- viii. Memberikan kuasa kepada Direksi Perseroan untuk melaksanakan segala tindakan yang diperlukan, kecuali penetapan harga penawaran dan kepastian jumlah saham yang ditawarkan melalui penawaran umum, sehubungan dengan Penawaran Umum Saham Perdana (*Initial Public Offering*) Perseroan, termasuk tetapi tidak terbatas pada:
 - 1) mencatatkan saham-saham Perseroan dalam penitipan kolektif sesuai dengan peraturan kustodian sentral efek Indonesia;
 - 2) mencatatkan seluruh saham Perseroan yang telah dikeluarkan dan disetor penuh pada bursa efek.

Akta Pendirian Perseroan beserta seluruh perubahannya (selanjutnya disebut "**Anggaran Dasar Perseroan**") telah sah dan berlaku sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Republik Indonesia.

Anggaran Dasar Perseroan telah sesuai dengan Peraturan IX.J.1 dengan dimuatnya substansi dari ketentuan-ketentuan yang disyaratkan dalam Peraturan IX.J.1.

2. Berdasarkan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar Perseroan, maksud dan tujuan Perseroan adalah melakukan usaha di bidang jasa angkutan udara niaga, serta optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki Perseroan untuk menghasilkan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat untuk mendapatkan/mengejar keuntungan guna meningkatkan nilai Perseroan dengan menerapkan prinsip-prinsip Perseroan Terbatas.

Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut di atas, Perseroan dapat melaksanakan kegiatan usaha utama sebagai berikut:

- a. Angkutan udara niaga berjadwal untuk penumpang, barang dan pos dalam negeri dan luar negeri;
- b. Angkutan udara niaga tidak berjadwal untuk penumpang, barang dan pos dalam negeri dan luar negeri;
- c. Reparasi dan pemeliharaan pesawat udara, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;
- d. Jasa penunjang operasional angkutan udara niaga, meliputi *catering* dan *ground handling* baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;
- e. Jasa layanan sistem informasi yang berkaitan dengan industri penerbangan, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;
- f. Jasa layanan konsultasi yang berkaitan dengan industri penerbangan;
- g. Jasa layanan pendidikan dan pelatihan yang berkaitan dengan industri penerbangan, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga; dan
- h. Jasa layanan kesehatan personil penerbangan, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga.

Selain kegiatan utama sebagaimana dimaksud di atas, Perseroan dapat melakukan kegiatan usaha dalam rangka optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki untuk:

- a. Pergudangan;
- b. Perkantoran;
- c. Fasilitas pariwisata; dan
- d. Penyewaan dan pengusahaan sarana dan prasarana yang terkait dengan industri penerbangan.

PENDAPAT DARI SEGI HUKUM ATAS PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
HALAMAN: 14

Perseroan telah menjalankan kegiatan usahanya sesuai dengan maksud dan tujuan dalam Anggaran Dasar Perseroan.

3. Berdasarkan Akta No. 24/2010, struktur permodalan Perseroan adalah sebagai berikut:

Modal Dasar	: Rp 15.000.000.000.000,00
Modal Ditempatkan	: Rp 9.120.498.000.000,00
Modal Disetor	: Rp 9.120.498.000.000,00

Modal Dasar Perseroan tersebut terbagi atas 30.000.000.000 lembar saham yang terdiri dari 1 saham Seri A dan 29.999.999.999 saham Seri B, masing-masing dengan nilai nominal Rp 500,00 per saham.

Berdasarkan Daftar Pemegang Saham Perseroan tanggal 22 November 2010, susunan pemegang saham Perseroan pada tanggal Pendapat Dari Segi Hukum ini adalah sebagai berikut:

No.	NAMA PEMEGANG SAHAM	JUMLAH SAHAM		JUMLAH (Rp)	%
		SAHAM SERI A	SAHAM SERI B		
1.	Negara Republik Indonesia	1	15.653.127.999	7.826.564.000.000	85,82
2.	PT Angkasa Pura I (Persero)	-	248.496.000	124.248.000.000	1,36
3.	PT Angkasa Pura II (Persero)	-	403.634.000	201.817.000.000	2,21
4.	Perusahaan Perseroan (Persero) PT Bank Mandiri, Tbk.	-	1.935.738.000	967.869.000.000	10,61
Jumlah		18.240.996.000		9.120.498.000.000	100

Permodalan Perseroan adalah benar dan tiap-tiap perubahan permodalan dan pemilikan saham telah dilakukan secara berkesinambungan sesuai dengan anggaran dasar dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

4. Berdasarkan: (i) Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Perusahaan Penerbangan Garuda Indonesia No. 176 tanggal 25 Juli 2005, dibuat di hadapan Aulia Taufani, S.H., pengganti Sutjipto, S.H., Notaris di Jakarta ("Akta No. 176/2005"); (ii) Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 50 tanggal 7 Agustus 2008 yang dibuat di hadapan Sutjipto, S.H., Notaris di Jakarta ("Akta No. 50/2008"), (iii) sebagaimana ditegaskan kembali dalam Akta No. 129/2009, (iv) dinyatakan kembali dengan Akta Pernyataan Keputusan Para Pemegang Saham

Perusahaan Perseroan (Persero) PT Perusahaan Penerbangan Garuda Indonesia No. 75 tanggal 10 Mei 2010, dibuat dihadapan Aulia Taufani, S.H., pengganti Sutjipto, S.H., Notaris di Jakarta ("Akta No. 75/2010"), dan (v) Akta No. 24/2010, susunan Direksi dan Dewan Komisaris Perseroan pada tanggal Pendapat Dari Segi Hukum ini adalah sebagai berikut:

Direksi:

Presiden Direktur	:	Emirsyah Satar
Direktur	:	Agus Priyanto
Direktur	:	Achirina
Direktur	:	Ari Sapari
Direktur Tidak Terafiliasi	:	Elisa Lumbantoruan
Direktur	:	Hadinoto Soedigno

Dewan Komisaris

Presiden Komisaris	:	Hadiyanto
Komisaris Independen	:	Drs. Abdulgani, MA.
Komisaris	:	Adi Rahman Adiwoso
Komisaris	:	Wendy Aritenang
Komisaris	:	Dr. Ir. Sahala Lumban Gaol

Susunan Dewan Komisaris dan Direksi tersebut telah diberitahukan kepada Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia berdasarkan Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.10-13247 tanggal 1 Juni 2010 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0040894.AH.01.09.Tahun 2010 tanggal 1 Juni 2010, dan didaftarkan dalam Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan Jakarta di bawah Tanda Daftar Perusahaan No. 09.05.1.62.37582 tanggal 27 Oktober 2010.

Keberadaan Direktur Tidak Terafiliasi tersebut dalam susunan Direksi di atas adalah sebagai pemenuhan ketentuan Keputusan Direksi PT Bursa Efek Jakarta No. Kep-305/BEJ/07-2004 tentang Peraturan Nomor I-A tentang Pencatatan Saham dan Efek Bersifat Ekuitas Selain Saham yang Diterbitkan oleh Perusahaan Tercatat, dimana suatu calon perusahaan tercatat wajib memiliki Direktur Tidak Terafiliasi sekurang-kurangnya 1 orang dari jajaran anggota Direksi.

Perseroan juga telah memenuhi ketentuan Peraturan Bapepam No. IX.I.6 tentang Direksi dan Komisaris Emiten dan Perusahaan Publik dan telah memenuhi ketentuan Peraturan Bapepam No. IX.I.7 tentang Pembentukan dan Pedoman Penyusunan Piagam Unit Audit Internal.

Pengangkatan Direksi dan Dewan Komisaris Perseroan tersebut adalah sah dan telah dilakukan sesuai dengan ketentuan Anggaran Dasar Perseroan dan peraturan perundangan-undangan yang berlaku termasuk peraturan di bidang pasar modal, kecuali sehubungan dengan jumlah Komisaris Independen sebagaimana diatur dalam persyaratan pencatatan pada Peraturan Bursa Efek Indonesia No. I.A tentang Pencatatan Saham dan Efek Bersifat Ekuitas Selain Saham Yang Diterbitkan Oleh Perusahaan Tercatat yang mensyaratkan Komisaris Independen sekurang-kurangnya 30% (tiga puluh persen) dari jajaran anggota Dewan Komisaris yang dapat dipilih terlebih dahulu melalui RUPS sebelum Pencatatan dan mulai efektif bertindak sebagai Komisaris Independen setelah saham perusahaan tersebut tercatat. Berdasarkan konfirmasi dari Perseroan, Perseroan akan mengangkat Komisaris Independen sebelum dilakukannya pencatatan saham di BEI.

Perseroan juga telah mengangkat Ike Andriani sebagai Sekretaris Perusahaan sebagaimana disyaratkan dalam Peraturan Bapepam & LK No. IX.I.4 sebagaimana tercantum dalam Petikan Surat Keputusan Direksi Perseroan No. JKTDZ/SKEP/50056/09 tanggal 2 Oktober 2009.

5. Perseroan telah membentuk Komite Audit melalui Surat Keputusan Dewan Komisaris No.JKTDU/SKEP/5054/07 tanggal 25 Oktober 2007 tentang Pengangkatan Ketua dan Anggota Komite Audit dan Penyempurnaan Piagam Komite Audit PT Garuda Indonesia (Persero) yang diperbarui dari waktu ke waktu dengan: (i) Surat Keputusan Dewan Komisaris No. JKTDU/SKEP/5050/08 tanggal 1 Desember 2008 tentang Pengangkatan Anggota Komite Audit PT Garuda Indonesia (Persero), (ii) Surat Keputusan Dewan Komisaris No. JKTDU/SKEP/5011/09 tanggal 1 Mei 2008 tentang Pengangkatan Anggota Komite Audit PT Garuda Indonesia (Persero), (iii) Surat Keputusan Dewan Komisaris no. JKTDU/SKEP/2056/10 tanggal 1 Oktober 2010 tentang Pengangkatan Anggota Komite Audit PT Garuda Indonesia (Persero); (iv) Surat Keputusan Dewan Komisaris No. JKTDU/SKEP/5002/11 pada tanggal 5 Januari 2011 tentang Pemberhentian SDRI. Etty Retno Wulandari Sebagai Anggota Komite Audit PT Garuda Indonesia (Persero); dan (v) Surat Keputusan Dewan Komisaris No. JKTDU/SKEP/5005/11 pada tanggal 10 Januari 2011 tentang Penggantian Ketua Komite Audit PT Garuda Indonesia (Persero). Masa tugas seluruh anggota Komite Audit terakhir telah diperpanjang dengan Surat Keputusan Dewan Komisaris No. JKTDU/SKEP/2006/10 tanggal 26 Januari 2010 tentang Perpanjangan Masa Tugas Ketua dan Anggota Komite Audit PT Garuda Indonesia (Persero) sampai dengan tanggal 25 Oktober 2011. Susunan Komite Audit Perseroan adalah sebagai berikut:

Ketua	:	Abdulgani
Anggota	:	Adi Dharmanto
Anggota	:	Endang Mudiman

6. Pada tanggal Pendapat Dari Segi Hukum ini, perjanjian-perjanjian yang dianggap penting dan material telah dibuat oleh Perseroan sesuai dengan ketentuan Anggaran Dasar Perseroan dan ketentuan hukum yang berlaku, dan karenanya perjanjian-perjanjian tersebut sah dan mengikat Perseroan.

Perjanjian-perjanjian yang telah dilakukan Perseroan dengan pihak ketiga, khususnya perjanjian pembiayaan tidak mencakup hal-hal yang dapat menghalangi rencana Penawaran Umum Perdana serta tidak mengatur pembatasan-pembatasan yang dapat merugikan hak-hak dan kepentingan pemegang saham publik Perseroan.

Ketentuan yang membatasi pembagian dividen yang terdapat dalam Perjanjian Restrukturisasi Hutang Perseroan tanggal 21 Desember 2010 dengan *European Export Credit Agency ("Perjanjian Restrukturisasi Hutang")*, yaitu:

- a) Dividen tersebut tidak melebihi: (i) 10% dari laba bersih Perseroan sebelum IPO, (ii) 50% dari laba bersih Perseroan setelah Penawaran Perdana Saham;
- b) Dividen dibagikan jika terdapat kelebihan kas (*excess cash*) Perseroan di tahun bersangkutan, sebagaimana diatur dalam perjanjian Restrukturisasi Hutang;
- c) Diperbolehkan berdasarkan hukum bagi Perseroan untuk melakukan pembayaran atau pengumuman;
- d) Tidak ada saldo yang jatuh tempo dan belum dibayar atas perjanjian sewa dan tidak ada saldo lainnya yang jatuh tempo dan belum dibayar atas peminjaman hutang lainnya; dan
- e) Tidak ada kejadian sehubungan dengan pailit dan ketidakmampuan membayar kewajiban yang ada.

tidak menghalangi rencana Penawaran Umum Perdana dan tidak memberikan kewenangan atau diskresi bagi kreditur untuk menentukan kebijakan dividen manajemen Perseroan, sehingga tidak merugikan hak-hak dan kepentingan pemegang saham publik Perseroan.

Sesuai dengan ketentuan hukum dan pasar modal yang berlaku dalam rangka Penawaran Umum Perdana Perseroan, Perseroan telah menandatangani perjanjian-perjanjian sebagai berikut:

- a. Akta No. 7 tanggal 3 Desember 2010 tentang Perjanjian Penjaminan Emisi Efek Penawaran Umum Saham Perdana PT Garuda Indonesia (Persero) sebagaimana diubah dengan Akta No. 28 tanggal 26 Januari 2011 tentang Perubahan I Perjanjian Emisi Efek Penawaran Umum Perusahaan Perseroan (Persero) PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, keduanya dibuat di hadapan Fathiah Helmi, S.H., Notaris di Jakarta;
- b. Akta Perjanjian Pengelolaan Administrasi Saham No. 6 tanggal 3 Desember 2010 sebagaimana diubah dengan Akta No. 27 tanggal 26 Januari 2011 keduanya dibuat di hadapan Fathiah Helmi, S.H., Notaris di Jakarta dengan Biro Administrasi Efek;

- c. Perjanjian Pendaftaran Efek Bersifat Ekuitas di KSEI No. SP-0036/PE/KSEI/2010, No. DS/PERJ/DZ-3600/2010 tanggal 3 Desember 2010 dengan PT Kustodian Sentral Efek Indonesia; dan
- d. Perjanjian Pendahuluan Pencatatan Efek dengan PT Bursa Efek Indonesia tanggal 6 Desember 2010.

Perjanjian-perjanjian yang dibuat oleh Perseroan dalam rangka Penawaran Umum Perdana tersebut adalah sah dan mengikat Perseroan dan tidak bertentangan dengan Anggaran Dasar Perseroan dan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

- 7. Pada tanggal Pendapat Dari Segi Hukum ini dikeluarkan, Perseroan telah memperoleh ijin-ijin pokok dan penting dari pihak yang berwenang yang diperlukan untuk menjalankan kegiatan usahanya sebagaimana dipersyaratkan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku dan ijin-ijin pokok dan penting tersebut masih berlaku sampai dengan dikeluarkannya Pendapat Dari Segi Hukum ini.
- 8. Pada tanggal Pendapat Dari Segi Hukum ini, harta kekayaan yang dimiliki oleh Perseroan berupa:
 - a. Penyertaan saham-saham dalam beberapa anak perusahaan Perseroan yaitu:
 - i. PT Aero Systems Indonesia ("ASI"), dimana Perseroan memiliki 2.369.695 lembar saham dalam ASI, yang merupakan 51% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam ASI.
 - ii. PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia ("GMF"), dimana Perseroan memiliki 658.944 lembar saham dalam GMF, yang merupakan 99% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam GMF.
 - iii. PT Abacus Distribution Systems Indonesia ("Abacus"), dimana Perseroan memiliki 2.375 lembar saham dalam Abacus, yang merupakan 95% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam Abacus.
 - iv. PT Aero Wisata ("AWS"), dimana Perseroan memiliki 249.999 lembar saham dalam AWS, yang merupakan 99,99% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam AWS.

AWS memiliki penyertaan saham dalam beberapa perusahaan-perusahaan sebagai berikut:

- 1) PT Belitung Inti Permai ("BIP"), dimana AWS memiliki 3.116.467 lembar saham dalam BIP, yang merupakan 99,99% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam BIP;
- 2) PT Mirtasari Hotel Development ("MHD"), dimana AWS memiliki 17.265 lembar saham dalam MHD, yang merupakan

99,99% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam MHD;

MHD memiliki penyertaan dalam PT Aero Hotel Management ("AHM"), dimana MHD memiliki 50 lembar saham dalam AHM, yang merupakan 10% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam AHM;

- 3) PT Senggigi Pratama Internasional ("SPI"), dimana AWS memiliki 14.856 lembar saham dalam SPI, yang merupakan 99,99% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam SPI;
- 4) PT Angkasa Citra Sarana Catering Services ("ACS"), dimana AWS memiliki 111.369 lembar saham dalam ACS, yang merupakan 99,99% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam ACS;
- 5) PT Mandira Erajasa Wahana ("MEW"), dimana AWS memiliki 29.999 lembar saham dalam MEW, yang merupakan 99,99% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam MEW;
- 6) PT Biro Perjalanan Wisata Satriavi ("BPWS"), dimana AWS memiliki 80.449 lembar saham dalam BPWS, yang merupakan 99,99% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam BPWS;
- 7) PT Aerojasa Perkasa ("AJP"), dimana AWS memiliki 749 lembar saham dalam AJP, yang merupakan 99,87% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam AJP;
AJP memiliki penyertaan saham-saham dalam anak perusahaan AJP yaitu PT Aerojasa Cargo ("AC"), dimana AJP memiliki 297 lembar saham dalam AC, yang merupakan 99% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam AC.
- 8) PT Bina Inti Dinamika ("BID"), dimana AWS memiliki 17.310 lembar saham dalam BID, yang merupakan 61,89% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam BID;
- 9) PT Aero Hotel Management ("AHM"), dimana AWS memiliki 450 lembar saham dalam AHM yang merupakan 90% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam AHM;
- 10) Garuda Orient Holidays – Australia Pty. Ltd ("GOH - Australia"), dimana AWS memiliki 5.507.206 lembar saham dalam GOH-Australia, yang merupakan 100% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam GOH – Australia;
- 11) Garuda Orient Holidays – Korea Co. Ltd ("GOH - Korea"), dimana AWS memiliki 3.600 lembar saham dalam GOH-Japan,

yang merupakan 60% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam GOH – Korea;

- 12) Garuda Orient Holidays – Japan Co. Ltd ("GOH - Japan"), dimana AWS memiliki 60% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam GOH – Japan;
 - 13) PT Aeronurti ("Aeronurti"), dimana AWS memiliki 45% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam Aeronurti;
 - 14) PT Aeroprima ("Aeroprime"), dimana AWS memiliki 1.610 lembar saham dalam Aeroprime, yang merupakan 40% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam Aeroprime;
 - 15) Citilink, dimana AWS memiliki 24.750 lembar saham dalam Citilink, yang merupakan 33% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam Citilink;
 - 16) PT Bumi Minang Padang ("BMP"), dimana AWS memiliki 10,10% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam BMP;
 - 17) PT Nusa Dua Graha Internasional ("Nusa Dua"), dimana AWS memiliki 12.300 lembar saham dalam Nusa Dua, yang merupakan 7,55% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam Nusa Dua;
 - 18) PT Arthaloka Indonesia ("Arthaloka"), dimana AWS memiliki 1.147.811 lembar saham dalam Arthaloka, yang merupakan 2,58% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam Arthaloka;
 - 19) GMF, dimana AWS memiliki 6.655 lembar saham dalam GMF, yang merupakan 1% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam GMF; dan
 - 20) ASI, dimana AWS memiliki 2.276.765 lembar saham dalam ASI, yang merupakan 49% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam ASI.
- v. PT Citilink Indonesia ("Citilink"), dimana Perseroan memiliki 50.250 lembar saham dalam Citilink, yang merupakan 67% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam Citilink.
- vi. PT Merpati Nusantara Airlines ("Merpati"), dimana Perseroan memiliki 4,21% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam Merpati.
- vii. Papas Limited – Hong Kong ("Papas"), dimana Perseroan memiliki 10.800.000 lembar saham dalam Papas, yang merupakan 17,65% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam Papas.

- viii. Abacus International Holdings Ltd. ("AIH"), dimana Perseroan memiliki 2,065% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam AIH.
- ix. PT Gapura Angkasa ("Gapura"), dimana Perseroan memiliki 806.400 lembar saham dalam Gapura, yang merupakan 37,5% dari seluruh saham yang telah ditempatkan dalam Gapura.

ASI, GMF, Abacus, AWS, Citilink, BIP, MHD, SPI, ACS, MEW, BPWS, AJP, AC, BID dan AHM, selanjutnya bersama-sama disebut "**Anak Perusahaan**".

Keterangan mengenai Anak Perusahaan di mana kami melakukan uji tuntas secara penuh kami uraikan lebih lanjut dalam Laporan Uji Tuntas.

Penyertaan saham oleh Perseroan pada Anak Perusahaan sebagaimana disebutkan diatas telah dilakukan sesuai dengan Anggaran Dasar Perseroan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku, kecuali untuk penyertaan Perseroan pada AIH dan Merpati yang persetujuan pemegang saham Perseroan sampai dengan saat ini belum ditemukan.

Pada saat Pendapat Dari Segi Hukum ini dikeluarkan, saham-saham milik Perseroan tersebut tidak sedang menjadi obyek sengketa atau dibebankan sebagai jaminan atas atau untuk menjamin kewajiban suatu pihak kepada pihak ketiga, kecuali penyertaan 344.561 saham (mewakili 52.29% dari modal ditempatkan dan disetor) milik Perseroan pada GMF yang saat ini sedang dijaminkan kepada Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia ("**Exim Bank**") berdasarkan Akta Perjanjian Gadai Saham No. 59 tanggal 10 Juni 2010, dibuat di hadapan Aulia Taufani, S.H., Pengganti Sutjipto, S.H., Notaris di Jakarta sehubungan pinjaman yang diperoleh dari Exim Bank berdasarkan Akta Perjanjian Kredit *Term Loan* No. 106 tanggal 12 Februari 2010, dibuat di hadapan Aulia Taufani, S.H., pengganti Sutjipto, S.H., Notaris di Jakarta.

Penjaminan harta kekayaan Perseroan terkait dengan perjanjian-perjanjian pembiayaan dilakukan setelah mendapatkan persetujuan-persetujuan dan berdasarkan cara-cara yang telah sesuai dengan anggaran dasar dan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan karenanya penjaminan tersebut sah.

- b. 21 pesawat udara yang terdiri dari tipe Boeing 737-300/400/500 dan 747-400;
- c. 39 bidang tanah dengan setifikat Hak Guna Bangunan yang terdiri dari: 19 bidang tanah di Jakarta; 1 bidang tanah di Solo; 2 bidang tanah di Yogyakarta; 2 bidang tanah di Semarang; 3 bidang tanah di Surabaya; 1 bidang tanah di Palembang; 1 bidang tanah di Pekanbaru; 2 bidang tanah di Bali; 1 bidang tanah di Balikpapan; 1 bidang tanah di Banjarmasin; 1 bidang tanah di

Pontianak; 1 bidang tanah di Ujung Pandang; 1 bidang tanah di Manado; 1 bidang tanah di Maluku dan 1 bidang tanah di Biak.

Perseroan juga memiliki 1 (satu) bidang tanah yang berlokasi di Desa Sumatera Klod, Denpasar, Bali, dimana tanah tersebut terdaftar berdasarkan Sertifikat Hak Pakai.

Selain itu, Perseroan juga menguasai 5 (lima) bidang tanah berdasarkan Akta Jual Beli, dengan luas total meter persegi, yang berupa:

- i. Bangunan kantor seluas 3.925 m² berlokasi di Jalan Kebon Sirih No 44, Gambir Jakarta Pusat;
 - ii. Rumah dinas seluas 168 m² yang berlokasi di Perumahan Sei Balai Indah, Nomor 41 C. Didirikan di atas tanah Kaveling Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam;
 - iii. Rumah dinas seluas 157,01 m² yang berlokasi di Perumahan Sei Balai Indah, Nomor 7 C. Didirikan di atas tanah Kaveling Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam;
 - iv. Bangunan eks kantor dan mess seluas 999 m² yang berlokasi di Kotapradja Ambon, Maluku; dan
 - v. Rumah dinas seluas 2.645 m² yang berlokasi di Jl. Hayam Wuruk Nomor 32, Padang.
- d. 7 deposito berjangka, dengan jangka waktu berkisar antara 1 (satu) minggu sampai dengan 1 (satu) bulan, yang terdiri dari 3 (tiga) deposito di Bank Rakyat Indonesia, 3 (tiga) deposito di Bank Negara Indonesia, dan 1 (satu) deposito di Citibank;
 - e. 9 hak atas kekayaan intelektual berupa hak cipta atas logo batik, seni lukis pada pesawat, dan program komputer *online payment* Perseroan serta merek dagang dengan etiket merek "Garuda Indonesia" dan "Citilink".

Kepemilikan Perseroan atas harta kekayaan berupa benda-benda tidak bergerak yang material yang digunakan oleh Perseroan untuk menjalankan usahanya adalah sah dan telah didukung atau dilengkapi dengan dokumen kepemilikan dan/atau penguasaan yang sah menurut hukum Indonesia dan penguasaan Perseroan atas harta kekayaan berupa benda-benda bergerak yang material yang digunakan oleh Perseroan untuk menjalankan usahanya adalah sah menurut hukum Indonesia.

Harta kekayaan milik Perseroan berupa antara lain pesawat udara, *flight simulator*, peralatan, peralatan elektronik non-simulator, *cash in safe*, *cash in transit*, mesin-mesin dan bangunan telah diasuransikan dan polis-polis asuransi sehubungan dengan

itu dan sampai dengan tanggal Pendapat Dari Segi Hukum ini masih berlaku. Berdasarkan surat pernyataan Perseroan, aset-aset material Perseroan tersebut telah diasuransikan dalam jumlah yang memadai.

9. Pada tanggal Pendapat Dari Segi Hukum ini, Perseroan telah menaati ketentuan yang berlaku sehubungan dengan aspek ketenagakerjaan, antara lain: (i) kewajiban pelaporan ketenagakerjaan, (ii) kewajiban kepesertaan dalam program Jamsostek sebagaimana ternyata dari Sertifikat Jamsostek No. 86AJP015 tanggal 14 Juli 2009 dan (iii) pemenuhan kewajiban Upah Minimum Regional.
10. Berdasarkan hasil pemeriksaan kami dan konfirmasi tertulis dari pengadilan-pengadilan di wilayah hukum dimana Perseroan melakukan kegiatan usaha melalui kantor-kantor cabangnya, serta berdasarkan surat pernyataan dari Perseroan, Perseroan tidak sedang menjadi pihak dalam perkara perdata, pidana, kepailitan, perburuhan, arbitrase, sengketa pajak dan sengketa di bidang tata usaha negara, kecuali sebagaimana diuraikan berikut ini:
 - a. Perkara No. 25/KPPU-I/2009 yang diperiksa oleh Komisi Pengawas Persaingan Usaha ("KPPU") terkait dengan dugaan kartel dalam penetapan *fuel surcharge*.

Pada tanggal 4 Mei 2010, KPPU menjatuhkan denda kepada Perseroan sebesar Rp 187.000.000.000,- dimana Perseroan telah terbukti bersalah melanggar Pasal 5 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat ("**UU No. 5 Tahun 1999**"). Sebelumnya Perseroan diduga melakukan praktek persaingan tidak sehat berkaitan dengan biaya tambahan bahan bakar (*fuel surcharge*) yang melanggar Pasal 5 dan Pasal 21 UU No. 5 Tahun 1999. Atas putusan KPPU tersebut, Perseroan bersama-sama dengan beberapa maskapai penerbangan nasional lainnya telah mengajukan upaya hukum keberatan kepada beberapa Pengadilan Negeri. Perseroan mengajukan keberatannya kepada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada 17 Juni 2010. Pada 8 Desember 2010 PN Jakarta Pusat telah menyelenggarakan sidang untuk memeriksa upaya keberatan Perseroan di PN Jakarta Pusat yang kemudian dilanjutkan dengan persidangan pada 15 Desember 2010. Dalam persidangan tanggal 15 Desember 2010 tersebut, majelis hakim pada PN Jakarta Pusat mengeluarkan putusan sela yang pada intinya:

- i. Mengabulkan permohonan pemeriksaan ahli tambahan yang diajukan oleh PT Garuda Indonesia (Persero) dan PT Lion Mentari Airlines;
- ii. Memerintahkan kepada KPPU untuk melakukan pemeriksaan tambahan terhadap ahli tambahan tersebut;

- iii. Menetapkan jangka waktu pemeriksaan tambahan selama 30 hari kerja terhitung sejak putusan sela dan menangguhkan pemeriksaan atas perkara hingga selesaiya pemeriksaan tambahan.

Sidang akan dilanjutkan pada 26 Januari 2010 dengan agenda penyerahan berkas pemeriksaan tambahan oleh KPPU kepada majelis hakim. Dengan diajukannya keberatan tersebut, maka putusan KPPU belum memiliki kekuatan hukum tetap dan oleh karenanya Perseroan belum wajib membayar denda sebagaimana dinyatakan dalam putusan KPPU yaitu sebesar Rp 187.000.000.000,00.

- b. Perkara Nomor NSD 955 of 2009 yang diperiksa oleh *Australian Competition and Consumer Commision* (komisi pengawas persaingan usaha Australia) terkait dengan dugaan *price fixing* yang dilakukan oleh Perseroan bersama beberapa maskapai penerbangan internasional lainnya.

Perkara ini berkaitan dengan dugaan adanya *price fixing* atas *fuel surcharge* angkutan kargo di Australia bersama-sama dengan beberapa maskapai penerbangan lain.

Australian Competition and Consumer Commision ("ACCC") menduga telah terjadi *price fixing* atas *fuel surcharge* angkutan kargo di Australia yang dilakukan oleh Perseroan dan beberapa maskapai internasional lain pada kurun waktu antara bulan Oktober 2001 sampai dengan September 2006. Atas dugaan pelanggaran Pasal 45A, Pasal 45(2)(a)(ii) dan Pasal 45(2)(b)(ii) dari Undang-undang Praktek Perdagangan (*Trade Practices Act*) tersebut, ACCC telah mengadakan pemeriksaan dan membawa hal tersebut ke Pengadilan Federal Australia, tepatnya di Pengadilan Distrik New South Wales (*the Federal Court of Australia, New South Wales District Agency*).

Pada 2 Juni 2010, Pengadilan New South Wales menolak keberatan yang diajukan oleh Perseroan. Sampai dengan saat ini masih dalam pemeriksaan Pengadilan New South Wales.

- c. Perkara Nomor CIV 2008-404-008358 di Pengadilan Tinggi Selandia Baru, Wilayah Auckland antara *The New Zealand Commerce Commission ("NZCC")* (komisi pengawas persaingan usaha Selandia Baru) melawan Perseroan terkait dengan dugaan *price fixing fuel surcharge* kargo yang dilakukan oleh Perseroan bersama-sama dengan beberapa maskapai penerbangan internasional lainnya.

The Commerce Commission ("CC") Selandia Baru menduga bahwa Perseroan telah melakukan *price fixing* atas *fuel surcharge* angkutan kargo ke dan dari beberapa negara di dunia bersama-sama dengan beberapa maskapai internasional lainnya. Selain itu, CC secara khusus juga menyebutkan bahwa

terdapat suatu *price fixing* atas *fuel surcharge* angkutan kargo dari dan ke Jepang, Singapura, melalui Selandia Baru yang juga dilakukan oleh Perseroan dan beberapa maskapai internasional lainnya.

CC menilai Perseroan telah mengadakan *price fixing* untuk angkutan kargo dengan cara mengadakan perjanjian atau kesepakatan dengan beberapa maskapai internasional lainnya pada kisaran waktu diantara bulan Desember 1998 sampai dengan bulan Februari 2006. CC menyimpulkan hal-hal tersebut dari adanya pertemuan dan keseragaman waktu penerapan *surcharge* oleh beberapa maskapai penerbangan.

Khusus untuk wilayah Jepang, CC menilai bahwa Perseroan dan maskapai internasional lain yang melayani layanan kargo udara Jepang telah menyetujui pengenaan biaya tambahan bahan bakar sebesar 12 (dua belas) Yen per kilogram atas semua layanan kargo udara dari dan menuju Jepang dan menuju tujuan manapun.

Untuk wilayah Singapura, CC menilai bahwa anggota staf Perseroan dan sejumlah maskapai internasional lain yang turut melayani muatan keluar dari Singapura menuju tujuan lain, termasuk Selandia Baru, telah menyetujui beberapa hal yang melanggar ketentuan-ketentuan dalam hukum kompetisi usaha. Hal-hal tersebut diantaranya adalah (i) adanya kesepakatan dari para staf tersebut untuk mengadakan diskusi mengenai pengenaan biaya tambahan bahan bakar untuk dikenakan atas layanan kargo udara keluar dari Singapura, (ii) adanya kesepakatan untuk mengenakan biaya bahan bakar tambahan yang dikenakan oleh SIA Cargo, dan (iii) adanya kesepakatan untuk mengubah biaya tambahan bahan bakar sesuai dengan biaya tambahan bahan bakar manapun yang dikenakan oleh SIA Cargo.

CC menilai bahwa adanya kesepakatan yang dilakukan oleh Perseroan bersama dengan beberapa maskapai penerbangan internasional lainnya telah menimbulkan adanya pengandalan harga oleh Perseroan dan maskapai internasional lain tersebut. Selain itu, CC juga berpendapat bahwa tindakan-tindakan Perseroan tersebut telah mengurangi persaingan di pasar secara signifikan.

Persidangan terhadap Perseroan telah dilaksanakan pada tahun 2010. Perseroan telah meminta untuk diadakan *joint defense* (pembelaan bersama) dengan maskapai penerbangan lain. Persidangan untuk *joint defense* akan dimulai pada 2011 dan putusan dijadwalkan akan dibacakan pada 2013.

- d. Perkara No. 397/Pdt.G/2006/PN.JKT.PST antara PT World Simulator Technology sebagai Penggugat melawan Perseroan sebagai Tergugat.

Pada tanggal 14 Desember 2006, PT World Simulator Technology ("WST") mengajukan gugatan ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat mengklaim bahwa Perseroan telah (i) cidera janji dalam menyediakan fasilitas pendukung alat simulator pesawat, (ii) tidak mengizinkan digunakannya ruang simulator dan (iii) menuntut pembayaran sewa ruangan lebih tinggi dari biaya sewa yang disepakati. Pada tanggal 4 Juni 2007, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat mengabulkan gugatan WST dan memerintahkan Perseroan untuk membayar kerugian yang dialami WST sebesar USD 1,360,800.00 dan Rp 1.590.000.000,00.

Baik Perseroan maupun WST mengajukan banding atas keputusan tersebut ke Pengadilan Tinggi Jakarta, yang pada 4 Juni 2008 memutuskan memenangkan WST dan memerintahkan Perseroan untuk membayar kerugian WST sebesar USD 1,984,500.00 ditambah Rp 1.590.000.000,00.

Pada tanggal 19 Desember 2008, Perseroan mengajukan kasasi ke Mahkamah Agung Republik Indonesia terhadap Putusan Pengadilan Tinggi tersebut di atas. Pada tanggal 4 Maret 2010, Mahkamah Agung mengeluarkan putusan yang pada pokoknya menolak permohonan Kasasi yang diajukan Perseroan. Isi Putusan tersebut telah diberitahukan kepada Perseroan dengan telah diterimanya Relaas pemberitahuan kepada Perseroan pada tanggal 3 November 2010. Ter hadap putusan Mahkamah Agung tersebut, Perseroan mengajukan upaya hukum Peninjauan Kembali.

Berdasarkan surat Direksi Perseroan No. GARUDA/JKTDF-20004/11 tanggal 31 Januari 2011 tentang Konfirmasi Pelaksanaan Putusan Pengadilan, Perseroan telah memenuhi putusan pengadilan sebagaimana dinyatakan dalam Putusan Kasasi Mahkamah Agung No. 526/K/PDT/2009 yang pada pokoknya mewajibkan Perseroan untuk membayar kerugian materiil kepada PT World Simulator Technology sebesar Biaya operasional pendapatan yang diharapkan sebesar USD 1,984,500.00 dan Biaya pengembalian dana talangan sebesar Rp 590.000.000,00. Berdasarkan Berita Acara Penyelesaian Sebagian dengan PT World Simulator Technology tanggal 28 Januari 2011, biaya pembongkaran/pemindahan simulator ditambah dengan biaya *parts, repair* dan *service* sebesar Rp 1.000.000.000,00 akan dipenuhi ketika PT World Simulator Technology melakukan pembongkaran/pemindahan simulator tersebut selambat-lambatnya tanggal 10 Februari 2011.

- e. Perkara No. 23/KPPU-L/2010 dalam dugaan diskriminasi pelaku usaha dalam pengadaan give away Jamaah Haji Indonesia untuk tahun 2009/2010 dan 2010/2011.

Berdasarkan hasil pemeriksaan lanjutan yang dilakukan oleh KPPU, Perseroan diduga telah melanggar Pasal 19 huruf (d) UU Anti Monopoli yaitu bersama-sama dengan pelaku usaha lain telah melakukan diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu dalam proyek pengadaan koper pemberian (*give away*) bagi jamaah haji Indonesia untuk tahun 2009/2010 dan 2010/2011.

Perseroan sebagai maskapai penerbangan yang menyediakan jasa penerbangan jamaah haji Indonesia memberikan *give away* kepada para jamaah haji berupa koper, tempat paspor, dan lain sebagainya. Untuk tahun 2007 sampai dengan 2009, Perseroan telah mengadakan perjanjian dengan dua pelaku usaha untuk menyediakan seluruh *give away* yang diperlukan, yaitu PT Gaya Bella Diantama dan PT Uskarindo Prima.

Dengan selesainya masa perjanjian tersebut pada tahun 2009, maka Perseroan berniat untuk memperpanjang kontrak dengan kedua pelaku usaha tersebut dengan pertimbangan bahwa jangka waktu pemenuhan *give away* sangat dekat sehingga pengadaan baru akan sangat sulit baik dalam segi pengadaannya maupun pendistribusianya. Berdasarkan penilaian KPPU, kontrak baru tersebut bernilai Rp 35.590.428.000,00 (tiga puluh lima miliar lima ratus sembilan puluh juta empat ratus dua puluh delapan ribu Rupiah).

KPPU menilai bahwa perpanjangan kontrak Perseroan dengan kedua pelaku usaha tersebut: (i) telah melanggar ketentuan pemilihan rekanan dalam pengadaan *give away* karena kedua pelaku usaha tersebut terlibat dalam perkara perdana; dan (ii) telah melanggar Pasal 19 huruf (d) UU Anti Monopoli karena perpanjangan kontrak tersebut tidak didahului dengan proses tender dan dengan demikian telah mendiskriminasi pelaku usaha-pelaku usaha lain dalam pengadaan *give away* tersebut.

Atas hal tersebut maka KPPU mengadakan pemeriksaan terhadap Perseroan. Pemeriksaan tersebut telah memasuki tahap pemeriksaan pendahuluan pada tanggal 25 Maret 2010 dan berdasarkan Penetapan KPPU nomor 95/KPPU/PEN/V/2009 tanggal 7 Mei 2010, pemeriksaan tersebut telah ditingkatkan ke tahap pemeriksaan lanjutan.

Pada tanggal 27 Oktober 2010, telah dibacakan Putusan KPPU dimana Perseroan dihukum membayar denda sebesar Rp 1.000.000.000,00 dan ganti rugi sebesar Rp 7.075.620.468,41. Perseroan mendapatkan salinan putusan pada tanggal 30 November 2010. Atas putusan tersebut, Perseroan akan mengajukan keberatan, namun sampai dengan tanggal Pendapat Dari Segi Hukum ini upaya keberatan tersebut belum dilaksanakan.

- f. Pada 9 Agustus 2010, Perseroan mencatatkan perselisihan kepentingan kepada Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi Propinsi DKI Jakarta ("Disnaker") karena tidak tercapainya kesepakatan antara Perseroan dengan Serikat Pekerja Perseroan perihal ketentuan dalam rancangan perjanjian kerja bersama periode 2010-2012. Perseroan saat ini sedang melakukan negosiasi perjanjian kerja bersama dengan serikat pekerja ini melalui perundingan tripartit bersama dengan Disnaker. Disnaker telah menyarankan kepada Perseroan dan serikat pekerja untuk menyepakati ketentuan yang dianjurkan oleh Disnaker. Disnaker DKI Jakarta memberikan batas waktu 10 hari kerja sejak tanggal 3 Desember

2010 (tanggal penerimaan surat) bagi para pihak untuk menyampaikan tanggapan atas anjuran tersebut. Pada tanggal 6 Desember 2010, Perseroan telah menyatakan persetujuan atas anjuran dimaksud. Sampai dengan tanggal Pendapat Dari Segi Hukum ini, Perseroan belum mengetahui apakah dari Serikat Pekerja Perseroan telah menerima surat anjuran ataupun memutuskan untuk menerima atau menolak anjuran tersebut.

- g. Perkara Nomor Heisei 22Nen (WA) Dai 3077Gou mengenai gugatan yang diajukan oleh Nyonyo Miki Yamamoto terhadap Perseroan.

Pada tanggal 7 Maret 2007, penerbangan Garuda Indonesia GA200 mengalami kecelakaan di landasan pacu saat mendarat di Bandara Internasional Adisucipto, Yogyakarta. Kecelakaan tersebut menewaskan salah satu pramugara Perseroan bernama Wiranto Wooryono yang merupakan suami dari Nyonya Miki Yamamoto dan ayah dari Yo Yamamoto.

Pada 30 Juli 2010, Nyonya Miki Yamamoto dan Yo Yamamoto mengajukan gugatan terhadap Perseroan kepada Pengadilan Negeri Kyoto meminta ganti rugi sejumlah ¥ 188,990,530.- (sekitar Rp 20,3 Miliar) atas meninggalnya Wiranto Wooryono dalam kecelakaan tersebut.

Gugatan tersebut diajukan kepada Pengadilan Negeri Kyoto dan saat ini masih dalam proses pemeriksaan di Pengadilan Negeri Kyoto.

- h. Perkara no. 269/PDT.G/2008/PN.JKT.PST antara PT Metro Batavia sebagai Penggugat, melawan GMF sebagai Tergugat I, Perseroan sebagai Tergugat II, Menteri Negara BUMN sebagai Tergugat III, PT Asuransi Jasa Indonesia sebagai Turut Tergugat yang disidangkan di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat.

Perseroan menjadi tergugat II dalam gugatan yang diajukan oleh PT Metro Batavia ("**Batavia**") terhadap GMF. Tuntutan Batavia terhadap GMF terkait tagihan yang dilayangkan GMF kepada Batavia untuk perbaikan mesin pesawat Batavia yang memiliki garansi GMF dan biaya sewa mesin yang harus ditanggung oleh Batavia selama masa perbaikan mesin pesawat milik Batavia oleh GMF. Batavia mengajukan gugatan ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada 1 Agustus 2008 dan menuntut: (i) Perseroan untuk memerintahkan GMF untuk bertanggung jawab memperbaiki mesin milik Batavia, (ii) GMF secara tanggung renteng bersama Perseroan membayar ganti rugi materiil Rp 500.000.000,00 setiap hari dan USD 50,000,00 atau setara dengan Rp 460.000.000,00 per bulan terhitung sejak 23 Oktober 2007 sampai dengan pesawat milik Batavia dapat dioperasikan lagi, (iii) membayar ganti rugi moril sebesar USD 10,000,000,00 atau setara dengan Rp 92.000.000.000,00. Pengadilan Negeri Jakarta Pusat menolak gugatan Batavia berdasarkan putusan No. 269/PDT.G/2008/PN.Jkt.Pst tanggal 11 Maret 2009. Batavia kemudian mengajukan Banding kepada Pengadilan Tinggi DKI Jakarta yang

menolak banding tersebut berdasarkan putusan No. 503/PDT/2009/PT.DKI tanggal 15 Januari 2010. Batavia kemudian mengajukan upaya hukum kasasi kepada Mahkamah Agung Republik Indonesia dengan mengajukan memori kasasi pada tanggal 25 Maret 2010. GMF mengajukan kontra memori kasasi pada tanggal 17 Mei 2010. Sampai dengan tanggal Pendapat dari Segi Hukum ini, belum ada putusan Mahkamah Agung atas kasasi tersebut.

- i. Perkara Nomor 515/Pdt.G/2010/PN/Jkt.Sel antara Hutomo Mandala Putera selaku Penggugat melawan beberapa tergugat termasuk Perseroan sebagai Tergugat IV

Perkara ini berkaitan dengan artikel yang dimuat dalam Majalah Garuda (*in-flight magazine Perseroan*) edisi Desember 2009 tentang tujuan wisata di daerah Pecatu, Bali, bernama Pecatu Indah Resort. Bagian akhir artikel tersebut memuat catatan: "*Tommy Soeharto, pemilik dari kompleks ini, merupakan seseorang pembunuh yang telah divonis oleh pengadilan.*"

Hutomo Mandala Putera ("**Tommy Suharto**") merasa catatan tersebut telah menyerang hak-hak peribadi, kehormatan, dan privasi Tommy, baik di dalam maupun di luar negeri terbukti dari menurunnya investor di kawasan Pecatu Indah Resort.

Pada 4 Agustus 2010, Tommy Suharto mengajukan gugatan terhadap beberapa pihak, diantaranya Perseroan sebagai Tergugat IV, kepada Pengadilan Negeri Jakarta Selatan. Tommy menuntut, antara lain: (i) pembayaran ganti rugi materiil secara tanggung renteng sebesar Rp 13.710.580,00, (ii) pembayaran ganti rugi immaterial secara tanggung renteng sebesar Rp 25.000.000.000,00, (iii) iklan permohonan maaf dari para tergugat dalam Majalah Garuda dan beberapa media massa cetak nasional.

Sampai dengan saat ini, perkara ini masih dalam pemeriksaan oleh majelis hakim di Pengadilan Negeri Jakarta Selatan.

- j. Perkara Nomor 569/Pdt/G/2010/PN.JAK.SEL antara PT Bali Pecatu Graha selaku Penggugat melawan beberapa tergugat termasuk Perseroan sebagai Tergugat IV

Perkara ini berkaitan dengan artikel yang dimuat dalam Majalah Garuda (*in-flight magazine Perseroan*) edisi Desember 2009 tentang tujuan wisata di daerah Pecatu, Bali, bernama Pecatu Indah Resort. Bagian akhir artikel tersebut memuat catatan: "*Tommy Soeharto, pemilik dari kompleks ini, merupakan seseorang pembunuh yang telah divonis oleh pengadilan.*"

PT Bali Pecatu Graha ("**BPG**") berdalil bahwa artikel pemuatan catatan tersebut telah menimbulkan kerugian karena turnamen golf internasional yang diadakan di kawasan Pecatu Indah Resort oleh anak perusahaan BPG tidak

mendapatkan sponsor karena para calon sponsor mengurungkan niatnya. BPG menganggap bahwa calon sponsor tersebut khawatir akan timbul masalah hukum berkaitan dengan adanya catatan tersebut. Untuk menjaga kehormatan dari kawasan Pecatu Indah Resort, maka BPG terpaksa membiayai kompetisi golf internasional dimaksud.

BPG mendaftarkan gugatannya terhadap beberapa tergugat (*termasuk Perseroan sebagai Tergugat IV*) kepada Pengadilan Negeri Jakarta Selatan pada 7 September 2010. BPG menuntut, antara lain: (i) pembayaran ganti rugi materiil secara tanggung renteng sebesar Rp 1.690.839.062,00, (ii) pembayaran ganti rugi immaterial secara tanggung renteng sebesar Rp 25.000.000.000,00, dan (iii) iklan permohonan maaf dari para tergugat dalam Majalah Garuda dan beberapa media massa cetak nasional.

Sampai dengan saat ini, perkara ini masih dalam pemeriksaan oleh majelis hakim di Pengadilan Negeri Jakarta Selatan.

Selain perkara-perkara tersebut di atas yang dianggap penting oleh Perseroan, saat Perseroan ini tidak sedang terlibat dalam tuntutan hukum yang material atau tindakan administratif lainnya yang dalam penilaian manajemen Perseroan memiliki dampak yang negatif signifikan terhadap kelangsungan usaha atau kondisi keuangan.

Berdasarkan Surat Pernyataan dari masing-masing anggota Direksi dan Dewan Komisaris Perseroan, tidak ada anggota Direksi dan Dewan Komisaris Perseroan yang sedang terlibat dalam suatu perkara perdata, pidana dan/atau perselisihan lain di lembaga peradilan dan/atau di lembaga perwasitan baik di Indonesia maupun di luar negeri atau perselisihan administratif dengan pemerintah yang berwenang termasuk perselisihan sehubungan dengan kewajiban perkara atau perselisihan yang berhubungan dengan masalah perburuan/hubungan industrial atau tidak pernah dinyatakan pailit yang dapat mempengaruhi secara berarti kedudukan peranan dan/atau kelangsungan usaha Perseroan, atau menjadi anggota Direksi atau Dewan Komisaris yang dinyatakan bersalah menyebabkan suatu perusahaan dinyatakan pailit.

11. Perseroan bergerak di bidang jasa angkutan udara niaga dimana berdasarkan Undang-undang No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Presiden Nomor 36 Tahun 2010 tentang Daftar Bidang Usaha yang Tertutup dan Bidang Usaha yang Terbuka dengan Persyaratan di Bidang Penanaman Modal ("Perpres 36/2010"), saham Perseroan dapat dimiliki oleh pihak asing hingga 49% dengan ketentuan salah satu pemilik modal nasional harus tetap lebih besar dari keseluruhan pemilik modal asing (*single majority*). Namun, berdasarkan Penjelasan Pasal 2 Undang-undang Nomor 25 tahun 2007 tentang Penanaman Modal dan Pasal 4 Perpres 36/2010, pembatasan kepemilikan asing tidak berlaku bagi penanaman modal tidak langsung atau portofolio yang transaksinya dilakukan melalui pasar modal dalam negeri.

II. ANAK PERUSAHAAN PERSEROAN

1. Pendirian Anak Perusahaan telah dilakukan secara sah berdasarkan peraturan perundang-undangan Negara Republik Indonesia yang berlaku dan memiliki anggaran dasar yang telah disesuaikan dengan UU Perseroan Terbatas.
2. Struktur permodalan dan susunan pemegang saham Anak Perusahaan sebagaimana diungkapkan dalam Laporan Uji Tuntas adalah benar dan telah dilakukan secara berkesinambungan sesuai dengan anggaran dasar masing-masing perusahaan tersebut dan peraturan perundang-undangan yang berlaku sebagaimana kami uraikan dalam Laporan Uji Tuntas, kecuali untuk:
 - a. **ASI**, sehubungan dengan belum diperolehnya bukti pendaftaran perubahan pemegang saham dari Lufthansa Systems Group GmbH kepada PT Aero Wisata berdasarkan UU No. 3/1982;
 - b. **Citilink**, sehubungan dengan belum diperolehnya bukti pendaftaran atas Akta Pendirian Citilink berdasarkan UU No. 3/1982;
 - c. **AWS**, sehubungan dengan belum diperolehnya: (a) bukti pendaftaran berdasarkan UU No. 3/1982 dan persetujuan pemegang saham atas pengalihan saham prioriteit kepada Moehamad Soeparno sebanyak 100 saham prioriteit dan kepada Martiono Hadianto sebanyak 100 saham prioriteit, (b) bukti pendaftaran berdasarkan UU No. 3/1982 dan akta terkait hibah dari Moehamad Soeparno dan Martiono Hadianto kepada Perseroan, (c) persetujuan pemegang saham dan bukti pendaftaran berdasarkan UU No. 3/1982 atas pengalihan 1 saham dari Peter Benyamin Stok kepada Hendro Martowardjo, (d) bukti pendaftaran berdasarkan UU No. 3/1982 atas Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 7 tanggal 4 Oktober 2000, dan (e) bukti pendaftaran berdasarkan UU No. 3/1982 atas Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 141 tanggal 29 November 2001;
 - d. **MHD**, sehubungan dengan belum diperolehnya: (a) bukti pendaftaran berdasarkan UU No. 3/1982 atas Akta Pernyataan Keputusan Rapat Luar Biasa Para Pemegang Saham No. 130 tanggal 14 Desember 1984, (b) bukti pendaftaran berdasarkan UU No. 3/1982 atas Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 18 tanggal 7 Oktober 1998, (c) bukti pendaftaran berdasarkan UU No. 3/1982 atas Akta No. 13 tanggal 4 Oktober 2000, (d) bukti pendaftaran berdasarkan UU No. 3/1982 atas Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 135 tanggal 29 November 2001, (e) persetujuan pemegang saham MHD, bukti persetujuan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia, dan bukti pendaftaran berdasarkan UU No. 3/1982 atas peningkatan modal ditempatkan dan modal disetor pada tahun 1992, dan (f) dokumen pengalihan 1 saham milik Paul Siregar kepada Hendro Martowardjo pada tahun 1998;

- e. **SPI**, sehubungan dengan belum diperolehnya: (a) akta jual beli saham atas 1 saham dari Paul Siregar kepada Hendro Martwardojo, (b) bukti pendaftaran berdasarkan UU No. 3/1982 atas Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 19 tanggal 7 Oktober 1998, dan (c) bukti pendaftaran berdasarkan UU No. 3/1982 atas Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 17 tanggal 4 Oktober 2000;
- f. **ACS**, sehubungan dengan belum diperolehnya: (a) bukti pendaftaran berdasarkan UU No. 3/1982 atas Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 67 tanggal 23 September 1986, dan (b) bukti pendaftaran berdasarkan UU No. 3/1982 atas Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 17 tanggal 7 Oktober 1998;
- g. **MEW**, sehubungan dengan belum diperolehnya: (a) akta pengalihan hak atas saham atas pengalihan 1 saham dari AWS kepada Paul Siregar; (b) akta pengalihan hak atas saham atas pengalihan 1 saham dari Paul Siregar kepada Hendro Martwardojo; (c) persetujuan RUPS dan akta pengalihan hak atas saham atas 1 saham dari Hendro Martwardojo kepada Dana Pensiun Pegawai Aerowisata;
- h. **BPWS**, sehubungan dengan belum diperolehnya akta pengalihan saham dari Achmad S. Kartohadiprojo kepada AWS dan kepada Hendro Martwardojo;
- i. **AJP**, sehubungan dengan belum diperolehnya: (a) akta pengalihan hak atas saham dan bukti pendaftaran berdasarkan UU No. 3/1982 atas pengalihan atas 1 saham milik Paul Siregar kepada Hendro Martwardojo, (b) bukti pendaftaran berdasarkan UU No. 3/1982 atas Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 5 tanggal 4 Oktober 2000, dan (c) bukti pendaftaran berdasarkan UU No. 3/1982 atas Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 144 tanggal 29 November 2001;
- j. **AC**, sehubungan dengan belum diperolehnya: (a) akta pengalihan hak atas saham atas 3 saham milik Dana Pensiun Pegawai AWS kepada Koperasi Karyawan AWS, dan (b) bukti pendaftaran berdasarkan UU No. 3/1982 dan bukti pemberitahuan perubahan data perseroan kepada Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia atas Akta No. 63 tanggal 14 Agustus 2008; dan
- k. **BID**, sehubungan dengan belum diperolehnya: (a) bukti pendaftaran berdasarkan UU No. 3/1982 atas Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 78 tanggal 28 April 1987, (b) bukti pendaftaran berdasarkan UU No. 3/1982 atas Akta Berita Acara Rapat Umum Luar Biasa Para Pemegang Saham No. 79 tanggal 28 April 1987, dan (c) bukti peningkatan modal ditempatkan BID yang terjadi pada tahun 1999.

Berdasarkan Pasal 32 ayat (1) UU No. 3/1982 kelalaian untuk melakukan pendaftaran tersebut diancam dengan pidana penjara selama-lamanya 3 (tiga) bulan atau pidana setinggi-tingginya Rp. 3.000.000,00 (tiga juta Rupiah).

3. Pada tanggal Pendapat Dari Segi Hukum ini, perjanjian-perjanjian yang dianggap penting dan material telah dibuat oleh Anak Perusahaan sesuai dengan ketentuan anggaran dasarnya dan ketentuan hukum yang berlaku, dan karenanya perjanjian-perjanjian tersebut sah dan mengikat Anak Perusahaan. Perjanjian-perjanjian yang telah dilakukan Anak Perusahaan dengan pihak ketiga tidak mencakup hal-hal yang dapat menghalangi rencana Penawaran Umum Perdana serta tidak mengatur pembatasan-pembatasan yang dapat merugikan hak-hak dan kepentingan pemegang saham publik Perseroan.
4. Anak Perusahaan telah memperoleh izin-izin pokok yang diperlukan untuk menjalankan kegiatan usaha utamanya dari pihak yang berwenang sesuai ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Ada pun dalam rangka kelangsungan usahanya, maka ada beberapa izin yang sedang dalam proses perpanjangan/pengurusan sebagaimana kami ungkapkan dalam Laporan Uji Tuntas dan Surat Pernyataan dari masing-masing Anak Perusahaan tertanggal 7 Januari 2011.
5. Kepemilikan harta kekayaan berupa benda-benda tidak bergerak yang material yang digunakan oleh Anak Perusahaan untuk menjalankan usahanya adalah sah dan telah didukung atau dilengkapi dengan dokumen kepemilikan dan/atau penguasaan yang sah menurut hukum Indonesia; dan penguasaan Anak Perusahaan atas harta kekayaan berupa benda-benda bergerak yang material yang digunakan oleh Anak Perusahaan untuk menjalankan usahanya adalah sah menurut hukum Indonesia kecuali untuk:
 - a. **Abacus**, dimana 2 (dua) tanah HGB milik Abacus telah habis masa berlakunya sejak 7 Desember 2010, yaitu (i) Sertipikat HGB No. 311 tanggal 18 September 2002 di Jl. Achmad Jais, Genteng, Peneleh, Surabaya, Jawa Timur dan (ii) Sertipikat HGB No. 318 tanggal 25 September 2003 di Jl. Achmad Jais, Genteng, Peneleh, Surabaya, Jawa Timur. Berdasarkan konfirmasi Abacus, pada tanggal Pendapat Dari Segi Hukum ini, kedua sertifikat tersebut sedang dalam proses perpanjangan.
 - b. **AWS**, dimana penyertaan saham oleh AWS dalam (i) GOH – Australia; dan (ii) Nusa Dua; membutuhkan persetujuan dari pemegang saham AWS.
 - c. **MHD**, dimana penyertaan saham oleh MHD dalam BIP membutuhkan persetujuan dari Dewan Komisaris MHD.

Harta kekayaan milik Anak Perusahaan berupa peralatan telah diasuransikan dan polis-polis asuransi sehubungan dengan itu sampai dengan tanggal Pendapat Dari Segi Hukum ini masih berlaku. Berdasarkan surat pernyataan Anak Perusahaan, aset-aset material Anak Perusahaan tersebut telah diasuransikan dalam jumlah yang memadai.

Pada saat Pendapat Dari Segi Hukum ini dikeluarkan, harta kekayaan milik Anak Perusahaan tersebut tidak sedang menjadi obyek sengketa atau dibebankan sebagai jaminan atas atau untuk menjamin kewajiban suatu pihak kepada pihak ketiga, kecuali untuk:

- a. **GMF**, dimana peralatan perawatan pesawat dijaminkan untuk kepentingan BNI.

Penjaminan harta kekayaan GMF terkait dengan perjanjian-perjanjian pembiayaan dilakukan setelah mendapatkan persetujuan-persetujuan dan berdasarkan cara-cara yang telah sesuai dengan anggaran dasar dan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan karenanya penjaminan tersebut sah.

- b. **AWS**, dimana 3 (tiga) bidang tanah yang dimiliki oleh AWS yang terletak di Biak sedang dijamin untuk kepentingan PT Bank CIMB Niaga Tbk ("CIMB Niaga"), sehubungan dengan perolehan pinjaman dari CIMB Niaga berdasarkan Akta Perjanjian Kredit No. 04 tanggal 6 Oktober 2009 dibuat di hadapan Sulistyaningsih, S.H., Notaris di Jakarta.

Penjaminan harta kekayaan AWS terkait dengan perjanjian-perjanjian pembiayaan dilakukan setelah mendapatkan persetujuan-persetujuan dan berdasarkan cara-cara yang telah sesuai dengan anggaran dasar dan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan karenanya penjaminan tersebut sah.

- c. **ACS**, dimana:

(i) Tagihan ACS kepada pihak ketiga sebagaimana disebutkan dalam lampiran Akta Jaminan Fidusia No. 27 tanggal 16 November 2009, dibuat di hadapan Djumini Setyoadi, S.H., M.Kn., Notaris di Jakarta, sedang dijaminkan untuk kepentingan BNI sehubungan dengan Perjanjian Kredit BNI – ACS. Jaminan fidusia atas tagihan tersebut telah didaftarkan pada Kantor Pendaftaran Fidusia sebagaimana ternyata dalam Sertifikat Jaminan Fidusia No. W7-013864 AH.05.01.TH2009 tanggal 3 Desember 2009 yang diterbitkan oleh Kantor Daftar Fidusia tanggal 3 Desember 2009.

(ii) 4 bidang tanah dijaminkan berdasarkan 4 Akta Pemberian Hak Tanggungan No. 1921/2010 sampai dengan 1924/2010 tertanggal 20 Desember 2010, yang seluruhnya dibuat dihadapan Slamet Suryono Hadi Sumtharta, S.H., PPAT di Kota Tangerang sehubungan dengan Fasilitas Pinjaman Rekening Koran dan Fasilitas Pinjaman Investasi I dari PT Bank CIMB Niaga Tbk. ("CIMB Niaga").

(iii) 6 unit kendaraan (*Hi Lift Truck*) berdasarkan Akta Jaminan Fidusia No. 83 tanggal 24 November 2010, dibuat di hadapan Sulistyaningsih, SH, Notaris

di Jakarta sehubungan dengan Fasilitas Pinjaman Investasi II dari CIMB Niaga.

Penjaminan harta kekayaan ACS terkait dengan perjanjian-perjanjian pemberian dilakukan setelah mendapatkan persetujuan-persetujuan dan berdasarkan cara-cara yang telah sesuai dengan anggaran dasar dan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan karenanya penjaminan tersebut sah.

- d. **MEW**, kendaraan bermotor yang sedang dijaminkan secara *cross collateral* untuk kepentingan CIMB Niaga dan PT Mandiri Tunas Finance.

Penjaminan harta kekayaan MEW terkait dengan perjanjian-perjanjian pemberian belum mendapatkan persetujuan-persetujuan dan belum dilakukan berdasarkan cara-cara yang telah sesuai dengan anggaran dasar dan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan karenanya penjaminan tersebut belum sempurna.

6. Pada tanggal Pendapat Dari Segi Hukum ini, Anak Perusahaan telah menaati ketentuan yang berlaku sehubungan dengan aspek ketenagakerjaan, antara lain: (i) kewajiban pelaporan ketenagakerjaan, (ii) kewajiban kepesertaan dalam program Jamsostek dan (iii) pemenuhan kewajiban Upah Minimum Regional; sebagaimana telah kami uraikan dalam Laporan Uji Tuntas. Adapun kewajiban sehubungan dengan aspek ketenagakerjaan yang belum dipenuhi Anak Perusahaan, sampai dengan tanggal Pendapat Dari Segi Hukum ini masih dalam proses pengurusan sebagaimana ternyata dalam Surat Pernyataan dari masing-masing Anak Perusahaan tertanggal 7 Januari 2011.
7. Berdasarkan hasil pemeriksaan kami dan Surat Pernyataan dari masing-masing anggota Direksi dan Dewan Komisaris Anak Perusahaan, tidak ada anggota Direksi dan Dewan Komisaris Anak Perusahaan yang sedang terlibat dalam suatu perkara perdata, pidana dan/atau perselisihan lain di lembaga peradilan dan/atau di lembaga perwasitan baik di Indonesia maupun di luar negeri atau perselisihan administratif dengan pemerintah yang berwenang termasuk perselisihan sehubungan dengan kewajiban perkara atau perselisihan yang berhubungan dengan masalah perburuhan/hubungan industrial atau tidak pernah dinyatakan pailit yang dapat mempengaruhi secara berarti kedudukan peranan dan/atau kelangsungan usaha Anak Perusahaan, atau menjadi anggota Direksi atau Dewan Komisaris yang dinyatakan bersalah menyebabkan suatu perusahaan dinyatakan pailit.
8. Berdasarkan hasil pemeriksaan kami dan konfirmasi tertulis dari pengadilan-pengadilan di wilayah hukum dimana Anak Perusahaan melakukan kegiatan usahanya, serta berdasarkan surat pernyataan dari Anak Perusahaan, Anak Perusahaan tidak sedang menjadi pihak dalam perkara perdata, pidana, kepailitan, perburuhan, arbitrase, sengketa pajak dan sengketa di bidang tata usaha negara.

ASUMSI-ASUMSI DAN PEMBATASAN

Pendapat Dari Segi Hukum kami berikan dengan mendasarkan pada asumsi-asumsi dan pembatasan sebagai berikut:

1. Tanda tangan atas semua dokumen asli yang diberikan atau diperlihatkan oleh Perseroan dan anak perusahaan yang dimiliki Perseroan baik secara langsung maupun tidak langsung sebagaimana diuraikan dalam Pendapat Dari Segi Hukum ini ("Anak Perusahaan") dan/atau pihak ketiga kepada kami dalam rangka Penawaran Umum Perdana adalah asli, dan (i) dokumen-dokumen asli yang diberikan atau diperlihatkan kepada kami adalah otentik, (ii) dokumen-dokumen yang diberikan kepada kami dalam bentuk fotokopi atau salinan lainnya adalah sesuai dengan aslinya; (iii) dokumen-dokumen yang diberikan kepada kami dalam bentuk rancangan telah ditandatangani dalam bentuk dan isi yang sama dengan rancangan tersebut.
2. Dokumen-dokumen, pernyataan-pernyataan, data, fakta-fakta, informasi-informasi dan keterangan-keterangan serta penegasan-penegasan baik lisan maupun tulisan yang diberikan oleh Perseroan dan Anak Perusahaan dan pihak ketiga kepada kami untuk tujuan pembuatan Pendapat Dari Segi Hukum adalah benar, akurat, lengkap, tidak menyesatkan dan sesuai dengan keadaan yang sebenarnya, serta tidak mengalami perubahan sampai dengan tanggal Pendapat Dari Segi Hukum.
3. Pihak yang mengadakan perjanjian dengan Perseroan dan Anak Perusahaan mempunyai kewenangan dan kekuasaan untuk melakukan tindakan tersebut secara sah dan mengikat.
4. Para pejabat pemerintah yang mengeluarkan perijinan kepada, melakukan pendaftaran atau pencatatan untuk kepentingan Perseroan dan Anak Perusahaan: (i) mempunyai kewenangan dan kekuasaan untuk melakukan tindakan tersebut secara sah dan mengikat; (ii) telah melakukan tindakannya sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku dan setiap permohonan perizinan atau dokumen pendaftaran atau pencatatan telah memuat setiap dan seluruh prasyarat yang ditentukan menurut peraturan perundang-undangan maupun kebjakan yang terkait.
5. Pernyataan, pendapat, dan keterangan tertulis atau lisan yang diberikan oleh anggota Direksi, Dewan Komisaris, wakil-wakil lain dan/atau pegawai Perseroan dan Anak Perusahaan secara langsung maupun tidak langsung, pejabat pemerintah dan pihak lainnya adalah benar, lengkap dan sesuai dengan keadaan yang sesungguhnya.
6. Bahwa sehubungan dengan pendapat hukum kami secara umum dan khususnya yang menyangkut perizinan, harta kekayaan, atau perjanjian-perjanjian atau perkara/sengketa yang telah kami uraikan dalam Laporan Uji Tuntas, kami menerapkan prinsip materialitas yang umum berlaku dalam bidang pasar modal di Indonesia dan berdasarkan pandangan profesional kami terhadap hal-hal yang dapat

mempengaruhi secara berarti operasi dan kelangsungan usaha dari Perseroan dan Anak Perusahaan.

7. Pendapat Dari Segi Hukum ini disusun dan disiapkan berdasarkan hasil pemeriksaan atas dokumen-dokumen yang kami peroleh sampai dengan tanggal 31 Januari 2011.
8. Pendapat Dari Segi Hukum ini diberikan berdasarkan hukum yang berlaku di Negara Republik Indonesia, sehingga karenanya: (i) tidak dimaksudkan untuk berlaku atau dapat ditafsirkan menurut hukum atau yurisdiksi hukum lain dan (ii) tidak mencakup kepatuhan Perseroan atas hukum atau yurisdiksi hukum lain maupun hukum internasional sehubungan dengan kegiatan usaha maupun harta kekayaan Perseroan dan Anak Perusahaan.
9. Informasi, fakta dan pendapat yang dimuat dalam Pendapat Dari Segi Hukum dapat terpengaruh bilamana asumsi-asumsi dan pembatasan tersebut diatas tidak tepat atau tidak benar atau tidak sesuai dengan kenyataannya.
10. Berdasarkan UU No. 3/1982, perusahaan yang didirikan di Indonesia wajib didaftarkan pada Kantor Daftar Perusahaan pada Departemen Perdagangan. Sistem pendaftaran berdasarkan UU No. 3/1982 tersebut selama ini dianggap tidak dapat diandalkan untuk tujuan perolehan data perusahaan terkini seperti anggaran dasar yang lengkap, nama pemegang saham berikut prubahannya dari waktu ke waktu, susunan direksi dan dewan komisaris berikut perubahannya dari waktu ke waktu dan tidak termasuk informasi berkaitan dengan pembebanan terhadap harta kekayaan perusahaan maupun pengajuan permohonan kepailitan atau putusan kepailitan. Dengan berlakunya UU Perseroan Terbatas, Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia kini menyelenggarakan Daftar Perseroan. Daftar Perseroan dimaksudkan untuk memuat data tentang perseroan yang meliputi, namun tidak terbatas pada, nama, tempat kedudukan, maksud dan tujuan serta perubahan data perseroan antara lain tentang penggantian anggota Direksi dan Dewan Komisaris sebagaimana dirinci lebih lanjut dalam Pasal 29 UU Perseroan Terbatas. Selanjutnya Penjelasan Umum UU Perseroan Terbatas menyatakan bahwa dalam hal pemberian status badan hukum, persetujuan dan/atau penerimaan pemberitahuan perubahan anggaran dasar dan perubahan data lainnya, UU Perseroan Terbatas tersebut tidak dikaitkan dengan UU No. 3/1982. Namun demikian, sampai saat ini, UU No. 3/1982 masih berlaku penuh dan belum dicabut. Sebagaimana diuraikan dalam Laporan Uji Tuntas, terdapat beberapa akta Perseroan dan Anak Perusahaan yang dibuat setelah UU Perseroan Terbatas dan sudah didaftarkan dalam Daftar Perseroan, namun saat ini masih sedang dalam proses pendaftaran dalam Tanda Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan sebagaimana diwajibkan dalam UU No. 3/1982. Berdasarkan UU No. 3/1982, kelalaian dalam proses pendaftaran tersebut diancam dengan pidana penjara paling lama 3 bulan atau pidana denda setinggi-tingginya Rp 3.000.000,00.

PENDAPAT DARI SEGI HUKUM ATAS PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
HALAMAN: 38

Demikianlah Pendapat Dari Segi Hukum ini kami persiapkan dalam kapasitas kami sebagai konsultan hukum yang bebas dan mandiri, dengan penuh kejujuran dan tidak berpihak serta terlepas dari kepentingan pribadi, baik secara langsung maupun tidak langsung terhadap usaha Perseroan dan kami bertanggung jawab atas isi Pendapat Dari Segi Hukum ini.

Hormat kami,

ASSEGAF HAMZAH & PARTNERS



Bono Daru Adji, S.H., LL.M.
Partner

BAB XVII. LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN DAN LAPORAN KEUANGAN PERSEROAN

Laporan Keuangan Konsolidasi Perseroan dan Anak Perusahaan untuk periode 9 (sembilan) bulan yang berakhir pada tanggal 30 September 2010 serta tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 yang telah diaudit dengan pendapat wajar tanpa pengecualian serta laporan keuangan yang berakhir pada tanggal 30 September 2009 yang telah direview oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio dan Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) serta tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, 2007, 2006 dan 2005 yang telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Aryanto Amir Jusuf dan Mawar (RSM), kesemuanya dengan pendapat wajar tanpa pengecualian.

Halaman ini sengaja dikosongkan



**SURAT PERNYATAAN DIREKSI
TENTANG TANGGUNG JAWAB ATAS
LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI UNTUK
PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
serta TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007**

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN

Kami yang bertanda tangan di bawah ini:

1. Nama : Emirsyah Satar
Alamat kantor : Garuda Indonesia Building
Jl. Kebon Sirih No. 44
Jakarta 10110 Indonesia
Alamat domisili sesuai KTP atau kartu identitas lain : Jl. Mutiara Blok A29 RT009/RW09
Kelurahan Grogol Utara – Kecamatan Kebayoran Lama
Jakarta Selatan 12210
No Telepon : +62-21-55915671
Jabatan : Direktur Utama
2. Nama : Elisa Lumbantoruan
Alamat : Garuda Indonesia Building
Jl. Kebon Sirih No. 44
Jakarta 10110 Indonesia
Alamat : Bogor Baru Blok B III No 7-8 RT02/RW08
Kelurahan Tegal Gundil – Kecamatan Bogor Utara
Bogor 16152
No Telepon : +62-21-25601317
Jabatan : Direktur Keuangan

Menyatakan bahwa:

1. Bertanggung jawab atas penyusunan dan penyajian laporan keuangan konsolidasi;
2. Laporan keuangan konsolidasi telah disusun dan disajikan sesuai dengan prinsip akuntansi yang berlaku;
3. a. Semua informasi dalam laporan keuangan konsolidasi dan informasi tambahan telah dimuat secara lengkap dan benar;
b. Laporan keuangan konsolidasi dan informasi tambahan tidak mengandung informasi atau fakta material yang tidak benar; dan tidak menghilangkan informasi atau fakta material;
4. Bertanggung jawab atas sistem pengendalian interen dalam Perusahaan.

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya.

Jakarta, 23 Desember 2010



Emirsyah Satar
Direktur Utama

101449



Elisa Lumbantoruan
Direktur Keuangan

101049

Laporan Auditor Independen

No. GAR110 0761 GIA FAN

Pemegang Saham, Dewan Komisaris dan Direksi

PT. Garuda Indonesia (Persero)

Kami telah mengaudit neraca konsolidasi PT. Garuda Indonesia (Persero) dan anak perusahaan tanggal 30 September 2010 serta 31 Desember 2009, serta laporan laba rugi, perubahan ekuitas dan arus kas konsolidasi untuk periode sembilan bulan yang berakhir 30 September 2010 dan tahun yang berakhir 31 Desember 2009. Laporan keuangan Perusahaan dan anak perusahaan adalah tanggung jawab manajemen Perusahaan. Tanggung jawab kami terletak pada pernyataan pendapat atas laporan keuangan konsolidasi berdasarkan audit kami. Laporan keuangan konsolidasi PT Garuda Indonesia (Persero) dan anak perusahaan untuk tahun yang berakhir 31 Desember 2008 dan 2007 diaudit oleh auditor independen lain yang laporannya tertanggal 31 Maret 2009, kecuali Catatan 4 atas laporan keuangan konsolidasi tersebut bertanggal 29 April 2010, berisi pendapat wajar tanpa pengecualian atas laporan keuangan tersebut dengan paragraf penjelasan mengenai: penyajian kembali laporan keuangan konsolidasi sebagaimana dijelaskan dalam Catatan 54 atas laporan keuangan konsolidasi; status penyelesaian piutang dari PT Merpati Nusantara Airlines; pelunasan pinjaman kepada PT Bank Negara Indonesia Tbk dan Export Development Canada, pengajuan restrukturisasi hutang yang meliputi Floating Rate Notes, fasilitas pinjaman sindikasi berjangka tanpa jaminan dari Bank Mandiri, kreditur yang tergabung dalam European Export Credit Agencies dan bank komersial lain; serta belum dikonversikannya obligasi konversi yang diterbitkan oleh Bank Mandiri menjadi saham Perusahaan meskipun periode perpanjangan masa konversi telah berakhir dan; kemampuan Perusahaan untuk mempertahankan kelangsungan usaha.

Kami melaksanakan audit berdasarkan standar auditing yang ditetapkan Institut Akuntan Publik Indonesia. Standar tersebut mengharuskan kami merencanakan dan melaksanakan audit agar kami memperoleh keyakinan memadai bahwa laporan keuangan bebas dari salah saji material. Suatu audit meliputi pemeriksaan, atas dasar pengujian, bukti-bukti yang mendukung jumlah-jumlah dan pengungkapan dalam laporan keuangan. Audit juga meliputi penilaian atas prinsip akuntansi yang digunakan dan estimasi signifikan yang dibuat oleh manajemen, serta penilaian terhadap penyajian laporan keuangan secara keseluruhan. Kami yakin bahwa audit kami memberikan dasar memadai untuk menyatakan pendapat.

Menurut pendapat kami, laporan keuangan konsolidasi yang kami sebut di atas menyajikan secara wajar, dalam semua hal yang material, posisi keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) dan anak perusahaan tanggal 30 September 2010 dan 31 Desember 2009, dan hasil usaha, serta arus kas untuk periode sembilan bulan yang berakhir 30 September 2010 dan tahun yang berakhir 31 Desember 2009 sesuai dengan prinsip akuntansi yang berlaku umum di Indonesia.

Osman Bing Satrio & Rekan

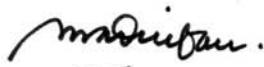
Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu, a Swiss Verein, and its network of member firms, each of which is a legally separate and independent entity.
Please see www.deloitte.com/id/about for a detailed description of the legal structure of Deloitte Touche Tohmatsu and its member firms.
Member of Deloitte Touche Tohmatsu

Osman Bing Satrio & Rekan

Audit kami laksanakan dengan tujuan untuk menyatakan pendapat atas laporan keuangan konsolidasi secara keseluruhan. Informasi tambahan untuk periode sembilan bulan yang berakhir 30 September 2010 dan tahun yang berakhir 31 Desember 2009 terlampir disajikan untuk tujuan analisis tambahan terhadap laporan keuangan konsolidasi, dan bukan ditujukan untuk menyajikan posisi keuangan, hasil usaha, dan arus kas induk perusahaan sebagai unit usaha yang terpisah, dan bukan merupakan bagian yang diharuskan dari laporan keuangan konsolidasi. Informasi tambahan tersebut adalah tanggung jawab manajemen Perusahaan. Informasi tersebut telah menjadi obyek prosedur audit yang kami terapkan dalam audit atas laporan keuangan konsolidasi, dan menurut pendapat kami, disajikan secara wajar, dalam semua hal yang material, berkaitan dengan laporan keuangan konsolidasi secara keseluruhan. Informasi tambahan untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2008 dan 2007 telah menjadi objek prosedur audit oleh auditor independen lain dalam laporannya berisi pendapat bahwa informasi tambahan tersebut disajikan secara wajar, dalam semua hal yang material, berkaitan dengan laporan keuangan konsolidasi secara keseluruhan.

Sebelum laporan ini, kami telah menerbitkan laporan No. GA110 0731 GIA FAN tanggal 15 Nopember 2010 atas laporan keuangan konsolidasi PT Garuda Indonesia dan anak perusahaan untuk periode sembilan bulan yang berakhir 30 September 2010 dan tahun yang berakhir 31 Desember 2009, dengan pendapat wajar tanpa pengecualian. Sehubungan dengan Penawaran Umum Perdana Saham, Perusahaan telah menerbitkan kembali laporan keuangan konsolidasi tersebut untuk disesuaikan dengan peraturan pasar modal yang berlaku. Tidak terdapat perbedaan material antara laporan keuangan konsolidasi terdahulu dengan laporan keuangan konsolidasi yang diterbitkan kembali, kecuali yang dijelaskan dalam Catatan 57 atas laporan keuangan konsolidasi.

OSMAN BING SATRIO & REKAN


Muhammad Irfan

Izin No. 03.1.0856

23 Desember 2010

Laporan Review Akuntan Independen

No. SR110 0109 GIA FAN

Pemegang Saham, Dewan Komisaris dan Direksi
P.T. Garuda Indonesia (Persero)

Kami telah mereview neraca konsolidasi P.T. Garuda Indonesia (Persero) dan anak perusahaan tanggal 30 September 2009, serta laporan laba rugi, perubahan ekuitas dan arus kas konsolidasi untuk periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal tersebut. Laporan keuangan adalah tanggung jawab manajemen Perusahaan.

Kami melakukan review sesuai dengan standar yang ditetapkan Institut Akuntan Publik Indonesia. Review atas laporan keuangan konsolidasi terutama meliputi penerapan prosedur analitik terhadap data keuangan dan permintaan keterangan kepada pihak yang bertanggung jawab atas berbagai hal yang berkaitan dengan akuntansi dan keuangan. Review mempunyai lingkup yang jauh lebih sempit dibandingkan dengan lingkup audit yang dilakukan sesuai dengan standar auditing, dengan tujuan untuk menyatakan pendapat atas laporan keuangan secara keseluruhan. Oleh karena itu, kami tidak menyatakan pendapat seperti itu.

Berdasarkan review kami, kami tidak menemukan indikasi perlunya modifikasi material terhadap laporan keuangan konsolidasi tanggal 30 September 2009 dan periode sembilan bulan yang berakhir pada tanggal tersebut agar sesuai dengan prinsip akuntansi yang berlaku umum di Indonesia.

Review kami laksanakan dengan tujuan untuk menyatakan apakah terdapat indikasi perlunya modifikasi material terhadap laporan keuangan konsolidasi secara keseluruhan. Informasi tambahan untuk periode sembilan bulan yang berakhir 30 September 2009, disajikan untuk tujuan analisis tambahan terhadap laporan keuangan konsolidasi, dan bukan ditujukan untuk menyajikan posisi keuangan, hasil usaha, dan arus kas Perusahaan sebagai entitas tersendiri serta bukan merupakan bagian yang diharuskan dari laporan keuangan konsolidasi. Informasi tambahan tersebut adalah tanggung jawab manajemen Perusahaan. Informasi tambahan tersebut telah menjadi objek prosedur review yang kami terapkan dalam review atas laporan keuangan konsolidasi dan, berdasarkan review kami, kami tidak menemukan indikasi perlunya modifikasi material terhadap informasi tambahan, berkaitan dengan laporan keuangan konsolidasi secara keseluruhan.

OSMAN BING SATRIO & REKAN



Muhammad Irfan
No. Izin 03.1.0856

15 Nopember 2010

Osman Bing Satrio & Rekan

Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu, a Swiss Verein, and its network of member firms, each of which is a legally separate and independent entity. Please see www.deloitte.com/id/about for a detailed description of the legal structure of Deloitte Touche Tohmatsu and its member firms.
Member of Deloitte Touche Tohmatsu

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 NERACA KONSOLIDASI
 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009 SERTA 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007

	Catatan	30 September	30 September	31 Desember	(Disajikan kembali - Catatan 54)	
		2010	2009 (Tidak diaudit)		31 Desember 2008	31 Desember 2007
		Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
ASET						
ASET LANCAR						
Kas dan setara kas	3g,4	1.805.798.675.733	1.540.068.824.122	1.722.491.504.933	2.601.788.985.919	2.969.624.376.774
Investasi jangka pendek	5	-	11.000.000.000	11.000.000.000	14.600.000.000	11.621.654.000
Piutang usaha	3x,6					
Pihak hubungan istimewa	3f,45	19.607.712.061	16.795.981.401	16.800.344.951	14.441.722.512	20.647.140.599
Pihak ketiga - setelah dikurangi penyisihan piutang ragu-ragu sebesar Rp 323.003.536.553 dan Rp 317.039.297.751 untuk 30 September 2010 dan 2009, serta Rp 300.987.097.923, Rp 319.813.484.264 dan Rp 260.572.903.748 untuk 31 Desember 2009, 2008 dan 2007		1.126.156.901.696	890.281.939.607	1.049.809.886.779	817.391.352.689	1.065.647.480.735
Piutang lain-lain	3x,7	14.422.419.494	5.933.661.125	15.797.503.450	66.138.049.119	11.742.104.594
Aset derivatif	3z,48	41.918.401.784	31.624.254.711	-	-	-
Persediaan	3h,8	598.840.393.158	615.419.137.595	618.117.614.050	516.171.992.253	396.978.746.331
Uang muka dan biaya dibayar dimuka	3i,9	888.790.643.928	608.833.656.470	643.073.930.815	548.971.641.603	907.710.434.658
Pajak dibayar dimuka	3w,10	198.502.492.463	83.568.184.186	135.438.158.835	46.940.954.814	41.220.886.290
Jumlah Aset Lancar		4.694.037.640.317	3.803.525.639.217	4.212.528.943.813	4.626.444.698.909	5.425.192.823.981
ASET TIDAK LANCAR						
Dana perawatan pesawat dan uang jaminan	3p,3x,11	1.773.540.701.955	1.685.403.710.233	1.641.837.903.955	1.191.229.965.063	780.464.928.665
Uang muka pembelian pesawat	12	1.028.612.453.766	2.113.290.474.444	1.791.135.962.976	1.901.609.279.220	393.767.350.543
Aset pajak tangguhan	3w,43	81.649.932.075	51.208.212.519	53.906.113.305	60.145.710.019	67.905.464.888
Investasi saham	3j,3x,13	212.266.000.864	204.769.210.248	213.853.933.744	205.566.587.099	198.815.634.070
Aset tetap - setelah dikurangi akumulasi penyusutan sebesar Rp 7.675.550.045.173 dan Rp 7.818.994.505.278 untuk 30 September 2010 dan 2009, serta Rp 7.866.805.724.244, Rp 6.923.184.540.305 dan Rp 6.123.786.913.512 untuk 31 Desember 2009, 2008 dan 2007	3m,3n,3o,14	5.911.595.389.418	6.017.901.598.483	6.374.882.265.648	6.552.911.158.504	4.424.103.151.276
Properti Investasi	3l,15	178.584.656.445	174.737.676.952	170.997.091.579	176.905.210.500	11.943.947.453
Beban tangguhan	3q,16	28.583.590.337	17.816.079.187	20.607.086.572	23.989.504.081	4.455.052.211
Aset lain-lain	3d,17	313.812.662.253	330.776.551.695	322.673.935.636	565.029.290.097	646.265.952.326
Jumlah Aset Tidak Lancar		9.528.645.387.113	10.595.903.513.761	10.589.894.293.415	10.677.386.704.583	6.527.721.481.432
JUMLAH ASET		14.222.683.027.430	14.399.429.152.978	14.802.423.237.228	15.303.831.403.492	11.952.914.305.413

Lihat catatan atas laporan keuangan konsolidasi yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasi.

Catatan	30 September 2010	30 September 2009 (Tidak diaudit)	31 Desember 2009	(Disajikan kembali - Catatan 54)	
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
KEWAJIBAN DAN EKUITAS					
KEWAJIBAN LANCAR					
Hutang bank	3y,18	207.315.049.233	104.745.437.736	218.634.569.901	10.000.374.190
Hutang usaha	3y,19	35.440.122.020	61.493.834.649	48.754.066.876	68.931.330.601
Pihak hubungan istimewa		781.184.820.334	1.735.339.959.823	1.218.182.894.813	2.000.596.742.329
Pihak ketiga					1.761.471.435.492
Hutang lain-lain	3y,20	281.268.227.787	222.840.785.260	261.995.310.407	232.916.627.843
Hutang pajak	3w,21	61.032.723.536	57.738.416.103	75.814.553.473	80.056.356.661
Biaya masin harus dibayar	22	1.175.982.010.306	1.038.553.787.017	1.379.303.983.962	1.378.339.878.594
Pendapatan diterima dimuka	3r,3s,23	1.848.424.469.430	950.865.812.909	564.416.807.990	717.132.149.709
Uang muka diterima		118.969.929.381	78.323.163.040	48.945.872.196	92.280.137.265
Hutang jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun					
Pinjaman jangka panjang	24	255.600.076.436	1.292.849.514.479	1.285.737.277.610	1.436.331.958.647
Hutang sewa pembiayaan	3o,25	711.616.956.548	687.477.588.756	850.525.703.696	786.388.714.731
Kewajiban estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	3v,27	379.894.234.957	358.448.507.216	395.366.505.884	282.180.009.798
Jumlah Kewajiban Lancar		5.856.728.619.968	6.588.676.806.988	6.347.677.546.808	7.085.154.280.368
					6.852.565.923.529
KEWAJIBAN TIDAK LANCAR					
Hutang jangka panjang - setelah dikurangi bagian jatuh tempo dalam satu tahun					
Pinjaman jangka panjang	24	1.584.500.250.343	332.114.067.199	1.015.868.855.215	35.214.486.204
Hutang sewa pembiayaan	3o,25	1.863.338.178.121	2.793.381.962.441	2.366.768.202.502	3.747.805.135.412
Kewajiban estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	3v,27	202.622.422.213	332.872.157.575	255.331.459.294	450.119.018.118
Obligasi konversi	29	-	1.018.809.000.000	-	1.018.809.000.000
Kewajiban pajak tangguhan	3w,43	106.522.859.564	229.354.004.396	261.422.388.901	391.243.021.352
Kewajiban imbalan pasca kerja	3t,28	1.435.763.049.351	1.258.530.706.847	1.257.551.015.829	1.129.236.227.586
Kewajiban tidak lancar lain	26	16.323.240.698	71.551.718.937	76.780.192.070	30.269.413.421
Jumlah Kewajiban Tidak Lancar		5.209.070.000.290	6.036.613.617.395	5.233.722.113.811	6.802.696.302.093
HAK MINORITAS		3b,30	10.113.758.441	6.012.073.238	6.952.962.208
					49.445.695.768
					37.204.019.142
EKUITAS					
Modal saham -					
Nilai nominal Rp 1.000.000 per saham pada tanggal 30 September 2010 dan 2009, 31 Desember 2009, 2008 dan 2007					
Modal dasar - 15.000.000 saham pada tanggal 30 September 2010 dan 2009, 31 Desember 2009 dan 2008 dan 11.540.076 saham pada tanggal 31 Desember 2007					
Modal ditempatkan dan disetor - 9.120.498 saham pada tanggal 30 September 2010 dan 31 Desember 2009, 8.152.629 saham pada tanggal 30 September 2009 dan 31 Desember 2008, dan 7.152.629 saham pada tanggal 31 Desember 2007					
Tambahan modal disetor	3y,31	9.120.498.000.000	8.152.629.000.000	9.120.498.000.000	8.152.629.000.000
Dana setoran modal	32	8.402.079.001	8.402.079.001	8.402.079.001	8.402.079.001
Surplus revaluasi	32	-	-	-	1.000.000.000.000
Cadangan lindung nilai	3m,33	1.216.728.928.174	1.484.470.528.226	1.515.532.778.739	1.672.668.664.694
Selisih kurs karena penjabaran laporan keuangan	3z,48	35.841.390.848	3.582.013.900	-	(10.782.743.044)
Defisit	3e	9.724.358.610	6.795.259.044	8.929.403.520	4.655.506.916
Jumlah Ekuitas (Defisiensi Modal)		(7.244.424.107.902)	(7.887.752.224.814)	(7.439.291.646.859)	(8.461.037.382.304)
JUMLAH KEWAJIBAN DAN EKUITAS		3.146.770.648.731	1.768.126.655.357	3.214.070.614.401	1.366.535.125.263
		14.222.683.027.430	14.399.429.152.978	14.802.423.237.228	15.303.831.403.492
					11.952.914.305.413

Lihat catatan atas laporan keuangan konsolidasi yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasi.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 LAPORAN LABA RUGI KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007

	Catatan	2010 (Sembilan bulan) Rp	2009 (Sembilan bulan) (Tidak diaudit) Rp	2009 (Satu tahun) Rp	(Disajikan kembali - Catatan 54)	
					2008 (Satu tahun) Rp	2007 (Satu tahun) Rp
PENDAPATAN USAHA						
Penerbangan berjadwal	3r,34	11.448.900.319.532	10.093.436.248.290	13.699.415.347.424	15.120.271.598.888	11.049.437.359.296
Penerbangan tidak berjadwal	3r,34	102.343.640.433	475.630.718.832	2.491.248.347.166	2.466.617.770.723	1.605.943.152.286
Lainnya	3r,34	1.133.830.025.695	1.280.258.472.223	1.669.709.915.519	1.762.786.050.493	1.387.049.874.769
Jumlah Pendapatan Usaha		12.685.073.985.660	11.849.325.439.345	17.860.373.610.109	19.349.675.420.104	14.042.430.386.351
BEBAN USAHA						
Operasional penerbangan	3r,35	6.142.652.743.128	4.942.591.483.541	8.096.690.036.626	9.947.992.668.187	6.504.637.484.884
Tiket, penjualan dan promosi	3r,36	1.252.806.003.663	1.202.847.591.327	1.636.436.355.985	1.562.715.530.374	1.286.229.229.280
Penyusutan dan amortisasi	3m,14,17	1.206.085.765.747	1.225.738.019.570	1.609.914.343.125	1.295.912.137.823	1.045.167.459.971
Pelayanan penumpang	3r,37	1.078.797.398.575	911.627.364.382	1.378.038.980.854	1.105.282.817.175	1.002.194.459.485
Bandara	3r,39	986.365.950.651	949.764.172.019	1.420.692.533.835	1.308.783.692.010	1.107.141.240.004
Administrasi dan umum	3r,38	984.735.534.629	890.073.736.101	1.246.874.786.509	1.250.336.897.062	880.032.893.290
Pemeliharaan dan perbaikan	3r,40	876.934.657.428	723.420.719.035	1.075.848.476.321	1.107.564.669.506	1.089.892.883.587
Beban imbalan kerja	3t,28	273.369.404.132	223.807.630.417	260.620.060.208	196.990.877.391	199.242.395.027
Operasional transportasi	3r	75.700.092.480	68.352.695.432	95.168.793.233	110.142.388.768	104.883.955.912
Operasional jaringan	3r	58.269.354.926	49.223.491.541	70.266.678.020	66.136.099.331	58.687.803.090
Operasional hotel	3r	39.253.967.364	38.368.218.848	51.533.649.797	44.610.389.846	32.148.695.297
Jumlah Beban Usaha		12.974.970.872.723	11.225.815.122.213	16.942.084.694.513	17.996.468.167.473	13.310.258.499.827
LABA (RUGI) USAHA		(289.896.887.063)	623.510.317.132	918.288.915.596	1.353.207.252.631	732.171.886.524
PENGHASILAN (BEBAN) LAIN-LAIN						
Keuntungan atas <i>sale and leaseback</i>	3o,50	159.096.636.966	2.040.727.893	65.065.157.045	-	-
Keuntungan (kerugian) atas kurs mata uang asing - bersih	3e	130.864.890.246	434.851.981.971	462.549.658.770	(413.337.444.585)	(233.789.198.501)
Biaya pesangon pegawai	3r,28	68.468.392.713	(203.098.145.482)	(203.098.145.482)	-	-
Penghasilan bunga	3r	42.314.485.216	80.348.959.184	93.090.129.609	107.037.342.906	65.566.422.145
Beban penyisihan piutang lain-lain	3x,17	-	(156.883.803.768)	(156.883.803.768)	-	-
Beban bunga dan keuangan	3r,41	(119.485.076.174)	(233.765.722.975)	(262.568.572.945)	(377.968.483.540)	(438.265.846.182)
Lain-lain - bersih	42	(35.466.163.991)	(38.921.410.388)	(53.217.381.702)	350.340.258.189	184.390.327.455
Penghasilan (beban) Lain-Lain - Bersih		245.793.164.976	(115.427.413.565)	(55.062.958.473)	(333.928.327.030)	(422.098.295.083)
BAGIAN LABA BERSIH PERUSAHAAN ASOSIASI	3j,13	6.411.368.577	3.788.502.979	12.873.226.475	9.399.705.039	3.033.129.393
LABA (RUGI) SEBELUM PAJAK		(37.692.353.510)	511.871.406.546	876.099.183.598	1.028.678.630.640	313.106.720.834
MANFAAT (BEBAN) PAJAK	3w,43					
Pajak kini		(21.434.817.863)	(17.333.885.609)	(36.884.424.363)	(78.121.722.668)	(66.797.405.384)
Pajak tangguhan		70.608.581.715	78.990.009.033	60.239.305.522	33.635.904.962	(82.183.563.592)
Jumlah Manfaat (Beban) Pajak		49.173.763.852	61.656.123.424	23.354.881.159	(44.485.817.706)	(148.980.968.976)
LABA DARI AKTIVITAS NORMAL		11.481.410.342	573.527.529.970	899.454.064.757	984.192.812.934	164.125.751.858
POS LUAR BIASA	3u,24,29	184.068.623.128	-	123.502.291.000	-	-
LABA SEBELUM HAK MINORITAS		195.550.033.470	573.527.529.970	1.022.956.355.757	984.192.812.934	164.125.751.858
HAK MINORITAS	3b,30	(682.494.513)	(3.372.172.484)	(4.340.420.312)	(9.144.186.736)	(11.390.975.767)
LABA BERSIH		194.867.538.957	570.155.357.486	1.018.615.935.445	975.048.626.198	152.734.776.091
LABA PER SAHAM (dalam Rupiah penuh)	3aa,44					
Dasar		21.366	69.935	124.943	119.599	21.354
Dilusi		21.366	62.514	111.684	106.907	16.746

Lihat catatan atas laporan keuangan konsolidasi yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasi.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 LAPORAN PERUBAHAN EKUITAS KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007

Catatan	Modal saham Rp	Dana setoran modal Rp	Tambah modal disetor Rp	Selisih kurs karena penjabaran laporan keuangan Rp	Surplus revaluasi Rp	Cadangan lindung nilai Rp	Defisit Rp	Jumlah ekuitas Rp
Saldo 31 Desember 2006 - sebelum disajikan kembali	54 6.826.564.000.000	500.000.000.000	8.402.079.001	4.477.903.120	3.996.580.005	(364.137.926)	(6.591.988.586.755)	751.087.837.445
Efek kumulatif dari penerapan PSAK 30	-	-	-	-	-	-	(3.922.612.368.456)	(3.922.612.368.456)
Kewajiban aset pemilikan harian	-	-	-	-	-	-	1.369.520.440.130	1.369.520.440.130
Kewajiban imbalan kerja	-	-	-	-	-	-	(343.370.527.020)	(343.370.527.020)
Dampak kumulatif dari program Garuda Frequent Flyer	-	-	-	-	-	-	(100.369.742.492)	(100.369.742.492)
Saldo 31 Desember 2006 - setelah disajikan kembali	54 6.826.564.000.000	500.000.000.000	8.402.079.001	4.477.903.120	3.996.580.005	(364.137.926)	(9.588.820.784.593)	(2.245.744.360.393)
Modal saham	31 326.065.000.000	500.000.000.000	-	-	-	-	-	326.065.000.000
Tambahan modal disetor	-	-	-	-	-	-	-	500.000.000.000
Selisih kurs karena penjabaran laporan keuangan	3e -	-	-	(802.861.067)	-	-	-	(802.861.067)
Keuntungan yang belum direalisasi atas lindung nilai arus kas	3y,48 -	-	-	-	-	-	-	-
Laba bersih tahun berjalan	-	-	-	-	-	1.028.417.976	-	1.028.417.976
Saldo 31 Desember 2007	31 7.152.629.000.000	1.000.000.000.000	8.402.079.001	3.675.042.053	3.996.580.005	664.280.050	(9.436.086.008.502)	(1.266.719.027.393)
Modal saham	31 1.000.000.000.000	(1.000.000.000.000)	-	-	-	-	-	1.000.000.000.000
Tambahan modal disetor	-	-	-	-	-	-	-	(1.000.000.000.000)
Selisih kurs karena penjabaran laporan keuangan	3e 3n,33 -	-	-	980.464.863	1.668.672.084.689	(11.447.023.094)	-	1.668.672.084.689
Surplus revaluasi	3y,48 -	-	-	-	-	-	-	(11.447.023.094)
Kerugian yang belum direalisasi atas lindung nilai arus kas	-	-	-	-	-	-	-	975.048.626.198
Laba bersih tahun berjalan	-	-	-	-	-	-	-	975.048.626.198
Saldo 31 Desember 2008	29 8.152.629.000.000	967.869.000.000	8.402.079.001	4.655.506.916	1.672.668.664.694	(10.782.743.044)	(8.461.037.382.304)	1.366.535.125.263
Konversi dan mandatory convertible bonds	3e -	-	-	4.273.896.604	-	-	-	967.869.000.000
Selisih kurs karena penjabaran laporan keuangan	3n,33 -	-	-	-	(157.135.885.955)	-	-	4.273.896.604
Surplus revaluasi (defisit)	-	-	-	-	-	-	-	(154.006.085.955)
Keuntungan yang belum direalisasi atas lindung nilai arus kas	3y,48 -	-	-	-	-	10.782.743.044	-	10.782.743.044
Laba bersih tahun berjalan	-	-	-	-	-	-	-	1.018.615.935.445
Saldo 31 Desember 2009	3e 9.120.498.000.000	-	8.402.079.001	8.929.403.520	1.515.532.778.739	-	(7.439.291.646.859)	3.214.070.614.401
Selisih kurs karena penjabaran laporan keuangan	3n,33 -	-	-	794.955.090	(298.803.880.565)	-	-	794.955.090
Surplus revaluasi (defisit)	-	-	-	-	-	-	-	(298.803.850.565)
Keuntungan yang belum direalisasi atas lindung nilai arus kas	3y,48 -	-	-	-	-	35.841.390.848	-	35.841.390.848
Laba bersih periode berjalan	-	-	-	-	-	-	-	194.867.538.957
Saldo 30 September 2010	9.120.498.000.000	-	8.402.079.001	9.724.358.610	1.216.728.928.174	35.841.390.848	(7.244.424.107.902)	3.146.770.648.731

Lihat catatan atas laporan keuangan konsolidasi yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasi.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 LAPORAN PERUBAHAN EKUITAS KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2009

Catatan									Selisih kurs		Tidak diaudit					
	Modal saham	Rp	Dana setoran modal	Rp	Tambahan modal disetor	Rp	karena penjabaran laporan keuangan	Rp	Surplus revaluasi	Rp	Cadangan lindung nilai	Rp	Defisit	Rp	Jumlah ekuitas	Rp
Saldo 1 Januari 2009	8.152.629.000.000	-	8.402.079.001	-	4.655.506.916	1.672.663.664.694	(10.782.743.044)	(8.461.037.382.304)	1.366.535.125.263	-	-	-	-	-	-	-
Selisih kurs karena penjabaran laporan keuangan	3e	-	-	-	2.139.752.128	(188.198.136.468)	-	-	3.129.800.004	(185.068.336.464)	2.139.752.128	-	-	-	-	-
Surplus (defisit) revaluasi	3n,33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Keuntungan yang belum direalisasi atas lindung nilai arus kas	3y,48	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Laba bersih periode berjalan																
Saldo 30 September 2009	8.152.629.000.000	=====	8.402.079.001	=====	6.795.259.044	1.484.470.528.226	3.582.013.900	=====	(7.887.752.224.814)	=====	1.788.126.655.357	=====	-	-	-	-

Lihat catatan atas laporan keuangan konsolidasi yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasi

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 LAPORAN ARUS KAS KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007

	2010 (Sembilan bulan) Rp	2009 (Sembilan bulan) (Tidak diaudit) Rp	2009 (Satu tahun) Rp	2008 (Satu tahun) Rp	2007 (Satu tahun) Rp
ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI					
Penerimaan kas dari pelanggan	14.030.577.385.982	11.553.510.928.149	17.095.304.153.534	18.822.484.621.304	14.058.808.814.301
Pengeluaran kas kepada pemasok	(10.563.253.152.993)	(8.739.806.169.752)	(12.554.058.896.624)	(14.370.274.221.436)	(10.907.511.319.711)
Pengeluaran kas kepada karyawan	(1.902.558.738.035)	(1.937.126.410.956)	(2.837.441.847.318)	(2.402.428.643.520)	(1.735.638.813.590)
Kas dihasilkan dari operasi	1.564.765.494.954	876.578.347.441	1.703.803.409.592	2.049.781.756.348	1.415.658.681.000
Pembayaran bunga dan beban keuangan	(89.895.077.986)	(153.326.300.168)	(141.520.432.939)	(210.799.348.743)	(105.784.237.361)
Pembayaran pajak penghasilan	(64.527.267.916)	(69.412.484.549)	(192.522.280.836)	(73.026.744.980)	(94.911.687.862)
Kas Bersih Diperoleh dari Aktivitas Operasi	1.410.343.149.052	653.839.562.724	1.369.760.695.817	1.765.955.662.625	1.214.962.755.777
ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI					
Penerimaan bunga	28.563.006.225	81.644.706.910	97.709.955.977	101.836.362.881	55.003.115.861
Penerimaan dividen	14.888.016.799	16.714.463.709	18.475.948.559	7.823.854.169	9.206.787.846
Hasil penjualan aset tetap	12.191.386.497	10.262.101.617	20.653.709.665	212.773.591.948	214.311.070.234
Hasil penjualan properti investasi	-	-	5.000.000.000	-	-
Penerimaan lain-lain dari penjualan tanah dan bangunan	-	45.077.044.000	45.077.044.000	-	-
Penerimaan pengembalian uang muka pembelian pesawat	1.014.923.680.423	124.097.246.250	447.650.079.845	-	-
Penerimaan pengembalian dana pemeliharaan pesawat	269.142.840.607	176.630.185.277	204.433.121.381	169.227.542.725	116.582.468.592
Penerimaan uang jaminan	30.241.589.537	8.498.486.046	188.028.510.220	35.889.073.661	5.170.846.507
Pengeluaran untuk dana pemeliharaan pesawat	(1.030.120.070.565)	(112.287.483.452)	(630.481.914.583)	(335.382.862.804)	(213.610.465.525)
Uang muka pembelian pesawat	(327.035.374.725)	(626.670.014.531)	(809.477.710.371)	(1.231.523.647.091)	(188.122.103.326)
Uang muka perolehan aset tetap	(190.972.010.266)	(379.655.072.230)	(320.785.532.065)	(22.239.130.830)	(39.956.883.348)
Pengeluaran untuk perolehan aset pemeliharaan pesawat	(16.043.656.623)	(90.919.078.931)	(107.982.102.035)	(197.826.540.071)	(503.029.973.593)
Pengeluaran untuk perolehan aset tetap	(177.777.265.830)	(258.413.263.612)	(317.160.335.117)	(117.479.253.697)	(5.925.623.011)
Pembayaran uang jaminan	(145.615.894.000)	(134.212.886.266)	(377.214.002.882)	(138.182.823.415)	(55.625.800.656)
Pengeluaran untuk perolehan investasi	-	(56.940.000.000)	(57.559.961.388)	-	-
Pembayaran lainnya dari aktivitas investasi	(796.899.729)	-	-	-	-
Penerimaan lainnya dari aktivitas investasi	11.000.000.000	-	-	-	102.961.796
Penempatan deposito berjangka	-	-	-	(3.600.000.000)	-
Pencairan deposito berjangka	-	3.600.000.000	3.600.000.000	-	35.306.000.000
Kas Bersih Digunakan untuk Aktivitas Investasi	(507.410.651.650)	(1.192.573.565.212)	(1.590.033.188.794)	(1.518.683.832.524)	(570.587.598.623)
ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN					
Penerimaan pinjaman jangka panjang	255.267.160.538	22.509.582.934	56.095.272.948	47.914.593.863	36.690.571.592
Penerimaama hutang jangka pendek	246.967.121.135	94.245.437.736	208.634.195.711	-	-
Penerimaama dana setoran modal	-	-	-	-	1.000.000.000.000
Pembayaran pinjaman jangka panjang	(962.245.054.620)	(596.265.599.491)	(751.319.055.661)	(733.724.472.370)	(29.220.502.089)
Pembayaran pinjaman jangka pendek	(324.655.320.684)	-	(99.541.328.482)	-	-
Pembayaran dividen ke pemegang saham minoritas	-	-	(142.926.881)	-	-
Kenaikan kas yang dibatasi penggunaannya	853.485.457	(561.656.505)	(92.307.903)	(1.338.085.848)	-
Pembayaran untuk aktivitas pendanaan lainnya	(15.286.765.308)	(7.035.131.900)	(15.346.633.650)	-	-
Kas Bersih Diperoleh Dari (Digunakan untuk) Aktivitas Pendanaan	(799.099.373.482)	(487.107.367.226)	(601.712.783.918)	(687.147.964.355)	1.007.470.069.503
KENAIKAN (PENURUNAN) BERSIH KAS DAN SETARA KAS					
KAS DAN SETARA KAS AWAL PERIODE	103.833.123.920	(1.025.841.369.714)	(821.985.276.895)	(439.876.134.254)	1.651.845.226.657
Efek perubahan kurs mata uang asing	1.722.491.504.933	2.601.788.985.919	2.601.788.985.919	2.969.624.376.774	1.281.841.897.185
KAS DAN SETARA KAS AKHIR PERIODE	(20.525.953.120)	(35.878.792.083)	(57.312.204.091)	72.040.743.399	35.937.252.932
INFORMASI TAMBAHAN:					
AKTIVITAS INVESTASI DAN PENDANAAN YANG TIDAK MEMPENGARUHI ARUS KAS					
Kenaikan (penurunan) aset tetap atas surplus revaluasi (Catatan 14)	(410.916.810.746)	(262.406.140.798)	(217.346.100.592)	2.063.994.302.661	-
Kenaikan (penurunan) uang muka pembelian pesawat (Catatan 12)	(74.638.203.512)	(290.891.573.057)	(472.300.946.770)	276.318.281.586	4.914.056.877
Kenaikan (penurunan) aset tetap melalui kewajiban estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat (Catatan 27)	136.926.150.995	236.077.474.388	279.795.631.563	381.327.573.453	245.860.208.527
Reklasifikasi hutang jangka pendek ke hutang jangka panjang (Catatan 24)	10.500.000.000	-	-	-	-
Reklasifikasi persediaan ke aset tetap (Catatan 14)	29.799.778.566	-	-	-	-
Reklasifikasi hutang usaha ke pinjaman jangka panjang (Catatan 24)	-	-	999.144.557.654	-	-
Obligasi konversi yang dikonversi menjadi modal saham disetor (Catatan 29 dan 31)	-	-	967.869.000.000	-	-
Piutang atas penjualan aset tetap (Catatan 7)	-	-	-	45.077.044.000	-
Reklasifikasi deposito berjangka ke aset lain-lain (Catatan 5)	-	-	-	-	621.654.000
Reklasifikasi dana setoran modal ke modal disetor (Catatan 31)	-	-	-	1.000.000.000.000	-

Lihat catatan atas laporan keuangan konsolidasi yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasi.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
serta TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007

1. UMUM

a. Pendirian dan Informasi Umum

PT Garuda Indonesia (Persero) ("Perusahaan") didirikan berdasarkan akta notaris Raden Kadiman No. 137 tanggal 31 Maret 1950. Akta pendirian tersebut telah disahkan oleh Menteri Kehakiman Republik Indonesia dalam surat keputusannya No. J.A.5/12/10, tanggal 31 Maret 1950 serta diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 30 tanggal 12 Mei 1950, tambahan No.136. Perusahaan yang awalnya berbentuk Perusahaan Negara, berubah menjadi Persero berdasarkan Akta No. 8 tanggal 4 Maret 1975 dari Notaris Soelemen Ardjasasmita, S.H., sebagai realisasi Peraturan Pemerintah No. 67 tahun 1971. Perubahan diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 68 tanggal 26 Agustus 1975. Anggaran Dasar Perusahaan telah mengalami beberapa kali perubahan, terakhir dengan Akta No. 274 tanggal 30 Desember 2009 dari Aulia Taufani, S.H., pengganti Sutjipto, S.H., notaris di Jakarta, mengenai perubahan modal ditempatkan dan disetor. Perubahan ini telah diterima dan dicatat dalam Database Sisminbakum Direktorat Jenderal Administrasi Hukum Umum Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia No. AHU-0087362.AH.01.09.Tahun 2009 tanggal 31 Desember 2009.

Tujuan pendirian Perusahaan adalah untuk melaksanakan serta menunjang program Pemerintah di bidang ekonomi dan pembangunan nasional pada umumnya, khususnya di bidang jasa pengangkutan udara dan bidang lainnya yang berhubungan dengan jasa pengangkutan udara.

Perusahaan berkantor pusat di Jl. Kebon Sirih No. 44, Jakarta.

Sesuai dengan pasal 3 Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan Perusahaan terutama adalah sebagai berikut:

1. Angkutan udara niaga berjadwal untuk penumpang, kargo dan pos dalam negeri dan luar negeri.
2. Angkutan udara niaga tidak berjadwal untuk penumpang, kargo dan pos dalam negeri dan luar negeri.
3. Pemeliharaan dan perbaikan pesawat, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga.
4. Jasa pelayanan penunjang operasional angkutan udara.
5. Jasa pelayanan sistem informasi yang berkaitan dengan pengangkutan udara.
6. Jasa konsultasi, pendidikan dan latihan yang berkaitan dengan pengangkutan udara.
7. Jasa pelayanan kesehatan bagi karyawan Perusahaan maupun untuk pihak ketiga.

Perusahaan mulai beroperasi komersial pada tahun 1950.

Jumlah karyawan Perusahaan (tidak diaudit) Pada tanggal 30 September 2010 dan 2009 serta 31 Desember 2009, 2008 dan 2007 masing-masing 5.490, 5.528, 5.075, 5.548 dan 5.808 karyawan.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Berdasarkan akta No. 50 tanggal 7 Agustus 2008 dari Notaris Sutjipto, S.H., M.Kn. di Jakarta dan telah diubah dengan akta notaris No. 75 tanggal 10 Mei 2010 dari Notaris Sutjipto, S.H., M.Kn. di Jakarta mengenai perpanjangan sementara untuk seluruh pengurus Perusahaan. Susunan pengurus Perusahaan per 30 September 2010 dan 2009 serta 31 Desember 2009, 2008 dan 2007 adalah sebagai berikut:

	30 September 2010	30 September 2009, 31 Desember 2009, 2008 dan 2007
Komisaris Utama	Hadiyanto	Hadiyanto
Komisaris	Sahala Lumban Gaol	Sahala Lumban Gaol
Komisaris	Wendi Aritenang Yazid	Wendi Aritenang Yazid
Komisaris	Abdulgani	Abdulgani
Komisaris	Adi Rahman Adiwoso	Adi Rahman Adiwoso
Direktur Utama	Emirsyah Satar	Emirsyah Satar
Direktur Keuangan	Elisa Lumbantoruan *)	Eddy Porwanto
Direktur Teknik	Hadinoto Soedigno	Hadinoto Soedigno
Direktur Niaga	Agus Priyanto	Agus Priyanto
Direktur Sumber Daya Manusia & Umum	Achirina	Achirina
Direktur Operasi	Capt. Ari Sapari	Capt. Ari Sapari
Direktur Strategi & Teknologi Informasi	Elisa Lumbantoruan	Elisa Lumbantoruan

*) Sementara sebagai Direktur Keuangan

Susunan komite audit dan sekretaris Perusahaan adalah sebagai berikut:

	30 September 2010
<u>Komite Audit</u>	
Ketua	Adi Rahman Adiwoso
Anggota	Etty Retno Wulandari Adi Dharmanto
Sekretaris Perusahaan	Ike Andriani

Perusahaan memiliki fungsi internal audit.

Jumlah kompensasi kepada komisaris dan direksi Perusahaan untuk periode yang berakhir 30 September 2010 dan 2009, serta tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2009, 2008 dan 2007, adalah sebagai berikut:

	2009		2009 (Satu tahun)	2008 (Satu tahun)	2007 (Satu tahun)
	2010 (Sembilan bulan)	(Sembilan bulan) (Tidak diaudit)			
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Komisaris	5.843.588.641	5.354.107.643	6.171.194.157	2.520.600.000	1.112.416.666
Direksi	24.475.083.615	19.621.537.000	21.876.592.468	8.142.780.000	6.217.370.000

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

b. Anak Perusahaan

Perusahaan memiliki, baik langsung maupun tidak langsung, lebih dari 50% saham anak perusahaan sebagai berikut:

Anak perusahaan	Lokasi	Kegiatan usaha utama	Persentase kepemilikan %	operasi komersial
PT Abacus Distribution Systems Indonesia (ADSI)**)	Jakarta	Penyedia jasa sistem komputerisasi reservasi	95,00	1996
PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA) **)	Jakarta	Perbaikan dan pemeliharaan pesawat terbang penjualan tiket	99,99	2002
PT Aero Wisata dan anak perusahaan	Jakarta	Hotel, jasa boga, penjualan tiket	99,99	1973
PT Mirtasari Hotel Development (MHD) *)	Denpasar	Hotel	99,99	1974
PT Angkasa Citra Sarana Catering Service (ACS) *)	Jakarta	Jasa boga pesawat	99,99	1974
PT Biro Perjalanan Wisata Satriavi (BPWS) *)	Jakarta	Biro perjalanan wisata	99,99	1967
PT Mandira Erajasa Wahana (MEW) *)	Jakarta	Jasa transportasi	99,99	1989
PT Aerojasa Perkasa (AJP) *)	Jakarta	Penjualan tiket	99,87	1989
PT Senggigi Pratama Internasional (SPI) *)	Lombok	Hotel	99,99	1988
Garuda Orient Holidays, Pty, Limited (GOHA) *)	Sydney	Biro perjalanan wisata	100,00	1981
Garuda Orient Holidays Korea Co. Limited (GOHK) *)	Korea	Biro perjalanan wisata	60,00	2008
Garuda Orient Holidays Japan Co. Limited (GOHJ) *)	Jepang	Biro perjalanan wisata	60,00	2010
PT Bina Inti Dinamika (BID) *)	Bandung	Hotel	61,89	1989
PT Aero Hotel Management (AHM) *)	Jakarta	Manajemen hotel	100,00	2010
PT Aero Systems Indonesia **) (d/h PT Lufthansa System Indonesia)	Jakarta	Penyedia jasa teknologi informasi	99,99	2005
PT Citilink Indonesia **)	Jakarta	Jasa transportasi	99,99	Dalam tahap Pengembangan

*) Kepemilikan tidak langsung

**) Kepemilikan langsung dan tidak langsung

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Jumlah aset anak perusahaan sebelum dieliminasi sebagai berikut:

Anak perusahaan	30 September		31 Desember		
	2010 Rp	2009 (Tidak diaudit) Rp	2009 Rp	2008 Rp	2007 Rp
PT Abacus Distribution Systems Indonesia (ADSI) **)	50.981.191.522	52.436.978.972	53.003.738.829	54.256.283.621	47.405.748.059
PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA) **)	1.331.364.379.027	1.407.666.654.581	1.434.998.541.684	1.200.916.634.472	1.038.850.907.772
PT Aero Wisata dan anak perusahaan (PT Aero Wisata)	1.606.217.582.235	1.346.567.158.404	1.498.098.636.866	1.219.841.925.719	849.391.802.403
PT Mirtasari Hotel Development (MHD) *)	182.850.340.915	199.046.787.864	203.036.157.075	192.338.009.929	59.336.095.361
PT Angkasa Citra Sarana Catering Service (ACS) *)	605.884.156.572	399.413.486.102	518.438.235.411	379.640.427.770	334.105.199.790
PT Biro Perjalanan Wisata Satriavi (BPWS) *)	39.325.218.391	29.075.198.349	31.445.297.711	26.607.177.349	21.533.055.221
PT Mandira Erajasa Wahana (MEW) *)	189.882.352.379	181.558.073.060	193.233.525.698	159.251.161.565	113.720.359.072
PT Aerojasa Perkasa (AJP) *)	15.071.169.126	12.113.838.129	12.234.780.618	10.910.905.452	8.954.242.963
PT Senggigi Pratama International (SPI) *)	102.566.139.395	101.942.026.394	101.471.253.538	103.014.518.378	36.100.291.932
Garuda Orient Holidays, Pty, Limited (GOHA) *)	91.231.994.088	77.143.451.582	76.756.238.438	49.351.636.573	66.298.974.214
Garuda Orient Holidays Korea Co. Limited (GOHK) *)	3.793.833.900	3.851.556.400	3.394.264.000	5.879.632.500	-
Garuda Orient Holidays Japan Co. Limited (GOHJ) *)	39.868.196.456	-	-	-	-
PT Bina Inti Dinamika (BID) *)	22.219.594.294	19.268.571.438	22.135.287.110	22.594.194.694	22.899.382.681
PT Aero Hotel Management (AHM*)	2.700.509.464	-	-	-	-
PT Aero Systems Indonesia **) (d/h PT Lufthansa System Indonesia)	175.986.386.492	187.910.894.598	192.074.116.296	176.973.291.488	139.259.134.815
PT Citilink Indonesia **)	82.493.512.412	78.034.824.422	79.250.746.569	-	-

*) Kepemilikan tidak langsung

**) Kepemilikan langsung dan tidak langsung

Pada tanggal 13 Mei 2004, Perusahaan mengadakan perjanjian *Joint Venture* dengan Lufthansa Systems Group GmbH ("Lufthansa"), untuk membentuk perusahaan *joint venture* bernama PT Lufthansa Systems Indonesia ("LSI"). LSI memberikan jasa konsultasi, rekayasa sistem Teknologi Informasi (TI) dan pemeliharaan TI, kepada perusahaan-perusahaan penerbangan dan industri-industri lainnya.

Perusahaan dan Lufthansa memiliki saham LSI 51% dan 49%, dengan nilai penyertaan awal masing-masing sebesar Rp 22.500.254.025 dan Rp 21.617.883.675.

Sesuai Amandemen No. 3 atas *Joint Venture Agreement* No. DS/AMEND.3/PERJ/DZ-3064/2005 tanggal 30 April 2005 pasal 9, paling lambat pada 30 Juni 2007, kepemilikan Lufthansa akan ditingkatkan menjadi 51%, sementara Perusahaan akan memiliki 49% kepemilikan.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008, 2007 DAN 2007 – Lanjutan

Pada tahun 2007, Perusahaan mengajukan permohonan arbitrase kepada Singapore International Arbitration Committee, dimana Perusahaan menuntut, antara lain, pengakhiran perjanjian *joint venture* antara Perusahaan dan Lufthansa. Dengan adanya pengalihan saham Lufthansa kepada PT Aero Wisata, dimana persentase kepemilikan Perusahaan atas LSI secara langsung dan tidak langsung menjadi 100%, maka proses arbitrase tersebut dibatalkan. Pembatalan tersebut dinyatakan dalam *Settlement Agreement* antara Lufthansa dan Perusahaan tertanggal 10 Desember 2008.

Berdasarkan akta No. 131 tanggal 29 Januari 2009 yang dibuat dihadapan Sutjipto, S.H., notaris di Jakarta, Lufthansa telah mengalihkan sahamnya di LSI sebanyak 2.276.765 saham atau 49% kepada PT Aero Wisata seharga USD 5.200.000. Setelah pengalihan tersebut nama PT Lufthansa System Indonesia berubah nama menjadi PT Aero Systems Indonesia.

Pada tanggal 6 Januari 2009, Perusahaan dan PT Aero Wisata, anak perusahaan, mendirikan perusahaan dengan nama PT Citilink Indonesia, yang bergerak di bidang angkutan udara niaga, dengan komposisi kepemilikan sebesar 67% dan 33% masing-masing untuk Perusahaan dan PT Aero Wisata. Sampai dengan tanggal penerbitan laporan keuangan konsolidasi, PT Citilink Indonesia belum beroperasi secara komersial.

Pada tanggal 30 Oktober 2009, PT Aero Wisata, anak perusahaan mengadakan perjanjian kerjasama dengan Good Luck Travel Co., Ltd untuk membentuk perusahaan *Joint Venture* berkedudukan di Jepang dengan nama Garuda Orient Holidays Japan Co., Limited (GOHJ) yang bergerak di bidang agen perjalanan. PT Aero Wisata memiliki kepemilikan sebesar 3.600 lembar saham (60%).

Pada tanggal 15 Desember 2009, PT Aero Wisata bersama MHD mendirikan PT Aero Hotel Management (AHM) dengan porsi kepemilikan PT Aero Wisata sebanyak 450 lembar saham atau 90% kepemilikan, sedangkan MHD sebanyak 50 lembar saham atau 10% kepemilikan atas AHM. AHM berkedudukan di Jakarta dan bergerak dalam bidang jasa manajemen dan konsultasi bisnis. Perusahaan tersebut beroperasi secara komersial sejak tahun 2010.

2. PENERAPAN PERNYATAAN DAN INTERPRETASI STANDAR AKUNTANSI KEUANGAN REVISI (PSAK DAN ISAK)

a. Standar revisi yang berlaku efektif pada tahun berjalan

- i. Efektif 1 Januari 2010, Perusahaan dan anak perusahaan telah menerapkan standar revisi sebagai berikut:

• PSAK 26 (Revisi 2008), Biaya Pinjaman

Standar ini mengharuskan biaya pinjaman yang dapat secara langsung diatribusikan dengan perolehan, konstruksi, atau produksi dari suatu *qualifying asset* dikapitalisasi sebagai bagian biaya perolehan aset tersebut. Biaya pinjaman lainnya diakui sebagai beban.

Penerapan awal tidak mempunyai pengaruh signifikan pada laporan keuangan konsolidasi tetapi dapat mempengaruhi akuntansi untuk transaksi-transaksi atau perjanjian yang akan datang.

• PSAK 50 (Revisi 2006), Instrumen Keuangan: Penyajian dan Pengungkapan

Standar revisi ini menetapkan prinsip-prinsip penyajian dan pengungkapan instrumen keuangan serta saling hapus aset keuangan dan kewajiban keuangan. Standar ini berlaku terhadap klasifikasi instrumen keuangan dari perspektif penerbit, dalam aset keuangan, kewajiban keuangan, dan instrumen ekuitas; pengklasifikasian yang terkait dengan suku bunga, dividen, kerugian dan keuntungan; dan keadaan dimana aset keuangan dan kewajiban keuangan akan saling hapus.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Penerapan standar ini mengakibatkan pengungkapan yang lebih luas terhadap instrumen keuangan sesuai dengan ketentuan-ketentuan dalam standar revisi ini.

• PSAK 55 (Revisi 2006), Instrumen Keuangan: Pengakuan dan Pengukuran

Standar ini menetapkan prinsip-prinsip dasar pengakuan dan pengukuran aset keuangan, kewajiban keuangan dan kontrak pembelian atau penjualan *item* non keuangan. Standar ini juga menetapkan pedoman untuk penghentian pengakuan, kapan suatu aset dan kewajiban keuangan dinilai pada nilai wajar, bagaimana menentukan nilai wajar dan mengevaluasi penurunan nilai; serta akuntansi lindung nilai.

Penerapan awal standar ini mengakibatkan perbedaan pengukuran nilai wajar atas aset keuangan tertentu terhadap nilai tercatat sebelumnya. Manajemen yakin bahwa selain pengukuran nilai wajar atas aset tersebut, efek penerapan awal standar ini tidak signifikan terhadap laporan keuangan konsolidasi.

b. Standar revisi ini telah diterbitkan tetapi belum diterapkan pada periode berjalan

i. Standar ini berlaku efektif untuk laporan keuangan konsolidasi yang dimulai pada atau setelah 1 Januari 2011:

- PSAK 1 (revisi 2009), Penyajian Laporan Keuangan
- PSAK 2 (revisi 2009), Laporan Arus Kas
- PSAK 4 (revisi 2009), Laporan Keuangan Konsolidasi dan Laporan Keuangan Tersendiri
- PSAK 5 (revisi 2009), Segmen Operasi
- PSAK 7 (revisi 2010), Pihak-pihak Berelasi
- PSAK 12 (revisi 2009), Bagian Partisipasi dalam Ventura Bersama
- PSAK 15 (revisi 2009), Investasi pada Entitas Asosiasi
- PSAK 19 (revisi 2010), Aset Tidak Berwujud
- PSAK 22 (revisi 2010), Kombinasi Bisnis
- PSAK 23 (revisi 2010), Pendapatan
- PSAK 25 (revisi 2009), Kebijakan Akuntansi, Perubahan Estimasi Akuntansi, dan Kesalahan
- PSAK 48 (revisi 2009), Penurunan Nilai Aset
- PSAK 57 (revisi 2009), Provisi, Liabilitas Kontinjenji, dan Aset Kontinjenji
- PSAK 58 (revisi 2009), Aset Tidak Lancar yang Dimiliki untuk Dijual dan Operasi yang Dihentikan

ii. Standar ini berlaku efektif untuk laporan keuangan konsolidasi yang dimulai pada atau setelah 1 Januari 2012:

- PSAK 3 (revisi 2010), Laporan Keuangan Interim
- PSAK 8 (revisi 2010), Peristiwa Setelah Periode Pelaporan
- PSAK 10 (revisi 2009), Pengaruh Perubahan Nilai Tukar Valuta Asing
- PSAK 18 (revisi 2010), Akuntansi dan Pelaporan Program Manfaat Purnakarya
- PSAK 24 (revisi 2010), Imbalan Kerja
- PSAK 50 (revisi 2010), Instrumen Keuangan : Penyajian
- PSAK 53 (revisi 2010), Pembayaran Berbasis Saham
- PSAK 60, Instrumen Keuangan : Pengungkapan

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

- iii. ISAK berikut ini telah berlaku efektif untuk laporan keuangan konsolidasi yang dimulai pada atau setelah 1 Januari 2011:
- ISAK 7 (revisi 2009), Konsolidasi Entitas Bertujuan Khusus
 - ISAK 9, Perubahan atas Liabilitas Aktivitas Purnaoperasi, Restorasi, dan Liabilitas Serupa
 - ISAK 10, Program Loyalitas Pelanggan
 - ISAK 11, Distribusi Aset Nonkas Kepada Pemilik
 - ISAK 12, Pengendalian Bersama Entitas: Kontribusi Nonmoneter oleh Venturer
 - ISAK 14, Aset Tidak Berwujud – Biaya Situs Web
- iv. ISAK ini berlaku efektif untuk laporan keuangan konsolidasi yang dimulai pada atau setelah 1 Januari 2012:
- ISAK 13, Lindung Nilai Investasi Neto Kegiatan Usaha Luar Negeri
 - ISAK 15, Batasan Aset Manfaat Pasti, Persyaratan Minimum dan Interaksinya

Manajemen sedang mengevaluasi dampak dari standar dan interpretasi ini terhadap laporan keuangan konsolidasi.

3. KEBIJAKAN AKUNTANSI

a. Penyajian Laporan Keuangan Konsolidasi

Laporan keuangan konsolidasi disusun menggunakan prinsip dan praktik akuntansi yang berlaku umum di Indonesia dan Peraturan Bapepam – LK No. VIII.G.7 tentang Pedoman Penyajian Laporan Keuangan yang merupakan lampiran Keputusan Ketua Bapepam No. KEP-06/PM/2000 tanggal 13 Maret 2000 dan Surat Edaran Ketua Bapepam No. SE-02/PM/2002 tanggal 27 Desember 2002 tentang Pedoman Penyajian dan Pengungkapan Laporan Keuangan Emiten atau Perusahaan Publik Industri Transportasi, serta tidak dimaksudkan untuk menunjukkan posisi keuangan, hasil operasi dan arus kas yang sesuai dengan prinsip akuntansi dan prinsip pelaporan yang berlaku umum di negara dan wilayah hukum lain.

Dasar penyusunan laporan keuangan konsolidasi, kecuali untuk laporan arus kas konsolidasi adalah dasar akrual. Mata uang pelaporan yang digunakan untuk penyusunan laporan keuangan konsolidasi adalah mata uang Rupiah (Rp), dan laporan keuangan konsolidasi tersebut disusun berdasarkan nilai historis, kecuali beberapa akun tertentu disusun berdasarkan pengukuran lain sebagaimana diuraikan dalam kebijakan akuntansi masing-masing akun tersebut.

Laporan arus kas konsolidasi disusun dengan menggunakan metode langsung dengan mengelompokkan arus kas dalam aktivitas operasi, investasi dan pendanaan.

b. Prinsip Konsolidasi

Laporan keuangan konsolidasi menggabungkan laporan keuangan Perusahaan dan entitas yang dikendalikan oleh Perusahaan (anak perusahaan). Pengendalian tercapai apabila Perusahaan mempunyai hak untuk mengatur dan menentukan kebijakan finansial dan operasional dari *investee* untuk memperoleh manfaat dari aktivitasnya. Pengendalian juga dianggap ada apabila induk perusahaan memiliki baik secara langsung atau tidak langsung melalui anak perusahaan lebih dari 50% hak suara.

Hak minoritas terdiri dari jumlah kepemilikan pada tanggal terjadinya penggabungan usaha (Catatan 3c) dan bagian minoritas dari perubahan ekuitas sejak tanggal dimulainya penggabungan usaha. Kerugian yang menjadi bagian minoritas melebihi hak minoritas dialokasikan kepada bagian induk perusahaan.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Hasil dari anak perusahaan yang diakusisi atau dijual selama tahun berjalan dari tanggal efektif akusisi atau sampai dengan tanggal efektif penjualan termasuk dalam laporan laba rugi konsolidasi.

Penyesuaian dapat dilakukan terhadap laporan keuangan anak perusahaan agar kebijakan akuntansi yang digunakan sesuai dengan kebijakan akuntansi Perusahaan.

Seluruh transaksi antar perusahaan, saldo, penghasilan dan beban dieliminasi pada saat konsolidasi.

c. Penggabungan usaha

Akuisisi anak perusahaan dicatat dengan menggunakan metode pembelian. Biaya perolehan adalah jumlah nilai wajar (pada tanggal pertukaran) aset yang diberikan, kewajiban yang terjadi atau diambil alih dan instrumen ekuitas yang diterbitkan sebagai imbalan atas perolehan kendali ditambah biaya lain yang secara langsung dapat diatribusikan pada akuisisi tersebut.

Pada saat akuisisi, aset dan kewajiban anak perusahaan diukur sebesar nilai wajarnya pada tanggal akuisisi. Selisih lebih antara biaya perolehan dan bagian Perusahaan atas nilai wajar aset dan kewajiban yang dapat diidentifikasi diakui sebagai *goodwill* dan diamortisasi dengan menggunakan metode garis lurus selama lima tahun. Jika biaya perolehan lebih rendah dari bagian Perusahaan atas nilai wajar aset dan kewajiban yang dapat diidentifikasi yang diperoleh pada tanggal akuisisi, maka nilai wajar aset non-moneter harus diturunkan secara proposional sampai seluruh selisih tersebut tereliminasi. Selisih lebih setelah penurunan nilai wajar aset dan kewajiban non-moneter tersebut diakui sebagai *goodwill* negatif, dan diperlakukan sebagai pendapatan ditangguhkan dan diakui sebagai pendapatan dengan menggunakan metode garis lurus selama 20 tahun.

Hak pemegang saham minoritas dinyatakan sebesar bagian minoritas dari biaya perolehan historis aset bersih.

d. Penggunaan Estimasi

Penyusunan laporan keuangan konsolidasi sesuai prinsip akuntansi yang berlaku umum di Indonesia mengharuskan manajemen membuat estimasi dan asumsi yang mempengaruhi jumlah aset dan kewajiban yang dilaporkan dan pengungkapan aset dan kewajiban yang dilaporkan dan pengungkapan aset dan kewajiban kontinjenji pada tanggal laporan keuangan serta jumlah pendapatan dan beban selama periode pelaporan. Realisasi dapat berbeda dengan jumlah yang diestimasi.

e. Transaksi dan Penjabaran Laporan Keuangan Dalam Mata Uang Asing

Pembukuan Perusahaan dan anak perusahaan, kecuali GOHA, GOHK dan GOHJ, diselenggarakan dalam mata uang Rupiah. Transaksi-transaksi selama tahun berjalan dalam mata uang asing dicatat dengan kurs yang berlaku pada saat terjadinya transaksi. Pada tanggal neraca, aset dan kewajiban moneter dalam mata uang asing disesuaikan untuk mencerminkan kurs yang berlaku pada tanggal tersebut. Keuntungan atau kerugian kurs yang timbul dikreditkan atau dibebankan dalam laporan laba rugi tahun yang bersangkutan.

Pembukuan GOHA diselenggarakan dalam Dolar Australia, GOHK dalam Won Korea dan GOHJ dalam Yen Jepang. Untuk tujuan penyajian laporan keuangan konsolidasi, aset dan kewajiban anak perusahaan tersebut pada tanggal neraca dijabarkan masing-masing dengan menggunakan kurs yang berlaku pada tanggal tersebut, sedangkan pendapatan dan beban dijabarkan dengan menggunakan kurs rata-rata. Selisih kurs yang terjadi disajikan sebagai bagian dari ekuitas pada akun “Selisih kurs karena penjabaran laporan keuangan”.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

f. Transaksi Hubungan Istimewa

Pihak-pihak yang mempunyai hubungan istimewa adalah:

- 1) Perusahaan baik langsung maupun melalui satu atau lebih perantara, mengendalikan atau berada di bawah pengendalian bersama, dengan Perusahaan (termasuk *holding companies, subsidiaries* dan *fellow subsidiaries*);
- 2) perusahaan asosiasi;
- 3) perorangan yang memiliki, baik secara langsung maupun tidak langsung, suatu kepentingan hak suara di Perusahaan yang berpengaruh secara signifikan, dan anggota keluarga dekat dari perorangan tersebut (yang dimaksudkan dengan anggota keluarga dekat adalah mereka yang dapat diharapkan mempengaruhi atau dipengaruhi perorangan tersebut dalam transaksinya dengan Perusahaan);
- 4) karyawan kunci, yaitu orang-orang yang mempunyai wewenang dan tanggung jawab untuk merencanakan, memimpin dan mengendalikan kegiatan Perusahaan, yang meliputi anggota dewan komisaris, direksi dan manajer dari Perusahaan serta anggota keluarga dekat orang-orang tersebut; dan
- 5) perusahaan di mana suatu kepentingan substansial dalam hak suara dimiliki baik secara langsung maupun tidak langsung oleh setiap orang yang diuraikan dalam butir (3) atau (4), atau setiap orang tersebut mempunyai pengaruh signifikan atas perusahaan tersebut. Ini mencakup perusahaan yang dimiliki komisaris, direksi atau pemegang saham utama Perusahaan dan perusahaan yang mempunyai anggota manajemen kunci yang sama dengan Perusahaan.

Semua transaksi dengan pihak-pihak hubungan istimewa, baik yang dilakukan dengan atau tidak dengan tingkat bunga atau harga, persyaratan-persyaratan dan kondisi yang sama sebagaimana dilakukan dengan pihak ketiga, diungkapkan dalam laporan keuangan konsolidasi.

Perusahaan dan anak perusahaan tidak diperlukan mengungkapkan transaksi dengan Badan Usaha Milik Negara/Daerah sebagai pihak hubungan istimewa sesuai dengan Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) No. 7 mengenai “Pengungkapan Pihak-pihak yang mempunyai hubungan istimewa”.

g. Kas dan Setara Kas

Untuk tujuan pelaporan arus kas, kas dan setara kas terdiri dari kas, bank dan semua investasi yang jatuh tempo dalam tiga bulan atau kurang dari tanggal perolehannya dan tidak dijaminkan serta tidak dibatasi penggunaannya.

h. Persediaan

Persediaan dinyatakan berdasarkan jumlah terendah antara biaya perolehan dan nilai realisasi bersih. Biaya perolehan ditentukan dengan metode rata-rata tertimbang. Nilai realisasi bersih merupakan taksiran harga jual persediaan dikurangi beban penjualan yang diperlukan.

i. Biaya Dibayar Dimuka

Biaya dibayar dimuka diamortisasi selama masa manfaat masing-masing biaya dengan metode garis lurus.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

j. Investasi pada perusahaan asosiasi

Perusahaan asosiasi adalah suatu perusahaan dimana induk Perusahaan mempunyai pengaruh yang signifikan, namun tidak mempunyai pengendalian atau pengendalian bersama, melalui partisipasi dalam pengambilan keputusan atas kebijakan finansial dan operasional *investee*.

Penghasilan dan aset dan kewajiban dari perusahaan asosiasi digabungkan dalam laporan keuangan konsolidasi dicatat dengan menggunakan metode ekuitas. Investasi pada perusahaan asosiasi dicatat di neraca sebesar biaya perolehan dan selanjutnya disesuaikan untuk perubahan dalam bagian kepemilikan Perusahaan atas aset bersih perusahaan asosiasi yang terjadi setelah perolehan, dikurangi dengan penurunan nilai yang ditentukan untuk setiap investasi secara individu. Bagian Perusahaan atas kerugian perusahaan asosiasi yang melebihi nilai tercatat dari investasi tidak diakui kecuali jika Perusahaan mempunyai kewajiban atau melakukan pembayaran kewajiban perusahaan asosiasi yang dijaminnya, dalam hal demikian, tambahan kerugian diakui sebesar kewajiban atau pembayaran tersebut.

k. Perubahan Ekuitas Anak Perusahaan dan Perusahaan Asosiasi

Perubahan nilai investasi yang disebabkan terjadinya perubahan nilai ekuitas anak perusahaan/perusahaan asosiasi yang bukan merupakan transaksi antara Perusahaan dengan anak perusahaan/perusahaan asosiasi diakui sebagai bagian dari ekuitas dengan akun Selisih Transaksi Perubahan Ekuitas Anak perusahaan/Perusahaan asosiasi, dan akan diakui sebagai pendapatan atau beban pada saat pelepasan investasi yang bersangkutan.

l. Properti Investasi

Properti investasi adalah properti (tanah atau bangunan atau bagian dari suatu bangunan atau keduanya) untuk menghasilkan rental atau untuk kenaikan nilai atau keduanya.

Properti investasi awalnya dinilai sebesar biaya perolehan. Selanjutnya setelah penilaian awal, properti investasi dinilai dengan menggunakan nilai wajar. Keuntungan atau kerugian yang timbul dari perubahan nilai wajar diakui pada laporan laba rugi pada saat terjadinya.

m. Aset Tetap

Sejak 31 Desember 2008, pesawat, tanah dan bangunan dinyatakan berdasarkan nilai revaluasi yang merupakan nilai wajar pada tanggal revaluasi dikurangi akumulasi penyusutan dan akumulasi rugi penurunan nilai yang terjadi setelah tanggal revaluasi. Revaluasi dilakukan dengan keteraturan yang memadai untuk memastikan bahwa jumlah tercatat tidak berbeda secara material dari jumlah yang ditentukan dengan menggunakan nilai wajar pada tanggal neraca.

Kenaikan yang berasal dari revaluasi pesawat, tanah dan bangunan langsung dikreditkan surplus revaluasi pada bagian ekuitas, kecuali sebelumnya penurunan revaluasi atas aset yang sama pernah diakui dalam laporan laba rugi, dalam hal ini kenaikan revaluasi hingga sebesar penurunan nilai aset akibat revaluasi tersebut, dikreditkan dalam laporan laba rugi. Penurunan jumlah tercatat yang berasal dari revaluasi pesawat, tanah dan bangunan dibebankan dalam laporan laba rugi apabila penurunan tersebut melebihi saldo surplus revaluasi aset yang bersangkutan, jika ada.

Surplus revaluasi pesawat, tanah dan bangunan yang telah disajikan dalam ekuitas dipindahkan langsung ke saldo laba pada saat aset tersebut dihentikan pengakuannya.

Sebelumnya, aset tetap pesawat, tanah dan bangunan dinyatakan berdasarkan biaya perolehan, dikurangi akumulasi penyusutan dan akumulasi rugi penurunan nilai. Perubahan kebijakan akuntansi dari model biaya ke model revaluasi dalam pengukuran berikutnya aset tetap pesawat, tanah dan bangunan diterapkan secara prospektif.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Aset tetap pesawat disusutkan hingga ke estimasi nilai residu dengan menggunakan metode garis lurus selama taksiran masa manfaat, sebagai berikut:

	Tahun
Rangka pesawat	18 - 20 (2008, 2007 : 12 - 15)
Mesin	18 - 20 (2008, 2007 : 12 - 15)
<i>Simulator</i>	10
<i>Rotable part</i>	12
Aset pemeliharaan	
Inspeksi rangka pesawat	Periode inspeksi berikut
<i>Overhaul</i> mesin	Periode <i>overhaul</i> berikut

Aset tetap non pesawat kecuali tanah dan bangunan dicatat berdasarkan harga perolehan dikurangi akumulasi penyusutan dan penurunan nilai jika ada dan disusutkan dengan metode garis lurus selama masa manfaat aset tersebut, sebagai berikut:

	Tahun
Bangunan	
Hanggar	40
Gedung kantor	40 (2008, 2007 : 20)
Kendaraan	3 - 5
Inventaris dan peralatan	2 - 10

Tanah tidak disusutkan.

Aset sewaan disusutkan berdasarkan taksiran masa manfaat ekonomis yang sama dengan aset tetap yang dimiliki sendiri atau disusutkan selama jangka waktu yang lebih pendek antara periode sewa dan umur manfaatnya.

Taksiran masa manfaat, nilai residu dan metode penyusutan direview minimum setiap akhir tahun buku, dan pengaruh dari setiap perubahan estimasi akuntansi diterapkan secara prospektif.

Beban pemeliharaan dan perbaikan dibebankan pada laporan laba rugi konsolidasi pada saat terjadinya. Biaya-biaya lain yang terjadi selanjutnya yang timbul untuk menambah, mengganti atau memperbaiki aset tetap dicatat sebagai biaya perolehan aset jika dan hanya jika besar kemungkinan manfaat ekonomis di masa depan berkenaan dengan aset tersebut akan mengalir ke entitas dan biaya perolehan aset dapat diukur secara andal. Apabila aset tetap tidak digunakan lagi atau dijual, maka nilai tercatat dikeluarkan dari laporan keuangan konsolidasi dan keuntungan atau kerugian yang dihasilkan diakui dalam laporan laba rugi konsolidasi.

Aset dalam penyelesaian dinyatakan sebesar biaya perolehan. Biaya perolehan tersebut termasuk biaya pinjaman yang terjadi selama masa pembangunan yang timbul dari hutang yang digunakan untuk pembangunan aset tersebut. Akumulasi biaya perolehan akan dipindahkan ke masing-masing aset tetap yang bersangkutan pada saat selesai dan siap digunakan.

Untuk pinjaman yang tidak spesifik digunakan untuk perolehan aset tertentu, jumlah biaya pinjaman yang dikapitalisasi tertentu terhadap jumlah pengeluaran untuk perolehan aset tersebut. Tingkat kapitalisasi adalah rata-rata tertimbang dari biaya pinjaman terhadap saldo pinjaman terkait selama periode tersebut, tidak termasuk jumlah pinjaman yang spesifik digunakan untuk perolehan aset tertentu lainnya.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Aset tetap dalam rangka bangun, kelola dan alih dinyatakan berdasarkan biaya perolehan setelah dikurangi akumulasi penyusutan. Penyusutan dihitung dengan menggunakan metode garis lurus selama 20 - 30 tahun.

n. Penurunan Nilai Aset

Bila nilai tercatat aset melebihi taksiran jumlah yang dapat diperoleh kembali maka nilai tercatat tersebut diturunkan ke jumlah yang dapat diperoleh kembali tersebut, yang ditentukan sebagai nilai tertinggi antara nilai jual neto dan nilai pakai.

o. Sewa

Sewa diklasifikasikan sebagai sewa pembiayaan jika sewa tersebut mengalihkan secara substansial seluruh risiko dan manfaat yang terkait dengan kepemilikan aset. Sewa lainnya, yang tidak memenuhi kriteria tersebut, diklasifikasikan sebagai sewa operasi.

Sebagai Lessee

Aset yang diperoleh melalui sewa pembiayaan dicatat pada awal masa sewa sebesar nilai wajar aset sewaan Perusahaan dan anak perusahaan yang ditentukan pada awal kontrak atau, jika lebih rendah, sebesar nilai kini dari pembayaran sewa minimum. Kewajiban kepada lessor disajikan di dalam neraca sebagai kewajiban sewa pembiayaan.

Pembayaran sewa dipisahkan antara bagian yang merupakan beban keuangan dan bagian yang merupakan pengurangan dari kewajiban sewa sehingga mencapai suatu tingkat bunga yang konstan (tetap) atas saldo kewajiban. Beban keuangan dibebankan langsung ke laba rugi kecuali beban keuangan itu secara langsung diatribusikan pada aset yang memenuhi syarat, dikapitalisasi sesuai dengan kebijakan akuntansi mengenai biaya pinjaman.

Pembayaran sewa operasi diakui sebagai beban dengan dasar garis lurus selama masa sewa, kecuali terdapat dasar sistematis lain yang dapat lebih mencerminkan pola waktu dari manfaat aset yang dinikmati pengguna. Rental kontinen diakui sebagai beban di dalam periode terjadinya.

Dalam hal insentif diperoleh dalam sewa operasi, insentif tersebut diakui sebagai kewajiban. Keseluruhan manfaat dari insentif diakui sebagai pengurangan dari biaya sewa dengan dasar garis lurus kecuali terdapat dasar sistematis lain yang lebih mencerminkan pola waktu dari manfaat yang dinikmati pengguna.

Jual dan Sewa-Balik

Aset yang dijual berdasarkan transaksi jual dan sewa-balik diperlakukan sebagai berikut:

- Jika suatu transaksi jual dan sewa-balik merupakan sewa pembiayaan, selisih lebih hasil penjualan diatas nilai tercatat, tidak segera diakui sebagai pendapatan tetapi ditangguhkan dan diamortisasi selama masa sewa.
- Jika transaksi jual dan sewa-balik merupakan sewa operasi dan transaksi tersebut dilakukan pada nilai wajar, maka laba atau rugi diakui segera. Jika harga jual dibawah nilai wajar, maka laba atau rugi diakui segera, kecuali rugi tersebut dikompensasikan dengan pembayaran sewa masa depan yang lebih rendah dari harga pasar, maka rugi tersebut ditangguhkan dan diamortisasi secara proporsional dengan pembayaran sewa selama periode penggunaan aset. Jika harga jual diatas nilai wajar, selisih lebih diatas nilai wajar tersebut ditangguhkan dan diamortisasi selama periode penggunaan aset.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Untuk sewa operasi, jika nilai wajar asset pada saat transaksi jual dan sewa-balik lebih rendah daripada nilai tercatatnya, maka rugi sebesar selisih antara nilai tercatat dan nilai wajar diakui segera.

Untuk sewa pembiayaan, tidak diperlukan penyesuaian kecuali jika telah terjadi penurunan nilai. Dalam hal ini, nilai tercatat diturunkan ke jumlah yang dapat dipulihkan.

p. Biaya Pemeliharaan Pesawat

Biaya inspeksi besar rangka pesawat dan perbaikan besar mesin pesawat milik sendiri dan sewa pembiayaan dikapitalisasi dan disusutkan selama periode sampai dengan inspeksi atau perbaikan besar berikutnya.

Bila terdapat komitmen untuk perawatan pesawat sesuai yang diatur dalam perjanjian sewa operasi, penyisihan diakui selama jangka waktu sewa atas kewajiban pengembalian sesuai yang dipersyaratkan dalam perjanjian tersebut. Penyisihan dibuat berdasarkan pengalaman historis, petunjuk pabrik dan, jika relevan, kewajiban kontrak untuk menentukan nilai sekarang dari perkiraan biaya masa depan dari inspeksi rangka pesawat dan perbaikan mesin berdasarkan biaya aktual yang dibebankan dalam laporan laba rugi, dihitung dengan merujuk pada periode perbaikan besar atau inspeksi berikutnya.

Biaya perbaikan dan pemeliharaan lainnya dibebankan pada saat terjadinya.

q. Beban Tangguhan

Biaya-biaya lain yang memenuhi kriteria pengakuan asset akan ditangguhkan dan diamortisasi dengan metode garis lurus berdasarkan masa manfaatnya.

r. Pengakuan Pendapatan dan Beban

Penjualan tiket penumpang dan jasa kargo awalnya diakui sebagai pendapatan diterima dimuka transportasi. Pendapatan operasional diakui pada saat penerbangan telah dilakukan. Penjualan didalamnya termasuk juga atas pemulihan *surcharges* selama tahun berjalan.

Pendapatan jasa perbaikan dan pemeliharaan pesawat atas kontrak jangka pendek diakui pada saat jasa diserahkan kepada langganan. Pendapatan jasa perbaikan dan pemeliharaan pesawat atas kontrak jangka panjang diakui dengan menggunakan metode persentase penyelesaian.

Pendapatan atas jasa perhotelan, jasa boga, biro perjalanan dan jasa sistem reservasi serta jasa lain yang berhubungan dengan penerbangan diakui sebagai pendapatan pada saat jasa diserahkan.

Pendapatan sewa diakui sesuai dengan Catatan 3o.

Pendapatan bunga diakui berdasarkan waktu terjadinya dengan acuan jumlah pokok terutang dan tingkat bunga yang sesuai.

Penghasilan dividen dari investasi saham diakui pada saat hak menerima dividen telah ditetapkan.

Beban diakui pada saat terjadi atau sesuai dengan masa manfaatnya.

s. Frequent Flyer Program

Perusahaan menyelenggarakan program “Garuda Frequent Flyer” yang menyediakan penghargaan perjalanan kepada anggotanya berdasarkan akumulasi jarak tempuh. Sebagian pendapatan penumpang diatribusikan terhadap penghargaan perjalanan yang diestimasi dan dihitung berdasarkan ekspektasi penggunaan penghargaan tersebut, ditangguhkan sampai penghargaan digunakan dan dicatat sebagai pendapatan ditangguhkan. Penghargaan yang tidak digunakan diakui sebagai pendapatan pada saat kadaluarsa.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

t. Imbalan Pasca-Kerja dan Imbalan Kerja Jangka Panjang

Imbalan Pasca-Kerja

Perhitungan imbalan pasca-kerja ditentukan dengan menggunakan metode *Projected Unit Credit*. Akumulasi keuntungan dan kerugian aktuarial bersih yang belum diakui yang melebihi 10% dari jumlah yang lebih besar diantara nilai kini kewajiban imbalan pasti atau nilai wajar aset program diakui dengan metode garis lurus selama rata-rata sisa masa kerja yang diprakirakan dari para pekerja dalam program tersebut. Biaya jasa lalu dibebankan langsung, apabila imbalan tersebut menjadi hak atau *vested*, dan sebaliknya diakui sebagai beban dengan menggunakan metode garis lurus berdasarkan periode rata-rata sampai imbalan tersebut menjadi *vested*.

Jumlah yang diakui sebagai kewajiban imbalan pasca-kerja di neraca merupakan nilai kini kewajiban imbalan pasca-kerja disesuaikan dengan keuntungan dan kerugian aktuarial belum diakui dan biaya jasa lalu belum diakui, dan dikurangi dengan nilai wajar aset program.

Imbalan Kerja Jangka Panjang

Perhitungan imbalan kerja jangka panjang ditentukan dengan menggunakan *Projected Unit Credit*. Biaya jasa lalu dan keuntungan (kerugian) aktuarial diakui langsung pada tahun yang bersangkutan.

Jumlah yang diakui sebagai kewajiban imbalan kerja jangka panjang di neraca merupakan nilai kini kewajiban imbalan kerja pasti.

u. Restrukturisasi Hutang Bermasalah

Sebelum tanggal 1 Januari 2010, selisih lebih jumlah tercatat hutang diatas jumlah pembayaran kas masa depan yang ditetapkan dalam persyaratan baru hutang dalam restrukturisasi hutang yang terbatas pada modifikasi atas persyaratan hutang langsung diakui sebagai keuntungan hasil restrukturisasi. Setelah restrukturisasi, jumlah pembayaran kas masa depan yang ditetapkan dalam persyaratan baru dikurangkan dari nilai tercatat hutang dan tidak ada beban bunga yang diakui hingga jatuh tempo hutang tersebut.

Jika nilai tercatat pinjaman lebih kecil dari jumlah pembayaran kas masa depan yang ditetapkan dalam persyaratan baru hutang dalam restrukturisasi yang terbatas pada modifikasi persyaratan, maka tidak ada keuntungan ataupun kerugian hasil restrukturisasi yang diakui. Dampak restrukturisasi tersebut diakui secara prospektif sejak saat restrukturisasi dilaksanakan. Setelah restrukturisasi, beban bunga dihitung dengan menggunakan tingkat bunga efektif konstan dikalikan dengan nilai tercatat hutang pada awal setiap periode sampai dengan jatuh temponya.

v. Kewajiban Diestimasi

Kewajiban diestimasi diakui bila Perusahaan dan anak perusahaan memiliki kewajiban kini (baik bersifat hukum maupun konstruktif) sebagai akibat peristiwa masa lalu dan besar kemungkinan Perusahaan dan anak perusahaan diharuskan menyelesaikan kewajiban serta jumlah kewajiban tersebut dapat diestimasi secara andal.

Jumlah diakui sebagai kewajiban diestimasi merupakan taksiran terbaik yang diharuskan menyelesaikan kewajiban pada tanggal neraca, dengan memperhatikan unsur risiko dan ketidakpastian yang melekat pada kewajiban. Kewajiban diestimasi diukur menggunakan estimasi arus kas untuk menyelesaikan kewajiban kini dengan jumlah tercatatnya sebesar nilai kini dari arus kas tersebut.

Bila beberapa atau keseluruhan dari manfaat ekonomis mengharuskan penyelesaian kewajiban diestimasi diharapkan dapat dipulihkan dari pihak ketiga, piutang diakui sebagai aset apabila terdapat kepastian tagihan dapat diterima dan jumlah piutang dapat diukur secara andal.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

w. Pajak Penghasilan

Beban pajak kini ditentukan berdasarkan laba kena pajak dalam tahun yang bersangkutan yang dihitung berdasarkan tarif pajak yang berlaku.

Aset dan kewajiban pajak tangguhan diakui atas konsekuensi pajak periode mendatang yang timbul dari perbedaan jumlah tercatat aset dan kewajiban menurut laporan keuangan dengan dasar pengenaan pajak aset dan kewajiban. Kewajiban pajak tangguhan diakui untuk semua perbedaan temporer kena pajak dan Aset pajak tangguhan diakui untuk perbedaan temporer yang boleh dikurangkan, sepanjang besar kemungkinan dapat dimanfaatkan untuk mengurangi laba kena pajak pada masa datang.

Pajak tangguhan diukur dengan menggunakan tarif pajak yang berlaku atau secara substansial telah berlaku pada tanggal neraca. Pajak tangguhan dibebankan atau dikreditkan dalam laporan laba rugi, kecuali pajak tangguhan yang dibebankan atau dikreditkan langsung ke ekuitas.

Aset dan kewajiban pajak tangguhan disajikan di neraca, kecuali aset dan kewajiban pajak tangguhan untuk entitas yang berbeda, atas dasar kompensasi sesuai dengan penyajian aset dan kewajiban pajak kini.

x. Aset Keuangan

Seluruh aset keuangan yang diakui dan yang tidak diakui pada tanggal pembelian atau penjualan suatu aset keuangan diatur dalam kontrak yang dimana persyaratan periode yang diperlukan aset keuangan ditentukan oleh pasar, dan pengukuran awal dengan menggunakan nilai wajar ditambah dengan biaya-biaya transaksi, kecuali aset keuangan itu diklasifikasikan sebagai "*at fair value through profit or loss*", yang mana dari awal diukur dengan menggunakan nilai wajar.

Aset keuangan Perusahaan dan anak perusahaan diklasifikasikan sebagai berikut:

- Nilai wajar pada laporan laba rugi

Derivatif keuangan diklasifikasikan dalam kategori ini kecuali ditujukan sebagai derivatif lindung nilai. Keuntungan atau kerugian dari derivatif non lindung nilai diakui dalam laporan laba rugi.

- Pinjaman dan Piutang

Bank, deposito berjangka, dana pemeliharaan pesawat dan uang jaminan atas sewa operasi, piutang usaha dan piutang lain-lain yang mempunyai jangka waktu pembayaran yang tetap dan yang tidak diperdagangkan dalam pasar aktif, diklasifikasikan dalam kategori ini. Pinjaman dan piutang diukur pada biaya perolehan diamortisasi dengan menggunakan metode suku bunga efektif, dikurangi penurunan nilai. Bunga diakui dengan menggunakan metode suku bunga efektif, kecuali untuk piutang jangka pendek di mana pengakuan bunga tidak material.

- Tersedia untuk dijual

Investasi jangka panjang dalam bentuk saham, kecuali investasi pada perusahaan asosiasi, diklasifikasikan dalam kategori ini. Bila tidak ada pasar aktif untuk investasi tersebut dan nilai wajar tidak dapat diukur dengan andal, investasi ini diukur sebesar biaya perolehan, dikurangi penurunan nilai.

Metode bunga efektif

Metode bunga efektif adalah metode yang digunakan untuk menghitung biaya perolehan yang diamortisasi dari instrumen keuangan dan mengalokasikan pendapatan bunga atau beban bunga selama periode terkait. Tingkat bunga efektif adalah tingkat bunga yang secara tepat mendiskontokan estimasi penerimaan atau pembayaran kas masa depan (termasuk semua biaya yang dibayar atau diterima yang merupakan bagian tak terpisahkan dari suku bunga efektif, biaya transaksi dan premium atau diskonto lainnya), selama perkiraan umur dari instrumen keuangan, atau jika lebih tepat, digunakan periode yang lebih pendek atas nilai tercatat bersih pada pengakuan awal.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Pendapatan diakui berdasarkan suku bunga efektif untuk instrumen keuangan selain instrumen keuangan yang dinilai pada nilai wajar melalui laporan laba rugi.

Penurunan nilai aset keuangan

Aset keuangan, selain yang dinilai pada nilai wajar melalui laporan laba rugi, dievaluasi terhadap indikator penurunan nilai pada setiap tanggal neraca. Aset keuangan diturunkan nilainya bila terdapat bukti yang objektif, sebagai akibat dari satu atau lebih peristiwa yang terjadi setelah pengakuan awal aset keuangan, yang berdampak pada estimasi arus kas masa depan dari investasi.

- Aset keuangan diukur pada *amortized cost*

Dalam penentuan apakah terdapat bukti objektif bahwa kerugian atas penurunan nilai telah terjadi atas aset keuangan, manajemen mempertimbangkan beberapa faktor seperti, pengalaman kolektibilitas pembayaran di masa lalu, kegagalan atau peningkatan signifikan atas jumlah pembayaran tertunda atas kredit rata-rata sebelumnya, termasuk yang diakui kesulitan keuangan debitur.

Untuk aset keuangan yang diukur pada biaya perolehan diamortisasi, penurunan nilai adalah sebesar perbedaan antara nilai tercatat dengan nilai kini estimasi arus kas masa depan yang, didiskonto dengan tingkat suku bunga efektif awal dari aset keuangan tersebut.

Nilai tercatat aset keuangan diturunkan secara langsung melalui kerugian penurunan nilai untuk seluruh aset keuangan, kecuali untuk piutang usaha dan piutang lain-lain dimana nilai tercatat diturunkan melalui akun penyisihan. Bila piutang usaha atau piutang lain-lain tidak tertagih, piutang dihapuskan terhadap akun penyisihan. Pemulihan dikemudian hari dari jumlah yang dihapuskan sebelumnya, dikreditkan terhadap akun penyisihan. Perubahan nilai tercatat akun penyisihan diakui dalam laporan laba rugi.

- Aset keuangan diukur pada biaya, dikurangi kerugian penurunan nilai

Jika terdapat bukti objektif bahwa rugi penurunan nilai telah terjadi atas aset keuangan yang diukur pada biaya, seperti kesulitan keuangan signifikan pada penerbit atau terjadi perubahan lingkungan operasi yang merugikan penerbit, kerugian penurunan nilai diukur sebesar selisih antara nilai tercatat aset dengan nilai kini dari nilai estimasi arus kas masa depan yang didiskontokan pada tingkat pengembalian pasar atas aset keuangan sejenis. Kerugian penurunan nilai tersebut tidak dihapus pada periode berikutnya.

Penghentian pengakuan aset keuangan

Perusahaan menghentikan pengakuan aset keuangan jika dan hanya jika hak kontraktual atas arus kas yang berasal dari aset berakhir, atau Perusahaan mentransfer aset keuangan dan secara substansial mentransfer seluruh risiko dan manfaat atas kepemilikan aset kepada entitas lain. Jika Perusahaan tidak mentransfer serta tidak memiliki secara substansial atas seluruh risiko dan manfaat kepemilikan serta masih mengendalikan aset yang ditransfer, maka Perusahaan mengakui keterlibatan berkelanjutan atas aset yang ditransfer dan kewajiban terkait sebesar jumlah yang mungkin harus dibayar. Jika Perusahaan memiliki secara substansial seluruh risiko dan manfaat kepemilikan aset keuangan yang ditransfer, Perusahaan masih mengakui aset keuangan dan juga mengakui pinjaman yang dijamin sebesar pinjaman yang diterima.

y. Kewajiban Keuangan dan Instrumen Ekuitas

Klasifikasi sebagai hutang atau ekuitas

Kewajiban keuangan dan instrumen ekuitas yang diterbitkan oleh Perusahaan dan anak perusahaan diklasifikasikan sesuai substansi perjanjian kontrak dan definisi kewajiban keuangan dan instrumen ekuitas.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Instrumen ekuitas

Instrumen ekuitas adalah setiap kontrak yang membuktikan hak residual atas aset Perusahaan setelah dikurangi seluruh kewajibannya. Instrumen ekuitas dicatat sebesar hasil yang diterima, setelah dikurangi biaya penerbitan langsung.

Perolehan kembali atas saham Perusahaan yang sebelumnya diterbitkan dihitung menggunakan metode biaya. *Treasury stock* tersebut dicatat pada harga perolehan dan disajikan sebagai pengurang jumlah modal saham.

Kewajiban keuangan lainnya

Hutang bank, hutang jangka panjang, hutang usaha dan hutang lainnya pada awalnya dinilai berdasarkan nilai wajar, setelah dikurangi biaya transaksi, dan selanjutnya dinilai berdasarkan biaya perolehan yang diamortisasi, dengan menggunakan metode suku bunga efektif, dan beban bunga diakui berdasarkan suku bunga efektif.

Penghentian pengakuan kewajiban keuangan

Kewajiban keuangan dihentikan pengakuannya jika, dan hanya jika, kewajiban Perusahaan telah dibebaskan, dibatalkan atau berakhir.

z. Instrumen keuangan derivatif

Instrumen derivatif awalnya diakui sebesar nilai wajar pada tanggal kontrak derivatif dibuat dan kemudian dinilai kembali sebesar nilai wajarnya pada setiap tanggal neraca. Semua derivatif dicatat sebagai aset apabila nilai wajarnya positif, jika sebaliknya, derivatif dicatat sebagai kewajiban.

Perubahan nilai wajar instrumen derivatif keuangan yang ditujukan untuk lindung arus kas masa depan yang efektif diakui sebagai bagian dari ekuitas dan bagian yang tidak efektif langsung diakui dalam laporan laba rugi. Jika transaksi lindung nilai mengakibatkan pengakuan aset atau kewajiban, akumulasi keuntungan dan kerugian dalam ekuitas direklasifikasi ke laporan laba rugi dalam periode yang sama selama aset atau kewajiban yang terkait mempengaruhi laba rugi. Untuk lindung nilai yang tidak mengakibatkan pengakuan aset atau kewajiban, jumlah yang ditangguhkan dalam ekuitas diakui dalam laporan laba rugi pada periode yang sama dimana item yang dilindungi nilai mempengaruhi laba atau rugi bersih.

Untuk lindung nilai efektif terhadap eksposur perubahan nilai wajar, item yang dilindungi nilai disesuaikan dengan perubahan nilai wajar yang atribusikan terhadap risiko yang dilindungi nilai dan perubahan tersebut langsung diakui dalam laporan laba rugi.

aa. Laba per Saham

Laba bersih per saham dasar dihitung dengan membagi laba bersih dengan jumlah rata-rata tertimbang saham yang beredar pada tahun yang bersangkutan.

Laba per saham dilusian dihitung dengan membagi laba bersih dengan jumlah rata-rata tertimbang saham biasa yang telah disesuaikan dengan dampak dari semua efek berpotensi bersifat dilutif pada saham.

bb. Informasi Segmen

Informasi segmen disusun sesuai dengan kebijakan akuntansi yang digunakan dalam penyusunan dan penyajian laporan keuangan konsolidasian. Bentuk primer pelaporan segmen adalah segmen usaha, sedangkan segmen sekunder adalah segmen geografis.

Segmen usaha adalah komponen perusahaan yang terlibat dalam menghasilkan produk atau jasa individual maupun kelompok produk atau jasa terkait dan komponen itu memiliki risiko serta tingkat pengembalian yang berbeda dengan segmen usaha lainnya.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Segmen geografis adalah komponen perusahaan yang dapat dipisahkan berdasarkan lingkungan ekonomi tertentu yang menghasilkan produk atau jasa, setiap komponen memiliki risiko dan tingkat pengembalian yang berbeda tergantung pada letak operasi pada lingkungan ekonomi.

Aset dan kewajiban yang digunakan bersama dalam satu segmen atau lebih dialokasikan kepada setiap segmen, jika dan hanya jika, pendapatan dan beban yang terkait juga dialokasikan kepada segmen.

4. KAS DAN SETARA KAS

	30 September				
	2009		31 Desember		
	2010	(Tidak diaudit)	2009	2008	2007
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Kas					
Rupiah	7.589.281.347	6.451.071.979	3.874.366.602	3.704.233.726	8.578.968.190
Dolar Amerika Serikat	6.321.722.931	5.346.121.923	2.054.536.801	4.971.717.298	9.293.831.051
Mata uang asing lainnya	1.556.005.217	1.811.308.606	6.850.304.084	8.638.908.554	1.567.348.861
Jumlah	15.467.009.495	13.608.502.508	12.779.207.487	17.314.859.578	19.440.148.102
Bank					
Bank Mandiri	415.801.132.406	529.714.777.205	58.228.797.411	269.092.029.875	149.374.438.835
Citibank N.A	272.962.180.245	126.903.124.933	287.004.736.019	294.696.676.144	261.238.184.367
Bank Negara Indonesia	241.539.338.871	309.471.234.357	122.471.612.401	646.044.251.913	1.111.133.878.918
Bank of China	86.018.865.194	57.343.676.750	63.965.320.473	49.843.861.102	72.925.135.248
Bank Rakyat Indonesia	64.963.777.142	24.757.200	819.857.720	4.648.384.142	1.884.965.923
National Australian Bank	53.470.196.373	44.563.961.277	43.948.604.183	31.471.776.841	31.544.179.670
Mizuho Bank	28.464.923.259	3.397.506.237	1.373.078.285	3.281.749.162	1.646.826.821
Saudi Arabian Bank	26.565.166.077	24.094.410.785	9.591.443.221	4.461.496.490	46.280.587.748
Commonwealth Bank of Australia	23.474.758.785	9.729.427.760	31.980.246.536	10.381.385.455	12.965.744.002
Llyods Bank Ltd	12.235.037.006	3.837.810.312	3.715.938.954	1.958.219.385	517.204.601
California Bank and Trust	12.177.717.529	9.142.585.860	2.607.792.556	13.977.508.342	16.430.403.853
Industrial and Commercial Bank of China	9.978.292.555	6.454.999.796	7.399.243.447	4.663.921.871	3.418.676.025
The Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ	6.785.682.788	-	-	-	-
Korean Exchange Bank	6.006.597.827	5.174.992.752	3.309.162.356	8.416.199.381	6.446.566.213
Bank Central Asia	4.385.784.316	2.028.546.155	3.262.763.043	11.086.831.385	18.778.188.876
Bank Internasional Indonesia	587.521.219	104.043.536	3.154.087.583	2.892.922.482	946.838.881
Deutsche Bank	-	-	720.536.765	9.902.661.043	32.169.454.914
Lain-lain (dibawah Rp 3 miliar)	22.669.043.375	35.264.427.552	35.204.126.995	42.706.881.737	56.592.937.917
Jumlah	1.288.086.014.967	1.167.250.282.467	678.757.347.948	1.409.526.756.750	1.824.294.212.812
Deposito berjangka					
Bank Negara Indonesia	351.117.640.000	219.245.710.000	682.705.401.144	733.648.100.000	545.802.796.520
Bank Rakyat Indonesia	40.000.000.000	40.000.000.000	200.000.000.000	-	210.000.000.000
Bank Bukopin	38.876.722.875	30.040.000.000	32.448.290.875	45.190.000.000	55.070.000.000
Bank CIMB Niaga	14.000.000.000	3.450.000.000	15.450.000.000	86.870.000.000	144.973.900.000
Citibank N.A	13.255.305.000	10.256.450.000	4.970.000.000	2.836.000.000	16.103.925.712
National Australian Bank	8.629.970.000	8.508.640.000	8.431.810.000	-	18.131.193.628
Bank Tabungan Pensiun Nasional	8.000.000.000	-	-	-	-
Bank Mandiri	6.192.400.000	5.431.904.254	38.835.592.479	230.272.700.000	19.285.000.000
Bank Danamon	5.000.000.000	-	-	-	-
Bank Mega Syariah	4.625.810.074	4.328.224.422	4.406.384.776	8.188.056.770	-
Bank Korea	3.043.301.580	3.178.844.800	2.484.744.000	-	-
Bank Himpunan Saudara	2.800.000.000	4.550.000.000	5.700.000.000	4.000.000.000	4.300.000.000
Bank Permata	2.700.000.000	16.350.000.000	11.600.000.000	14.500.000.000	25.000.000.000
Bank Mega	1.800.000.000	10.600.000.000	20.600.000.000	41.379.999.927	48.900.000.000
Bank Artha Graha	1.154.501.742	1.081.662.071	1.100.469.418	1.009.180.328	-
Bank Pembangunan Daerah Jatim	1.050.000.000	-	-	-	775.000.000
Bank Internasional Indonesia	-	2.188.603.600	2.222.256.806	2.053.332.566	1.000.000.000
Bank Ekspor Indonesia	-	-	-	5.000.000.000	17.500.000.000
Bank of China	-	-	-	-	19.048.200.000
Jumlah	502.245.651.271	359.210.039.147	1.030.954.949.498	1.174.947.369.591	1.125.890.015.860
Jumlah	1.805.798.675.733	1.540.068.824.122	1.722.491.504.933	2.601.788.985.919	2.969.624.376.774

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

	30 September		31 Desember		
	2009		2009	2008	2007
	2010	(Tidak diaudit)			
Tingkat suku bunga per tahun					
Rupiah	5,25% - 7,25%	6,75% - 9,25%	6,75% - 9,25%	7,50% - 13,50%	8,00% - 8,25%
Dolar Amerika Serikat	2,50% - 3,75%	2,50% - 3,75%	2,50% - 3,75%	3,75% - 6,00%	3,55% - 4,73%
Dolar Australia	2,00% - 2,25%	2,88%	2,88%	-	6,50%
Won Korea	2,78%	2,78%	2,78%	-	-
Renmimbi Cina	-	-	-	-	2,88%

Kas dan setara kas dalam mata uang fungsional dan mata uang non-fungsional dari Perusahaan dan anak perusahaan adalah sebagai berikut:

	30 September		31 Desember		
	2009		2009	2008	2007
	2010	(Tidak diaudit)			
Mata uang fungsional					
Rupiah	369.653.574.918	659.052.394.764	725.451.974.248	1.790.582.077.265	1.807.665.224.640
Mata uang non fungsional					
Dolar Amerika Serikat	1.052.993.850.128	649.631.582.679	677.885.931.040	559.297.844.361	743.226.721.281
Dolar Australia	113.141.367.298	76.941.180.835	141.585.236.610	76.786.363.843	127.886.839.706
Renmimbi Cina	96.111.922.899	63.908.186.762	71.364.563.920	54.507.782.973	76.522.983.984
Yen Jepang	56.555.783.680	6.238.426.091	24.599.457.494	20.469.536.894	8.104.624.889
Riyal Saudi Arabia	26.886.100.349	24.452.994.836	9.591.443.221	4.461.496.490	46.414.131.340
Euro	21.530.442.203	11.180.655.219	6.784.358.929	24.662.134.959	69.923.212.096
Dolar Singapura	15.257.446.848	11.292.703.221	13.969.714.159	25.813.594.976	28.350.248.250
Poundsterling Inggris	13.008.781.057	3.926.080.843	5.630.455.676	2.032.017.423	1.888.236.706
Dolar Hongkong	10.650.527.609	4.848.886.968	13.852.898.992	7.633.473.726	7.484.458.020
Won Korea	10.399.922.050	12.551.724.158	6.065.957.799	13.540.149.494	30.923.407.973
Mata uang asing lainnya (dibawah Rp 5 miliar)	19.608.956.694	16.044.007.746	25.709.512.845	22.002.513.515	21.234.287.889

5. INVESTASI JANGKA PENDEK

	30 September		31 Desember		
	2009		2009	2008	2007
	2010	(Tidak diaudit)			
Deposito berjangka					
Bank CIMB Niaga	-	11.000.000.000	11.000.000.000	11.000.000.000	11.621.654.000
Citibank N.A.	-	-	-	3.600.000.000	-
Jumlah	-	11.000.000.000	11.000.000.000	14.600.000.000	11.621.654.000
Tingkat bunga per tahun	-	6,75% - 9,25%	6,75% - 9,25%	8,34% - 10,14%	7,60% - 7,75%

Deposito berjangka pada Bank CIMB Niaga digunakan sebagai jaminan atas pinjaman PT Mandira Erajasa Wahana (Catatan 18).

Deposito berjangka pada Citibank N.A mempunyai jangka waktu lebih dari tiga bulan.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

6. PIUTANG USAHA

a. Berdasarkan Debitur

	30 September		31 Desember		
	2009		2008		2007
	2010	(Tidak diaudit)	2009	2008	Rp
Pihak hubungan istimewa (Catatan 45)	19.607.712.061	16.795.981.401	16.800.344.951	14.441.722.512	20.647.140.599
Pihak ketiga					
Jasa penerbangan					
Agen penumpang	617.445.778.240	454.156.684.152	512.630.479.449	407.547.492.793	539.630.789.542
Agen kargo	96.757.759.180	82.795.842.126	94.862.157.171	74.822.956.011	84.184.156.919
Kartu kredit	29.161.260.375	15.638.646.844	12.456.861.561	22.349.145.690	14.975.004.070
Perusahaan penerbangan	7.919.981.263	18.067.357.033	651.639.575	42.799.934.844	176.204.172.267
Pos	7.294.905.084	8.191.426.765	10.126.671.972	8.049.205.717	5.197.061.642
Haji	-	105.426.187	182.397.708.852	119.245.609	-
Lain-lain	179.949.591.973	88.585.968.731	49.613.012.516	58.424.554.779	22.284.060.696
Sub jumlah	938.529.276.115	667.541.351.838	862.738.531.096	614.112.535.443	842.475.245.136
Non jasa penerbangan	510.631.162.134	539.779.885.520	488.058.453.606	523.092.301.510	483.745.139.347
Jumlah	1.449.160.438.249	1.207.321.237.358	1.350.796.984.702	1.137.204.836.953	1.326.220.384.483
Penyisihan piutang ragu-ragu	(323.003.536.553)	(317.039.297.751)	(300.987.097.923)	(319.813.484.264)	(260.572.903.748)
Jumlah	1.126.156.901.696	890.281.939.607	1.049.809.886.779	817.391.352.689	1.065.647.480.735
Jumlah bersih	1.145.764.613.757	907.077.921.008	1.066.610.231.730	831.833.075.201	1.086.294.621.334

b. Berdasarkan Umur Piutang

	30 September		31 Desember		
	2009		2008		2007
	2010	(Tidak diaudit)	2009	2008	Rp
Belum jatuh tempo	583.511.098.636	394.993.152.604	225.129.114.066	189.084.642.287	386.602.345.683
Jatuh tempo					
1 - 60 hari	345.114.788.009	299.743.443.034	495.529.983.301	404.556.310.413	451.534.126.080
61 - 180 hari	117.750.796.625	115.094.184.173	277.894.658.865	160.728.540.015	112.852.107.362
181 - 360 hari	176.146.652.124	44.046.944.621	12.533.321.745	180.079.020.430	116.512.491.327
> 360 hari	246.244.814.916	370.239.494.327	356.510.251.676	217.198.046.320	279.366.454.630
Jumlah	1.468.768.150.310	1.224.117.218.759	1.367.597.329.653	1.151.646.559.465	1.346.867.525.082
Penyisihan piutang ragu-ragu	(323.003.536.553)	(317.039.297.751)	(300.987.097.923)	(319.813.484.264)	(260.572.903.748)
Jumlah bersih	1.145.764.613.757	907.077.921.008	1.066.610.231.730	831.833.075.201	1.086.294.621.334

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

c. Berdasarkan Mata Uang

	30 September		31 Desember		
	2009		2009	2008	2007
	2010	(Tidak diaudit)			
		Rp	Rp	Rp	Rp
Rupiah	957.437.659.610	615.051.974.080	864.357.018.649	513.613.065.760	747.466.523.444
Yen Jepang	155.497.077.586	78.758.339.120	64.915.392.921	73.538.226.399	95.542.051.498
Dolar Amerika Serikat	74.405.475.469	292.291.436.085	291.297.756.786	434.307.263.246	366.487.301.218
Dolar Australia	49.552.621.817	50.368.506.928	64.349.231.557	23.536.172.292	48.270.532.267
Mata uang asing lainnya	231.875.315.828	187.646.962.546	82.677.929.740	106.651.831.768	89.101.116.655
Jumlah	1.468.768.150.310	1.224.117.218.759	1.367.597.329.653	1.151.646.559.465	1.346.867.525.082
Penyisihan piutang ragu-ragu	(323.003.536.553)	(317.039.297.751)	(300.987.097.923)	(319.813.484.264)	(260.572.903.748)
Jumlah bersih	1.145.764.613.757	907.077.921.008	1.066.610.231.730	831.833.075.201	1.086.294.621.334

Mutasi penyisihan piutang ragu-ragu:

	30 September		31 Desember		
	2009		2009	2008	2007
	2010	(Tidak diaudit)			
		Rp	Rp	Rp	Rp
Saldo awal periode	300.987.097.923	319.813.484.264	319.813.484.264	260.572.903.748	260.591.672.003
Penambahan	62.738.780.701	19.738.881.653	15.173.617.536	112.127.700.530	7.561.049.512
Pengurangan	(40.722.342.071)	(22.513.068.166)	(34.000.003.877)	(52.887.120.014)	(7.579.817.767)
Saldo akhir periode	323.003.536.553	317.039.297.751	300.987.097.923	319.813.484.264	260.572.903.748

Manajemen berpendapat bahwa penyisihan piutang ragu-ragu cukup untuk menutup kerugian yang mungkin timbul akibat tidak tertagihnya piutang. Manajemen juga berpendapat bahwa tidak terdapat risiko yang terkonsentrasi secara signifikan atas piutang kepada pihak ketiga.

Piutang usaha dalam mata uang selain mata uang fungsional Perusahaan dan anak perusahaan adalah sebagai berikut:

	30 September		31 Desember		
	2009		2009	2008	2007
	2010	(Tidak diaudit)			
		Rp	Rp	Rp	Rp
Yen Jepang	155.497.077.586	78.758.339.120	64.915.392.921	73.538.226.399	95.542.051.498
Dolar Amerika Serikat	74.405.475.469	292.291.436.085	291.297.756.786	434.307.263.246	366.487.301.218
Dolar Australia	49.552.621.817	50.368.506.928	64.349.231.557	23.536.172.292	48.270.532.267
Mata uang asing lainnya	231.875.315.828	187.646.962.546	82.677.929.740	106.651.831.768	89.101.116.655

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

7. PIUTANG LAIN-LAIN

	30 September		31 Desember		
	2009		2008		2007
	2010	(Tidak diaudit)	2009	Rp	Rp
Piutang pegawai	2.169.614.987	1.326.143.622	1.509.276.402	3.492.455.728	4.118.574.030
Pendapatan masih harus diterima	118.815.927	248.189.469	1.070.511.274	6.034.163.330	396.440.362
Kementerian Negara BUMN	-	-	-	47.449.520.000	-
Lain-lain	12.133.988.580	4.359.328.034	13.217.715.774	9.161.910.061	7.227.090.202
Jumlah	14.422.419.494	5.933.661.125	15.797.503.450	66.138.049.119	11.742.104.594

Piutang kepada Kementerian Negara BUMN merupakan piutang atas penjualan tanah dan bangunan, yang pembayarannya telah diterima di tahun 2009. Manajemen berkeyakinan bahwa piutang lain-lain akan dapat ditagih seluruhnya karenanya tidak terdapat penyisihan atas piutang tak tertagih.

8. PERSEDIAAN

	30 September		31 Desember		
	2009		2008		2007
	2010	(Tidak diaudit)	2009	Rp	Rp
Suku cadang	484.470.963.323	600.374.434.973	588.551.524.608	505.333.622.450	353.872.572.377
Persediaan umum					
Jasa boga	86.366.731.355	36.887.419.176	22.333.432.875	36.694.073.460	25.754.403.919
Dokumen	6.289.234.813	5.802.501.940	5.415.610.685	5.849.377.637	5.058.243.020
Lain-lain	30.063.334.033	38.730.224.710	72.180.848.873	18.344.781.648	15.417.781.399
Jumlah	607.190.263.524	681.794.580.799	688.481.417.041	566.221.855.195	400.103.000.715
Penyisihan penurunan nilai persediaan	(8.349.870.366)	(66.375.443.204)	(70.363.802.991)	(50.049.862.942)	(3.124.254.384)
Jumlah bersih	598.840.393.158	615.419.137.595	618.117.614.050	516.171.992.253	396.978.746.331

Pada tahun 2010, persediaan suku cadang yang tidak digunakan untuk kegiatan operasi Perusahaan dengan biaya perolehan Rp 69.469.953.264 dan penyisihan penurunan nilai sebesar Rp 62.555.700.695 direklasifikasi ke aset lain-lain.

Perubahan penyisihan penurunan nilai persediaan adalah sebagai berikut:

	30 September		31 Desember		
	2009		2008		2007
	2010	(Tidak diaudit)	2009	Rp	Rp
Saldo awal periode	70.363.802.991	50.049.862.942	50.049.862.942	3.124.254.384	14.435.537.662
Penambahan	541.788.070	26.602.952.364	30.572.423.181	46.925.608.558	-
Penghapusan	-	(10.277.372.102)	(10.258.483.132)	-	-
Pemulihan		-	-	-	(11.311.283.278)
Reklasifikasi ke aset lain-lain	(62.555.720.695)	-	-	-	-
Saldo akhir periode	8.349.870.366	66.375.443.204	70.363.802.991	50.049.862.942	3.124.254.384

Manajemen berpendapat bahwa penyisihan penurunan nilai persediaan tersebut cukup untuk menutup kerugian yang mungkin timbul dari penurunan nilai persediaan.

Pada tanggal 30 September 2010 persediaan telah diasuransikan kepada PT Asuransi Jasa Indonesia dan 30 September 2009 serta 31 Desember 2009, 2008 dan 2007, persediaan telah diasuransikan kepada PT Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) dan PT IBS Broking Service terhadap risiko kebakaran dan risiko lainnya berdasarkan suatu paket polis dengan nilai pertanggungan masing-masing sebesar USD 150.000.000, USD 200.000.000, USD 150.000.000, USD 200.000.000 dan USD 217.918.870. Manajemen berpendapat bahwa nilai pertanggungan tersebut cukup untuk menutup kemungkinan kerugian atas persediaan yang dipertanggungkan.

Pada tanggal 30 September 2010 dan 2009 serta 31 Desember 2009, 2008 dan 2007 tidak terdapat persediaan yang digunakan sebagai jaminan.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

9. UANG MUKA DAN BIAYA DIBAYAR DIMUKA

	30 September		31 Desember		
	2009		2009	2008	2007
	2010	(Tidak diaudit)			
Perbaikan pesawat	285.251.084.940	304.036.853.723	247.209.660.108	82.726.545.868	435.622.545.786
Sewa dibayar dimuka	163.767.680.857	-	-	-	-
Uang muka sewa untuk ECA (Catatan 25)	98.163.999.998	-	-	-	-
Bahan bakar	90.742.468.907	104.689.466.342	138.631.433.298	232.276.510.831	282.361.881.678
Suku cadang	82.050.954.152	70.672.581.353	56.581.641.818	70.924.202.206	18.569.417.412
Sewa pesawat	76.999.002.635	34.166.381.137	119.906.204.361	109.254.540.969	130.494.480.728
Perjalanan dinas	27.318.108.165	22.018.122.516	25.855.935.324	9.203.851.745	7.604.953.461
Sewa gedung	11.405.585.455	17.633.263.537	13.914.861.906	8.151.050.881	7.741.335.256
Asuransi	5.913.953.603	8.875.482.295	5.210.345.054	4.724.186.621	1.482.664.291
Lain-lain	47.177.805.216	46.741.505.567	35.763.848.946	31.710.752.482	23.833.156.046
Jumlah	888.790.643.928	608.833.656.470	643.073.930.815	548.971.641.603	907.710.434.658

10. PAJAK DIBAYAR DIMUKA

	30 September		31 Desember		
	2009		2009	2008	2007
	2010	(Tidak diaudit)			
Perusahaan					
Taksiran Pajak Penghasilan Badan					
Lebih Bayar					
Tahun 2010	16.788.223.058	-	-	-	-
Tahun 2009	88.675.781.109	22.771.553.681	89.274.749.341	-	-
Tahun 2008	20.984.961.155	23.357.437.147	20.984.961.155	21.305.203.781	-
Tahun 2007	-	-	-	6.448.157.181	6.450.900.722
Tahun 2006	-	-	-	-	6.372.924.243
Pajak Pertambahan Nilai	21.379.918.123	11.449.057.497	-	-	-
Sub Jumlah	147.828.883.445	57.578.048.325	110.259.710.496	27.753.360.962	12.823.824.965
Anak perusahaan					
Taksiran Pajak Penghasilan Badan					
Lebih Bayar					
Tahun 2010	28.068.015.564	-	-	-	-
Tahun 2009	8.966.932.098	18.762.416.962	20.346.820.901	-	-
Tahun 2008	4.639.437.532	7.046.100.339	4.821.812.032	18.687.657.837	-
Tahun 2007	-	-	-	-	26.514.679.089
Pajak Pertambahan Nilai	8.999.223.824	181.618.560	9.815.406	499.936.015	1.882.382.236
Sub jumlah	50.673.609.018	25.990.135.861	25.178.448.339	19.187.593.852	28.397.061.325
Jumlah	198.502.492.463	83.568.184.186	135.438.158.835	46.940.954.814	41.220.886.290

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

11. DANA PERAWATAN PESAWAT DAN UANG JAMINAN

	30 September		31 Desember 2009 Rp	(Disajikan kembali - Catatan 54)	
	2010	2009 (Tidak diaudit)		31 Desember 2008 Rp	31 Desember 2007 Rp
	Rp	Rp		Rp	Rp
Dana perbaikan pesawat (Catatan 49)	1.215.426.128.563	932.584.206.072	1.032.205.782.837	706.832.278.934	451.517.057.322
Uang jaminan sewa operasi (Catatan 49)	558.114.573.392	752.819.504.161	609.632.121.118	484.397.686.129	328.947.871.343
Jumlah	1.773.540.701.955	1.685.403.710.233	1.641.837.903.955	1.191.229.965.063	780.464.928.665

12. UANG MUKA PEMBELIAN PESAWAT

Akun ini merupakan uang muka pembelian pesawat 6 Airbus tipe A-330 dengan jadwal pengiriman mulai Oktober 2012 sampai dengan Oktober 2014, 10 Boeing 777-300ER dengan jadwal pengiriman mulai Mei 2013 sampai dengan Januari 2016, Boeing 737-800 sebanyak 25 pesawat dengan jadwal pengiriman mulai Juni 2009 sampai dengan Februari 2016 (Catatan 50a dan 50b) dengan rincian sebagai berikut:

	30 September		31 Desember 2009 Rp	(Disajikan kembali - Catatan 54)	
	2010	2009 (Tidak diaudit)		31 Desember 2008 Rp	31 Desember 2007 Rp
	Rp	Rp		Rp	Rp
A330					
Saldo awal	79.462.300.562	4.826.539.620	4.826.539.620	4.826.539.620	4.826.539.620
Penambahan	-	12.198.060.000	79.462.300.562	-	-
Pengurangan	(4.023.835.645)	-	(4.826.539.620)	-	-
Saldo akhir	75.438.464.917	17.024.599.620	79.462.300.562	4.826.539.620	4.826.539.620
B777-300ER					
Saldo awal	445.928.198.000	519.458.911.500	519.458.911.500	108.052.036.490	108.052.036.490
Penambahan	-	-	-	411.406.875.010	-
Pengurangan	(22.581.044.920)	(60.200.306.730)	(73.530.713.500)	-	-
Saldo akhir	423.347.153.080	459.258.604.770	445.928.198.000	519.458.911.500	108.052.036.490
B737-800					
Saldo awal	1.265.745.464.414	1.377.323.828.100	1.377.323.828.100	280.888.774.433	87.852.614.230
Penambahan	318.112.766.044	536.796.976.905	658.522.875.000	1.096.435.053.667	193.036.160.203
Pengurangan	(1.054.031.394.689)	(277.113.534.951)	(770.101.238.686)	-	-
Saldo akhir	529.826.835.769	1.637.007.270.054	1.265.745.464.414	1.377.323.828.100	280.888.774.433
Total Saldo Akhir	1.028.612.453.766	2.113.290.474.444	1.791.135.962.976	1.901.609.279.220	393.767.350.543

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

13. INVESTASI SAHAM

Tempat kedudukan	Percentase kepemilikan %	30 September		31 Desember		
		2010 Rp	(Tidak diaudit) Rp	2009 Rp	2008 Rp	2007 Rp
Perusahaan Asosiasi - Metode ekuitas						
PT Gapura Angkasa	Jakarta	37,5	117.263.515.116	110.018.391.135	117.747.653.117	110.013.623.118
PT Aeroprime	Jakarta	40	7.346.144.084	6.524.940.161	7.384.794.369	6.729.531.426
PT Aeronurti Catering Services	Jakarta	45	1.174.741.613	1.317.066.280	1.812.673.586	1.914.619.883
Tersedia untuk dijual - sebesar biaya						
PT Merpati Nusantara Airlines	Jakarta	4,21	59.088.507.084	59.088.507.084	59.088.507.084	59.088.507.084
Papas Limited	Hongkong	17,65	3.642.432.474	3.642.432.474	3.642.432.474	3.642.432.474
Abacus International Holdings Ltd.	Singapura	1,96	3.524.943.542	3.524.943.554	3.524.943.554	3.524.943.554
PT Nusa Dua Graha International	Bali	8,00	12.110.450.000	12.110.450.000	12.110.450.000	12.110.450.000
PT Arthaloka Indonesia	Jakarta	3,00	5.115.266.951	5.115.266.951	5.115.266.951	5.115.266.951
PT Bumi Minang Padang Plaza	Padang	10,00	3.000.000.000	3.000.000.000	3.000.000.000	3.000.000.000
Garuda Orient Holidays Japan Co., Ltd	Jepang	10,00	-	427.212.609	427.212.609	427.212.609
Jumlah			212.266.000.864	204.769.210.248	213.853.933.744	205.566.587.099
						198.815.634.070

Mutasi investasi pada perusahaan asosiasi:

	30 September		31 Desember		
	2010 Rp	2009 (Tidak diaudit) Rp	2009 Rp	2008 Rp	2007 Rp
			2009 Rp	2008 Rp	2007 Rp
PT Gapura Angkasa					
Saldo awal periode	117.747.653.117	110.013.623.118	110.013.623.118	103.436.370.452	101.958.290.441
Bagian laba bersih	6.394.329.449	4.024.205.469	11.753.467.451	8.691.291.411	2.835.353.774
Deviden	(6.878.467.450)	(4.019.437.452)	(4.019.437.452)	(1.972.288.745)	(1.125.000.000)
Tantiem	-	-	-	(141.750.000)	-
Saldo akhir periode	117.263.515.116	110.018.391.135	117.747.653.117	110.013.623.118	103.668.644.215
PT Aeroprime					
Saldo awal periode	7.384.794.369	6.729.531.426	6.729.531.426	6.041.704.058	5.633.903.765
Bagian laba bersih	654.971.101	361.851.113	1.221.705.321	990.266.870	510.762.089
Deviden	(693.621.386)	(566.442.378)	(566.442.378)	(302.439.502)	(102.961.796)
Saldo akhir periode	7.346.144.084	6.524.940.161	7.384.794.369	6.729.531.426	6.041.704.058
PT Aeronurti Catering Services					
Saldo awal periode	1.812.673.586	1.914.619.883	1.914.619.883	2.196.473.125	2.509.459.595
Bagian rugi bersih	(637.931.973)	(597.553.603)	(101.946.297)	(281.853.242)	(312.986.470)
Saldo akhir periode	1.174.741.613	1.317.066.280	1.812.673.586	1.914.619.883	2.196.473.125

PT Aero Wisata, anak perusahaan, mempunyai investasi saham pada PT Belitung Inti Permai yang nilainya sudah diturunkan penuh pada tahun 1997. Manajemen anak perusahaan percaya bahwa investasi ini tidak akan pulih karena pembangunan Belitung Beach Hotel sudah dihentikan sejak tahun 1994. Biaya awal investasi senilai Rp 2.059.740.000.

Perusahaan tidak melakukan penyisihan atas investasi-tersedia untuk dijual pada Merpati karena manajemen berkeyakinan bahwa Merpati masih memiliki prospek usaha dimasa depan.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

14. ASET TETAP

	1 Januari 2010	Penambahan	Pengurangan	Reklasifikasi	Surplus revaluasi	30 September 2010	30 September 2010	
							Biaya perolehan	Revaluasi
Biaya Perolehan/revaluasi:								
Aset pesawat								
Pemilikan langsung								
Rangka pesawat	3.361.346.504.732	-	-	8.889.792.801	(469.986.856.040)	2.900.249.441.493	-	2.900.249.441.493
Mesin	2.327.548.496.986	-	(186.163.524.723)	415.976.006.300	(70.126.508.034)	2.487.234.470.529	-	2.487.234.470.529
<i>Simulator</i>	188.103.679.827	-	-	-	-	188.103.679.827	188.103.679.827	-
<i>Rotable parts</i>	504.183.806.292	17.030.255.517	-	29.799.778.566	-	551.013.840.375	551.013.840.375	-
Aset Pemeliharaan								
Rangka pesawat	310.704.445.867	86.286.711.749	(110.191.699.444)	-	-	286.799.458.172	286.799.458.172	-
Mesin	1.762.299.223.662	225.997.602.989	(1.012.955.662.793)	-	-	975.341.163.858	975.341.163.858	-
Aset dalam penyelesaian	649.750.138.697	-	(115.820.808.300)	(424.865.799.101)	-	109.063.531.296	109.063.531.296	-
Aset sewa pembiayaan								
Rangka pesawat	1.362.534.630.104	-	-	-	-	1.362.534.630.104	1.362.534.630.104	-
Mesin	596.645.583.439	23.765.518.655	(60.850.122.144)	-	-	559.560.979.950	559.560.979.950	-
Pemugaran kabin pesawat	-	381.819.175.018	-	-	-	381.819.175.018	381.819.175.018	-
Pengembangan aset sewa	201.353.033.935	367.220.802.758	-	-	-	568.573.836.693	568.573.836.693	-
Aset non pesawat								
Pemilikan langsung								
Perlengkapan dan peralatan	677.414.975.347	68.902.659.245	(28.945.524.936)	1.431.126.850	-	718.803.236.506	718.803.236.506	-
Perangkat keras	11.101.723.587	98.927.375	-	-	-	11.200.650.962	11.200.650.962	-
Kendaraan	370.373.091.232	41.220.960.053	(9.994.582.520)	5.110.276.414	-	406.709.745.179	406.709.745.179	-
Mesin	66.524.783.525	1.035.981.520	(671.606.364)	1.410.381.327	-	68.299.540.008	68.299.540.008	-
Instalasi	55.773.301.915	676.566.901	(237.777.000)	1.154.305.514	-	57.366.397.330	57.366.397.330	-
Tanah	563.732.925.607	-	-	-	40.090.385.000	603.823.310.607	-	603.823.310.607
Bangunan dan prasarana	1.192.630.300.867	20.580.023.915	(129.800.440)	18.841.121.924	89.106.168.328	1.321.027.814.594	-	1.321.027.814.594
Aset dalam penyelesaian	25.073.999.901	19.974.166.258	(1.149.413.993)	(28.880.451.923)	-	15.018.300.244	15.018.300.244	-
Aset sewa kendaraan	378.166.679	8.887.476	-	-	-	387.054.155	387.054.155	-
Bangun, kelola, alih bangunan dan prasarana	10.655.740.899	-	-	-	-	10.655.740.899	10.655.740.899	-
Mesin	1.484.501.614	-	-	-	-	1.484.501.614	1.484.501.614	-
Instalasi	2.074.935.179	-	-	-	-	2.074.935.179	2.074.935.179	-
Jumlah	14.241.687.989.892	1.254.618.239.429	(1.527.110.522.656)	28.866.538.672	(410.916.810.746)	13.587.145.434.591	6.274.810.397.368	7.312.335.037.223
Akumulasi penyusutan:								
Aset pesawat								
Pemilikan langsung								
Rangka pesawat	2.448.324.504.733	144.161.326.757	-	-	-	2.592.485.831.490		
Mesin	989.708.485.279	332.933.675.959	(186.163.524.723)	-	-	1.136.478.636.515		
<i>Simulator</i>	136.950.889.125	8.735.033.804	-	-	-	145.685.922.929		
<i>Rotable parts</i>	314.865.444.894	20.239.990.066	-	-	-	335.105.434.960		
Aset pemeliharaan								
Rangka pesawat	195.977.801.669	46.874.410.574	(92.610.513.653)	-	-	150.241.698.590		
Mesin sewa	1.327.475.217.324	337.033.485.047	(1.012.955.662.793)	-	-	651.553.039.578		
Aset sewa pembiayaan								
Rangka pesawat	904.539.051.356	36.364.183.118	-	-	-	940.903.234.474		
Mesin	288.313.575.972	86.833.276.865	(60.850.122.144)	-	-	314.296.730.693		
Pemugaran kabin pesawat	-	29.244.179.988	-	-	-	29.244.179.988		
Pengembangan aset sewa	-	24.216.045.537	-	-	-	24.216.045.537		
Aset non pesawat								
Pemilikan langsung								
Perlengkapan dan peralatan	517.778.338.971	67.966.222.249	(24.867.527.557)	-	-	560.877.033.663		
Perangkat keras	9.671.786.807	702.125.901	-	-	-	10.373.912.708		
Kendaraan	249.063.730.958	21.566.066.583	(8.756.242.844)	-	-	261.873.554.697		
Mesin	46.782.672.097	3.018.011.472	(784.542.512)	-	-	49.016.141.057		
Instalasi	36.385.298.616	2.964.904.562	(360.675.013)	-	-	38.989.528.165		
Bangunan dan prasarana	387.065.078.342	33.103.647.991	(99.513.671)	-	-	420.069.212.662		
Aset sewa kendaraan	100.844.447	60.428.117	-	-	-	161.272.564		
Bangun, kelola, alih :								
Bangunan dan prasarana	10.243.566.861	175.631.249	-	-	-	10.419.198.110		
Mesin	1.484.501.614	-	-	-	-	1.484.501.614		
Instalasi	2.074.935.179	-	-	-	-	2.074.935.179		
Jumlah	7.866.805.724.244	1.196.192.645.839	(1.387.448.324.910)	-	-	7.675.550.045.173		
Nilai buku		6.374.882.265.648				5.911.595.389.418		

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

	(Tidak diaudit)							
	1 Januari 2009		Penambahan		Pengurangan		Reklasifikasi	Surplus revaluasi
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Biaya Perolehan/revaluasi:								
Aset pesawat								
Pemilikan langsung								
Rangka pesawat	3.342.219.671.714	-	(1.966.445.032)	5.413.149.872	111.923.903.978	3.457.590.280.533	-	3.457.590.280.533
Mesin	2.708.494.497.248	-	(132.527.576.434)	231.931.796.079	(614.843.424.642)	2.193.055.292.251	-	2.193.055.292.251
<i>Simulator</i>	187.990.679.820	113.000.000	-	-	-	188.103.679.820	188.103.679.820	-
<i>Rotable parts</i>	467.179.181.267	37.004.625.025	-	-	-	504.183.806.292	504.183.806.292	-
Aset Pemeliharaan								
Rangka pesawat	280.911.982.510	51.304.956.999	(8.401.338.959)	-	-	323.815.600.550	323.815.600.550	-
Mesin	1.492.620.568.493	362.443.322.243	(85.482.819.262)	-	-	1.769.581.071.474	1.769.581.071.474	-
Aset dalam penyelesaian								
Aset sewa pembiayaan								
Rangka pesawat	1.362.534.630.104	-	-	-	-	1.362.534.630.104	1.362.534.630.104	-
Mesin	609.377.639.083	65.375.311.261	(69.552.648.933)	-	-	605.200.301.411	605.200.301.411	-
Aset non pesawat								
Pemilikan langsung								
Perfengkapan dan peralatan	558.852.528.195	145.255.699.655	(6.404.209.270)	6.865.658.211	-	704.569.676.791	704.569.676.791	-
Perangkat keras	10.969.024.587	125.836.000	-	-	-	11.094.860.587	11.094.860.587	-
Kendaraan	334.979.979.600	37.306.678.460	(15.797.983.499)	-	-	356.488.674.561	356.488.674.561	-
Mesin	63.545.029.894	3.652.752.789	(2.788.823.773)	514.300.000	-	64.923.258.910	64.923.258.910	-
Instalasi	52.174.313.416	430.961.812	(87.644.529)	-	-	52.517.630.699	52.517.630.699	-
Tanah	525.561.125.407	5.298.181.121	(2.991.000.000)	-	39.105.920.000	566.974.226.528	-	566.974.226.528
Bangunan dan prasarana	862.818.664.633	18.172.572.529	(727.882.253)	15.229.411.562	201.407.459.865	1.096.900.226.336	-	1.096.900.226.336
Aset dalam penyelesaian								
Aset sewa								
Kendaraan	338.886.600	42.725.904	-	-	-	381.612.504	381.612.504	-
Bangun, kelola, alih								
Bangunan dan prasarana	10.655.740.899	-	-	-	-	10.655.740.899	10.655.740.899	-
Mesin	1.484.501.614	-	-	-	-	1.484.501.614	1.484.501.614	-
Instalasi	2.074.935.179	-	-	-	-	2.074.935.179	2.074.935.179	-
Jumlah	13.476.095.698.809	950.051.207.153	(326.844.661.404)	-	(262.406.140.798)	13.836.898.103.760	6.047.365.840.821	7.314.520.025.648
Akumulasi penyusutan:								
Aset pesawat								
Pemilikan langsung								
Rangka pesawat	2.278.509.375.539	121.171.470.027	(1.966.445.032)	-	-	2.397.714.400.534		
Mesin	774.724.499.721	357.120.186.305	(132.527.576.434)	-	-	999.317.109.592		
<i>Simulator</i>	125.305.119.054	8.734.092.137	-	-	-	134.039.211.191		
<i>Rotable parts</i>	284.040.069.968	17.914.936.308	-	-	-	301.955.006.276		
Aset pemeliharaan								
Rangka pesawat	154.643.601.989	57.583.908.992	(8.401.338.959)	-	-	203.826.172.022		
Mesin sewa	996.299.189.210	372.355.290.287	(85.482.619.262)	-	-	1.283.171.860.235		
Aset sewa pembiayaan								
Rangka pesawat	856.053.473.865	36.364.183.119	-	-	-	892.417.656.984		
Mesin	292.496.739.684	97.762.525.913	(69.552.648.933)	-	-	320.706.616.664		
Aset non pesawat								
Pemilikan langsung								
Perfengkapan dan peralatan	474.741.745.538	80.003.794.814	(4.202.960.865)	344.325.907	-	550.886.905.394		
Perangkat keras	8.674.390.279	749.868.674	-	-	-	9.424.258.953		
Kendaraan	246.498.340.999	15.759.383.674	(15.088.508.756)	-	-	247.169.215.917		
Mesin	46.683.692.315	3.177.877.967	(2.381.071.272)	(344.325.907)	-	47.136.173.103		
Instalasi	33.164.226.967	2.423.234.422	(138.868.477)	-	-	35.448.592.912		
Bangunan dan prasarana	337.566.851.073	44.942.244.098	(571.082.253)	-	-	381.938.012.918		
Aset sewa								
Kendaraan	22.592.440	60.090.269	-	-	-	82.680.919		
Bangun, kelola, alih :								
Bangunan dan prasarana	10.201.194.871	-	-	-	-	10.201.194.871		
Mesin	1.484.501.614	-	-	-	-	1.484.501.614		
Instalasi	2.074.935.179	-	-	-	-	2.074.935.179		
Jumlah	6.923.184.540.305	1.216.123.087.006	(320.313.120.243)	-	-	7.818.994.505.278		
Nilai buku	<u>6.552.911.158.504</u>					<u>6.017.901.598.483</u>		

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

	1 Januari 2009	Penambahan	Pengurangan	Reklasifikasi	Surplus revaluasi	31 Desember 2009	31 Desember 2009	
							Rp	Rp
Biaya Perolehan/revaluasi:								
Aset pesawat								
Pemilikan langsung								
Rangka pesawat	3.342.219.671.714	-	(1.966.445.032)	5.413.149.872	15.680.128.178	3.361.346.504.732	-	3.361.346.504.732
Mesin	2.708.494.497.350	88.053.466.850	(226.612.827.717)	233.281.183.868	(475.667.823.364)	2.327.548.496.986	-	2.327.548.496.986
<i>Simulator</i>	187.990.679.820	113.000.007	-	-	-	188.103.679.827	188.103.679.827	-
<i>Rotable parts</i>	467.179.181.267	37.004.625.025	-	-	-	504.183.806.292	504.183.806.292	-
Aset Pemeliharaan								
Rangka pesawat	280.911.982.510	64.673.007.000	(34.880.543.643)	-	-	310.704.445.867	310.704.445.867	-
Mesin	1.492.620.568.493	502.467.555.051	(232.788.899.882)	-	-	1.762.299.223.662	1.762.299.223.662	-
Aset dalam penyelesaian	538.496.685.527	349.947.786.911	-	(238.694.333.741)	-	649.750.138.697	649.750.138.697	-
Aset sewa pembiayaan								
Rangka pesawat	1.362.534.630.104	-	-	-	-	1.362.534.630.104	1.362.534.630.104	-
Mesin	609.377.639.083	116.414.444.850	(129.146.500.494)	-	-	596.645.583.439	596.645.583.439	-
Pengembangan aset sewa	-	201.353.033.935	-	-	-	201.353.033.935	201.353.033.935	-
Aset non pesawat								
Pemilikan langsung								
Perlengkapan dan peralatan	558.852.528.207	101.640.215.801	(8.590.116.823)	25.512.348.162	-	677.414.975.347	677.414.975.347	-
Perangkat keras	10.969.024.587	132.699.000	-	-	-	11.101.723.587	11.101.723.587	-
Kendaraan	334.979.979.486	53.926.198.637	(18.533.086.891)	-	-	370.373.091.232	370.373.091.232	-
Mesin	63.545.029.894	5.572.168.897	(3.380.401.730)	787.986.464	-	66.524.783.525	66.524.783.525	-
Instalasi	52.174.313.416	924.194.931	(87.644.529)	2.762.438.097	-	55.773.301.915	55.773.301.915	-
Tanah	525.561.125.407	2.080.337.250	(3.014.457.050)	-	39.105.920.000	563.732.925.607	-	563.732.925.607
Bangunan dan prasarana	862.818.664.633	31.647.487.692	(921.434.642)	95.549.908.589	203.535.674.595	1.192.630.300.867	-	1.192.630.300.867
Aset dalam penyelesaian	62.815.433.020	91.131.747.317	(4.260.499.125)	(124.612.681.311)	-	25.073.999.901	25.073.999.901	-
Aset sewa								
Kendaraan	338.886.600	39.280.079	-	-	-	378.166.679	378.166.679	-
Bangun, kelola, alih : Bangunan dan prasarana	10.655.740.899	-	-	-	-	10.655.740.899	10.655.740.899	-
Mesin	1.484.501.613	-	-	-	-	1.484.501.613	1.484.501.613	-
Instalasi	2.074.935.179	-	-	-	-	2.074.935.179	2.074.935.179	-
Jumlah	13.476.095.698.809	1.647.121.249.233	(664.182.857.558)	-	(217.346.100.592)	14.241.687.989.892	6.796.429.761.700	7.445.258.228.192
Akumulasi penyusutan:								
Aset pesawat								
Pemilikan langsung								
Rangka pesawat	2.278.509.375.539	171.781.574.226	(1.966.445.032)	-	-	2.448.324.504.733	-	-
Mesin	774.724.499.721	441.596.813.275	(226.612.827.717)	-	-	989.708.485.279	-	-
<i>Simulator</i>	125.305.119.054	11.645.770.071	-	-	-	136.950.889.125	-	-
<i>Rotable parts</i>	284.040.069.968	30.825.374.926	-	-	-	314.865.444.894	-	-
Aset pemeliharaan								
Rangka pesawat	154.643.601.988	76.214.743.324	(34.880.543.643)	-	-	195.977.801.669	-	-
Mesin sewa	996.299.189.211	563.964.927.995	(232.788.899.882)	-	-	1.327.475.217.324	-	-
Aset sewa pembiayaan								
Rangka pesawat	856.053.473.865	48.485.577.491	-	-	-	904.539.051.356	-	-
Mesin	292.496.739.684	124.963.336.781	(129.146.500.493)	-	-	288.313.575.972	-	-
Aset non pesawat								
Pemilikan langsung								
Perlengkapan dan peralatan	474.741.745.538	47.015.778.897	(5.172.044.812)	1.192.859.348	-	517.778.338.971	-	-
Perangkat keras	8.674.390.279	997.396.528	-	-	-	9.671.786.807	-	-
Kendaraan	246.498.340.999	20.146.484.456	(17.581.094.497)	-	-	249.063.730.958	-	-
Mesin	46.683.692.315	4.211.044.979	(2.919.205.849)	(1.192.859.348)	-	46.782.672.097	-	-
Instalasi	33.164.226.967	3.308.716.174	(87.644.525)	-	-	36.385.298.616	-	-
Bangunan dan prasarana	337.566.851.073	50.200.898.012	(702.670.743)	-	-	387.065.078.342	-	-
Aset sewa								
Kendaraan	22.592.440	78.252.007	-	-	-	100.844.447	-	-
Bangun, kelola, alih :								
Bangunan dan prasarana	10.201.194.871	42.371.990	-	-	-	10.243.566.861	-	-
Mesin	1.484.501.614	-	-	-	-	1.484.501.614	-	-
Instalasi	2.074.935.179	-	-	-	-	2.074.935.179	-	-
Jumlah	6.923.184.540.305	1.595.479.061.132	(651.857.877.193)	-	-	7.866.805.724.244	-	-
Nilai buku	<u>6.552.911.158.504</u>					<u>6.374.882.265.648</u>		

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

	(Disajikan kembali - Catatan 54)										
	1 Januari 2008		Penambahan		Pengurangan		Reklasifikasi	Surplus revaluasi	31 Desember 2008	Biaya perolehan	Revaluasi
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Biaya Perolehan/revaluasi:											
Aset pesawat											
Pemilikan langsung											
Rangka pesawat	3.497.117.440.362	-	(14.035.994.954)		32.215.175.645	(173.076.949.338)		3.342.219.671.714	-	3.342.219.671.714	
Mesin	1.310.290.877.912	-	(197.013.986.264)		249.745.727.576	1.345.471.878.126		2.708.494.497.349	-	2.708.494.497.349	
Simulator	187.990.679.820	-	-		-	-		187.990.679.820	187.990.679.820	-	
Rotable parts	407.321.579.750	59.857.601.517	-		-	-		467.179.181.267	467.179.181.267	-	
Aset Pemeliharaan											
Rangka pesawat	255.046.074.511	27.508.760.216	(1.642.852.217)		-	-		280.911.982.510	280.911.982.510	-	
Mesin	1.105.414.592.871	489.557.112.665	(102.351.137.043)		-	-		1.492.620.568.493	1.492.620.568.493	-	
Aset dalam penyelesaian	362.408.901.376	458.048.687.372	-		(281.960.903.221)	-		538.496.685.527	538.496.685.527	-	
Aset sewa pembiayaan											
Rangka pesawat	1.340.359.109.058	59.961.330.000	(37.785.808.954)		-	-		1.362.534.630.104	1.362.534.630.104	-	
Mesin	571.963.528.526	114.537.851.515	(77.123.740.959)		-	-		609.377.639.082	609.377.639.082	-	
Aset non pesawat											
Pemilikan langsung											
Perlengkapan dan peralatan	513.624.521.666	52.702.668.279	(7.474.661.738)		-	-		558.852.528.207	558.852.528.207	-	
Perangkat keras	10.081.300.025	1.034.435.446	(146.710.884)		-	-		10.969.024.587	10.969.024.587	-	
Kendaraan	315.717.025.741	38.032.806.040	(18.769.852.295)		-	-		334.979.979.486	334.979.979.486	-	
Mesin	58.402.322.502	5.992.623.210	(849.915.818)		-	-		63.545.029.894	63.545.029.894	-	
Instalasi	47.951.839.562	4.920.306.152	(697.832.298)		-	-		52.174.313.416	52.174.313.416	-	
Tanah	60.406.386.218	4.040.065.909	(22.991.614.750)		-		484.106.288.030	525.561.125.407	-	525.561.125.407	
Bangunan dan prasarana	485.489.572.590	4.199.946.031	(34.363.939.831)		-		407.493.085.843	862.818.664.633	-	862.818.664.633	
Aset dalam penyelesaian	3.732.407.569	62.046.897.873	(2.963.872.422)		-	-		62.815.433.020	62.815.433.020	-	
Aset sewa											
Kendaraan	356.727.038	359.989.786	(377.830.224)		-	-		338.886.600	338.886.600	-	
Bangun, kelola, alih											
Bangunan dan prasarana	10.655.740.899	-	-		-	-		10.655.740.899	10.655.740.899	-	
Mesin	1.484.501.614	-	-		-	-		1.484.501.614	1.484.501.614	-	
Instalasi	2.074.935.179	-	-		-	-		2.074.935.179	2.074.935.179	-	
Jumlah	10.547.890.064.788	1.382.801.082.012	(518.589.750.652)		-		2.063.994.302.661	13.476.095.698.809	6.037.001.739.705	7.439.093.959.104	
Akumulasi penyusutan:											
Aset pesawat											
Pemilikan langsung											
Rangka pesawat	2.088.850.242.836	203.695.127.658	(14.035.994.954)		-	-		2.278.509.375.540			
Mesin	704.489.569.095	267.248.916.891	(197.013.986.264)		-	-		774.724.499.721			
Simulator	113.669.707.316	11.635.411.738	-		-	-		125.305.119.054			
Rotable parts	260.506.560.934	23.533.509.034	-		-	-		284.040.069.968			
Aset pemeliharaan											
Rangka pesawat	89.576.880.243	66.709.573.963	(1.642.852.217)		-	-		154.643.601.989			
Mesin sewa	702.594.448.543	396.055.877.711	(102.351.137.043)		-	-		996.299.189.210			
Aset sewa pembiayaan											
Rangka pesawat	801.367.547.576	92.471.735.243	(37.785.808.954)		-	-		856.053.473.866			
Mesin	219.235.230.636	150.385.250.008	(77.123.740.959)		-	-		292.496.739.685			
Aset non pesawat											
Pemilikan langsung											
Perlengkapan dan peralatan	451.569.945.880	28.965.664.923	(5.793.865.265)		-	-		474.741.745.538			
Perangkat keras	7.916.361.657	871.749.229	(113.720.610)		-	-		8.674.390.276			
Kendaraan	240.861.194.246	20.905.243.272	(15.268.096.519)		-	-		246.498.340.999			
Mesin	42.292.330.906	5.050.160.149	(658.798.740)		-	-		46.683.692.315			
Instalasi	29.558.653.614	4.146.486.969	(540.913.617)		-	-		33.164.226.967			
Bangunan dan prasarana	357.765.984.290	13.718.698.210	(33.917.831.427)		-	-		337.566.851.073			
Aset sewa											
Kendaraan	213.897.911	29.095.493	(220.400.964)		-	-		22.592.440			
Bangun, kelola, alih :											
Bangunan dan prasarana	9.758.921.036	442.273.835	-		-	-		10.201.194.871			
Mesin	1.484.501.614	-	-		-	-		1.484.501.614			
Instalasi	2.074.935.179	-	-		-	-		2.074.935.179			
Jumlah	6.123.786.913.512	1.285.864.774.326	(486.467.147.533)		-	-		6.923.184.540.305			
Nilai buku	<u>4.424.103.151.276</u>							<u>6.552.911.158.504</u>			

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

	(Disajikan kembali - Catatan 54)					Surplus revaluasi
	1 Januari 2007	Penambahan	Pengurangan	Reklasifikasi	31 Desember 2007	
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Biaya Perolehan/revaluasi:						
Aset pesawat						
Pemilikan langsung						
Rangka pesawat	3.490.085.825.097	-	(5.442.882.661)	12.474.497.926	-	3.497.117.440.362
Mesin	1.252.783.614.868	-	(146.802.392.205)	204.309.655.249	-	1.310.290.877.912
<i>Simulator</i>	187.990.679.820	-	-	-	-	187.990.679.820
<i>Rotable parts</i>	404.919.480.270	2.777.289.480	(375.190.000)	-	-	407.321.579.750
Aset Pemeliharaan						
Rangka pesawat	174.463.331.256	89.705.478.416	(9.122.735.161)	-	-	255.046.074.511
Mesin	778.674.353.944	373.126.195.980	(46.385.957.053)	-	-	1.105.414.592.871
Aset dalam penyelesaian	440.121.911.914	139.071.142.637	-	(216.784.153.175)	-	362.408.901.376
Aset sewa pembiayaan						
Rangka pesawat	1.306.251.596.451	102.067.282.396	(67.959.769.789)	-	-	1.340.359.109.058
Mesin	521.321.657.994	250.888.488.399	(200.246.617.867)	-	-	571.963.528.526
Aset non pesawat						
Pemilikan langsung						
Perlengkapan dan peralatan	527.704.909.384	36.489.341.441	(5.973.763.504)	(44.595.965.655)	-	513.624.521.666
Perangkat keras	9.482.347.515	716.204.120	(117.251.610)	-	-	10.081.300.025
Kendaraan	293.005.585.708	48.007.999.456	(26.984.195.787)	1.687.636.364	-	315.717.025.741
Mesin	54.932.510.317	4.149.066.481	(679.254.296)	-	-	58.402.322.502
Instalasi	45.102.913.867	3.406.634.560	(557.708.865)	-	-	47.951.839.562
Tanah	56.683.658.945	3.722.727.273	-	-	-	60.406.386.218
Bangunan dan prasarana	483.420.150.244	362.799.548	-	1.706.622.798	-	485.489.572.590
Aset dalam penyelesaian	8.184.743.611	3.735.304.936	-	(8.187.640.978)	-	3.732.407.569
Aset sewa						
Kendaraan	356.727.038	-	-	-	-	356.727.038
Bangun, kelola, alih						
Bangunan dan prasarana	10.655.740.899	-	-	-	-	10.655.740.899
Mesin	1.484.501.614	-	-	-	-	1.484.501.614
Instalasi	2.074.935.179	-	-	-	-	2.074.935.179
Jumlah	10.049.701.175.935	1.058.225.955.124	(510.647.718.800)	(49.389.347.471)	-	10.547.890.064.788
Akumulasi penyusutan:						
Aset pesawat						
Pemilikan langsung						
Rangka pesawat	1.892.585.618.124	201.707.507.373	(5.442.882.661)	-	-	2.088.850.242.836
Mesin	639.029.148.241	212.262.813.072	(146.802.392.218)	-	-	704.489.569.095
<i>Simulator</i>	102.034.295.578	11.635.411.738	-	-	-	113.669.707.316
<i>Rotable parts</i>	236.249.828.742	24.256.732.192	-	-	-	260.506.560.934
Aset pemeliharaan						
Rangka pesawat	46.462.803.569	52.236.811.835	(9.122.735.161)	-	-	89.576.880.243
Mesin sewa	522.326.645.154	226.653.760.442	(46.385.957.053)	-	-	702.594.448.543
Aset sewa pembiayaan						
Rangka pesawat	783.873.345.668	85.453.971.697	(67.959.769.789)	-	-	801.367.547.576
Mesin	271.621.200.445	147.860.648.058	(200.246.617.867)	-	-	219.235.230.636
Aset non pesawat						
Pemilikan langsung						
Perlengkapan dan peralatan	417.386.712.337	35.666.352.884	(1.483.119.341)	-	-	451.569.945.880
Perangkat keras	7.245.421.277	700.050.697	(29.110.316)	-	-	7.916.361.657
Kendaraan	246.671.591.461	20.908.130.503	(26.718.527.718)	-	-	240.861.194.246
Mesin	38.405.483.325	4.055.487.532	(168.639.951)	-	-	42.292.330.906
Instalasi	52.480.763.318	3.329.800.582	(138.463.601)	(26.113.446.685)	-	29.558.653.614
Bangunan dan prasarana	342.069.277.071	15.696.707.219	-	-	-	357.765.984.290
Aset sewa						
Kendaraan	136.745.939	77.151.972	-	-	-	213.897.911
Bangun, kelola, alih :						
Bangunan dan prasarana	9.316.647.201	442.273.835	-	-	-	9.758.921.036
Mesin	1.484.501.614	-	-	-	-	1.484.501.614
Instalasi	2.074.935.179	-	-	-	-	2.074.935.179
Jumlah	5.611.454.964.244	1.042.943.611.630	(504.498.215.676)	(26.113.446.685)	-	6.123.786.913.512
Nilai buku						
	4.438.246.211.691					4.424.103.151.276

Beban penyusutan sebesar Rp 1.196.192.645.839 dan Rp 1.216.123.087.006 untuk periode sembilan bulan yang berakhir 30 September 2010 dan 2009 serta Rp 1.595.479.061.132, Rp 1.285.864.774.326 dan Rp 1.042.943.611.630 untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2009, 2008 dan 2007.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Penjualan aset tetap adalah sebagai berikut:

	2009		2008		2007
	2010 (Sembilan bulan)	Rp	(Sembilan bulan) (Tidak diaudit)	Rp	(Satu tahun)
Biaya perolehan	15.727.737.040		22.540.325.074	33.193.110.759	72.954.682.943
Akumulasi penyusutan	(8.598.354.076)		(21.449.202.873)	(25.204.165.301)	(47.983.604.516)
Jumlah tercatat	7.129.382.964		1.091.122.201	7.988.945.458	24.971.078.427
Hasil penjualan aset tetap	12.191.386.497		10.262.101.617	20.653.709.665	410.577.908.675
Keuntungan penjualan aset tetap	5.062.003.533		9.170.979.416	12.664.764.207	385.606.830.248
	=====	=====	=====	=====	=====
					59.370.841.108

Pada tahun 2009, manajemen menetapkan taksiran masa manfaat bangunan dan prasarana tertentu diperpanjang dari 10 tahun menjadi 40 tahun untuk lebih mencerminkan ekspektasi pola konsumsi manfaat ekonomis masa depan aset tersebut. Perubahan taksiran masa manfaat bangunan ini diterapkan secara prospektif. Pengaruh perubahan masa manfaat aset tetap ini mengakibatkan penurunan beban penyusutan selama tahun 2009 sebesar Rp 659.862.602.402.

Sejak tanggal 31 Desember 2008, Perusahaan dan anak perusahaan melakukan revaluasi pesawat, tanah dan bangunan. Revaluasi dilakukan oleh penilai independen menggunakan pendekatan harga pasar untuk aset tanah dan pesawat serta metode biaya penggantian untuk bangunan.

Penilaian atas nilai wajar aset tetap berupa tanah, bangunan dan pesawat dilakukan oleh beberapa penilai independen sebagai berikut:

Tahun	Aset	Nama penilai independen
2010	Tanah dan bangunan	Toto Suharto dan Rekan
	Pesawat	Toto Suharto dan Rekan
2009	Tanah dan bangunan	Toto Suharto dan Rekan, Felix Raymond & Rekan
	Pesawat	Ascend
2008	Tanah dan bangunan	PT Inti Utama Penilai
	Pesawat	Ascend

Aset dalam penyelesaian merupakan bangunan dan mesin yang sedang dibangun dalam rangka ekspansi Perusahaan dan anak perusahaan, yang diperkirakan akan selesai pada tahun 2011, dengan tingkat penyelesaian sampai dengan 30 September 2010 sebesar 90%. Manajemen berpendapat bahwa tidak terdapat halangan atas penyelesaian aset dalam penyelesaian.

Aset tetap Perusahaan dan anak perusahaan digunakan sebagai jaminan pinjaman jangka panjang (Catatan 24).

Pada tanggal 30 September 2010 aset tetap kecuali tanah, telah diasuransikan kepada beberapa perusahaan asuransi terhadap risiko kebakaran, pencurian dan risiko lainnya sebagai berikut:

Perusahaan asuransi	Nilai pertanggungan	
	USD	Rupiah
PT Asuransi Jasa Indonesia, PT IBS Insurance, Broking Services,	868.760.411	1.872.731.662.363
PT Tugu Pratama Indonesia, Asuransi Central Asia, Asuransi Pelindung, Asuransi Takaful		

Manajemen berpendapat bahwa nilai pertanggungan tersebut cukup untuk menutupi kemungkinan kerugian atas aset yang dipertanggungkan.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

15. PROPERTI INVESTASI

	30 September		31 Desember		
	2009		2008		2007
	2010	(Tidak diaudit)	2009	Rp	Rp
Saldo awal	170.997.091.579	176.905.210.500	176.905.210.500	11.943.947.453	12.014.417.116
Penambahan	-	-	-	323.992.550	-
Penarikan	-	-	(3.472.621.566)	(4.459.500)	-
Biaya lain	-	(680.032.119)	(947.995.926)	(158.747.414)	(70.469.663)
Keuntungan (kerugian) atas revaluasi properti investasi	7.587.564.866	(1.487.501.429)	(1.487.501.429)	164.800.477.411	-
Saldo akhir	<u>178.584.656.445</u>	<u>174.737.676.952</u>	<u>170.997.091.579</u>	<u>176.905.210.500</u>	<u>11.943.947.453</u>

Perusahaan dan anak perusahaan mempunyai properti investasi berupa tanah dan bangunan di Jakarta dan Bali.

Perusahaan dan anak perusahaan menggunakan model nilai wajar untuk mengukur properti investasi setelah pengakuan awalnya.

Penilaian atas nilai wajar aset properti investasi berupa tanah dan bangunan dilakukan oleh beberapa penilai independen, Toto Suharto dan rekan untuk tahun 2010, Toto Suharto dan rekan dan Felix Raymond & rekan untuk tahun 2009 serta PT Inti Utama Penilai untuk tahun 2008.

Pada tanggal 28 Desember 2009, anak perusahaan telah menjual properti investasinya dan mengakui keuntungan sebagai berikut:

	2009
	Rp
Nilai tercatat	3.472.621.566
Harga jual	<u>5.000.000.000</u>
Keuntungan penjualan properti investasi	<u>1.527.378.434</u>

16. BEBAN TANGGUHAN

	30 September		31 Desember		
	2009		2008		2007
	2010	(Tidak diaudit)	2009	Rp	Rp
Renovasi gedung	11.752.781.588	4.817.164.092	4.700.594.794	3.509.239.153	1.180.494.143
Hak atas tanah	1.427.728.690	1.484.465.222	6.597.535.749	3.235.685.189	2.661.952.996
Lain-lain	<u>15.403.080.059</u>	<u>11.514.449.873</u>	<u>9.308.956.029</u>	<u>17.244.579.739</u>	<u>612.605.072</u>
Jumlah	<u>28.583.590.337</u>	<u>17.816.079.187</u>	<u>20.607.086.572</u>	<u>23.989.504.081</u>	<u>4.455.052.211</u>

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

17. ASET LAIN-LAIN

	30 September		31 Desember		
	2009		2009	2008	2007
	2010	(Tidak diaudit)			
Piutang lain-lain - bersih dari penyisihan	150.718.927.657	175.006.056.996	160.679.867.130	385.348.209.833	333.160.113.801
Aset tidak digunakan	45.532.166.455	49.608.443.848	49.608.443.848	49.928.535.358	85.851.179.657
Uang jaminan	41.547.020.400	36.652.992.133	39.104.344.048	37.790.481.034	27.494.089.305
Persediaan dalam perjanjian pertukaran	-	-	-	10.893.749.686	132.971.078.810
Lain-lain	76.014.547.741	69.509.058.718	73.281.280.610	81.068.314.186	66.789.490.753
Jumlah	313.812.662.253	330.776.551.695	322.673.935.636	565.029.290.097	646.265.952.326

Piutang lain-lain

Akun ini merupakan piutang kepada PT Merpati Nusantara Airlines (MNA) atas jasa perawatan pesawat. Berdasarkan Perjanjian tanggal 10 Maret 1999, MNA setuju untuk melunasi dalam jangka waktu 8 tahun dengan tingkat bunga 7% per tahun untuk tagihan dalam USD dan 15% per tahun untuk tagihan dalam Rupiah.

Pada tahun 2003, manajemen Perusahaan dan MNA telah sepakat mengkonversi piutang tersebut menjadi Obligasi Wajib Konversi (MCB) sebesar USD 30.502.683 dan Rp 999.003.673, sementara piutang sebesar USD 2.770.572 diselesaikan secara terpisah. Menteri Negara BUMN telah menyetujui penerbitan MCB tersebut dengan jangka waktu 5 tahun, bunga 3% per tahun dan imbal hasil sampai jatuh tempo 18%. Namun, MNA tidak dapat menyetujui beberapa klausul yang ingin ditambahkan Perusahaan dalam draft perjanjian tersebut.

Pada tahun 2004, MNA membatalkan proses MCB dan mengusulkan untuk dikonversi menjadi saham. Hal ini diperkuat dengan surat Menteri Negara BUMN No. S-89/MBU/2005 tanggal 25 Februari 2005. Menanggapi surat tersebut, Perusahaan telah mengirimkan surat kepada Menteri Negara BUMN No. DF-2108/05 tanggal 15 April 2005 yang menyatakan bahwa Perusahaan sedang melaksanakan program restrukturisasi hutang hingga tahun 2010 dan selama melaksanakan program tersebut Perusahaan harus tunduk pada batasan yang telah ditetapkan masing-masing kreditur sesuai komitmen dalam perjanjian restrukturisasi hutang, termasuk keputusan investasi Perusahaan.

Pada bulan Maret 2009, Perusahaan dan MNA telah menandatangani Nota Kesepahaman dimana kedua belah pihak setuju bahwa MNA akan memenuhi kewajibannya kepada Perusahaan sebesar USD 33.273.256 dan Rp 999.003.673 dalam jangka waktu 13 (tiga belas) tahun terhitung sejak ditandatanganinya perjanjian Restrukturisasi Hutang. Sampai dengan tanggal penerbitan laporan keuangan konsolidasi, nota kesepahaman ini belum diperpanjang dan perjanjian restrukturisasi hutang tersebut belum dilaksanakan. Sejak 2009 sampai tanggal 30 September 2010, Perusahaan memiliki penyisihan piutang ragu-ragu sebesar Rp 156.883.803.768 atas piutang tersebut. Manajemen berpendapat bahwa penyisihan piutang ragu-ragu cukup untuk menutupi kerugian yang mungkin timbul akibat tidak tertagihnya piutang.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Aset tidak digunakan

Aset tidak digunakan pada 30 September 2010, 30 September 2009, 31 Desember 2009, 31 Desember 2008 dan 31 Desember 2007 terdiri dari *Flight Simulator MD-11* dengan nilai buku Rp 108.597.176.218, bangunan gedung Garuda Indonesia Training Center (GITC) dengan nilai buku Rp 21.144.836.872, inventaris dengan nilai buku Rp 1.004.429.848 dan *rotable* dengan nilai buku Rp 28.463.606.976 yang tidak digunakan dalam operasi Perusahaan. Berdasarkan estimasi manajemen, telah dilakukan penurunan nilai atas aset tersebut dengan rincian sebagai berikut:

	30 September		31 Desember		
	2010	2009	2009	2008	2007
		Rp	(Tidak diaudit)	Rp	Rp
Nilai buku - sebelum penurunan nilai	159.210.049.914	159.210.049.914	159.210.049.914	159.210.049.914	159.210.049.914
Akumulasi penurunan nilai aset	(113.677.883.459)	(109.601.606.066)	(109.601.606.066)	(109.281.514.556)	(73.358.870.257)
Bersih	<u>45.532.166.455</u>	<u>49.608.443.848</u>	<u>49.608.443.848</u>	<u>49.928.535.358</u>	<u>85.851.179.657</u>
Mutasi penyisihan sebagai berikut:					
Saldo awal periode	(109.601.606.066)	(109.281.514.556)	(109.281.514.556)	(73.358.870.257)	(117.698.443.311)
Perubahan bersih periode berjalan	(4.076.277.393)	(320.091.510)	(320.091.510)	(35.922.644.299)	44.339.573.054
Saldo akhir periode	<u>(113.677.883.459)</u>	<u>(109.601.606.066)</u>	<u>(109.601.606.066)</u>	<u>(109.281.514.556)</u>	<u>(73.358.870.257)</u>

Uang jaminan

Akun ini merupakan uang jaminan atas sewa gedung kantor cabang, biaya utilitas, uang jaminan kepada BSP Australia dan ANZ *merchant facilities*.

Persediaan Dalam Perjanjian Pertukaran

Akun ini merupakan uang muka untuk persediaan yang dapat dipertukarkan milik PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (“GMFAA”), anak perusahaan.

Berdasarkan Perjanjian Tambahan tanggal 29 September 2006, GMFAA dan Aero Inventory Limited (“AI”) mengadakan perjanjian pembelian dan pertukaran suku cadang pesawat terbang dengan harga keseluruhan sebesar USD 23 juta dengan daftar harga tertentu. Dalam waktu 15 bulan sejak perjanjian tambahan, suku cadang tersebut dapat ditukar dengan suku cadang milik AI berdasarkan kualifikasi GMFAA. Bila pertukaran tersebut tidak mungkin dilakukan dengan suku cadang milik AI, mulai bulan ke-16 sampai dengan bulan ke-24, AI akan mengadakan suku cadang tersebut dari pihak luar sesuai dengan kebutuhan GMFAA berdasarkan daftar harga yang sama dengan yang diperjanjikan.

Dalam hal suku cadang yang diperjanjikan hilang atau dalam kondisi tidak dapat digunakan, AI akan mengganti suku cadang tersebut. AI akan bertanggung jawab untuk mendapatkan daftar harga yang akurat atas suku cadang tersebut, untuk selanjutnya sebagai dasar persetujuan GMFAA. Pada tanggal 17 Januari 2008, GMFAA dan AI menandatangani perjanjian resmi (*the Materials Management Services Agreement*) atas perjanjian tambahan ini. Pada tahun 2009 seluruh transaksi ini telah diselesaikan.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

18. HUTANG BANK

	30 September		31 Desember		
	2009		2008		2007
	2010	(Tidak diaudit)	2009	2008	Rp
Bank Negara Indonesia	207.315.049.233	94.245.437.736	208.134.569.901	-	-
Bank CIMB Niaga	-	10.500.000.000	10.500.000.000	10.000.374.190	3.000.000.000
Jumlah	207.315.049.233	104.745.437.736	218.634.569.901	10.000.374.190	3.000.000.000

Bank Negara Indonesia

Pada tanggal 28 Juli 2009, GMFAA, anak perusahaan, memperoleh fasilitas pembiayaan *open account* sebesar USD 10 juta dari Bank Negara Indonesia (BNI) dengan tingkat bunga 6% per tahun dan jangka waktu 90 hari. Pada tanggal 16 Oktober 2009, fasilitas pembiayaan ini telah ditingkatkan menjadi sebesar USD 15 juta.

Pada bulan Desember 2009, PT Angkasa Citra Sarana Catering Service (ACS), anak perusahaan, memperoleh pinjaman modal kerja maksimum sebesar Rp 100 miliar. Pinjaman ini digunakan sebagai modal kerja dengan tingkat bunga sebesar 11% per tahun.

Pinjaman ini dijamin dengan piutang usaha ACS sebesar Rp 86.940.736.058 pada saat perjanjian ditandatangani. Pada tahun 2010, tanggal jatuh tempo pinjaman ini diperpanjang sampai dengan 13 September 2010 dan nilai agunan berubah menjadi Rp 69.748.000.000. Pada tanggal laporan keuangan konsolidasi diterbitkan perpanjangan perjanjian pinjaman masih dalam proses. Perjanjian pinjaman mencakup persyaratan yang harus dipenuhi oleh ACS, antara lain ACS wajib menjaga rasio keuangan tertentu yaitu perbandingan antara aset lancar dengan hutang lancar minimal 1 kali, perbandingan hutang dengan modal maksimal 2,5 kali dan perbandingan laba operasi bersih terhadap jumlah pinjaman (*Debt Service Coverage*) minimal 100%. ACS juga wajib memelihara saldo minimum di rekening sebesar Rp 1 miliar dan menyediakan dana di rekening giro sebesar minimum 1 bulan kewajiban bunga pada bulan yang bersangkutan. Piutang yang telah dijamin kepada bank tidak boleh dijamin kepada pihak lain dan apabila performa kredit ACS menurun menjadi kurang lancar, diragukan atau macet, fasilitas kredit yang belum ditarik dapat dibatalkan secara otomatis oleh bank. Pada tanggal 30 September 2010, ACS telah memenuhi seluruh rasio keuangan yang dipersyaratkan dalam perjanjian pinjaman tersebut

Perjanjian pinjaman tersebut mencakup persyaratan jangka waktu dan kondisi tertentu untuk membatasi ACS dalam melakukan pembagian deviden dan merubah struktur organisasi Perusahaan tanpa ada persetujuan secara tertulis dari pihak bank.

Pada tanggal 27 September 2010, Perusahaan memperoleh surat dalam negeri atas fasilitas kredit (SKBDN) dengan jumlah maksimum senilai USD 15 juta dari BNI. Penggunaan atas fasilitas ini diatur dalam subyek tertentu atas *availment provisions* yang dinyatakan dalam kontrak. Pinjaman atas fasilitas ini (SKBDN UPAS) akan jatuh tempo dalam waktu 3 bulan dengan tingkat suku bunga sebesar 4% per tahun dan akan ditinjau kembali serta disesuaikan dengan tingkat bunga yang berlaku sampai jatuh tempo. Fasilitas ini hanya digunakan untuk pembelian bahan bakar pesawat dari PT Pertamina (Persero). Sampai dengan tanggal 30 September 2010, Perusahaan telah menggunakan fasilitas ini senilai USD 7 juta yang mensyaratkan Perusahaan untuk mengelola deposito dan akun bank yang ditempatkan pada BNI.

Bank CIMB Niaga

PT Mandira Erajasa Wahana (MEW), anak perusahaan memperoleh pinjaman khusus untuk pendanaan talangan atas kekurangan likuiditas yang timbul akibat kegiatan investasi. Pinjaman ini berjangka waktu maksimum satu tahun atau selama masa perjanjian sewa, dengan tingkat bunga per tahun sebesar 1,25% ditambah tingkat bunga deposito yang dijamin oleh Pemerintah. Pinjaman ini dijamin dengan deposito berjangka (Catatan 5).

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Pada tanggal 24 Juni 2010, MEW telah melakukan restrukturisasi atas pinjaman tersebut. Hal-hal yang direstrukturisasi adalah sebagai berikut:

- Mengurangi tingkat bunga dari 13% per tahun - 16% per tahun menjadi 12,25% per tahun.
- Merubah alokasi dari fasilitas pinjaman sebagai berikut:
 - Pinjaman Transaksi Khusus (PTK) Investasi No. 2 dan Novasi sebagian dari pinjaman tetap *back to back* senilai Rp 7 miliar digabungkan menjadi PTK Investasi No. 5.
 - PTK Investasi No. 3 dan Novasi sebagian dari pinjaman tetap *back to back* sebesar Rp 4 miliar digabungkan menjadi PTK Investasi No. 6.

Fasilitas ini memiliki jangka waktu 36 bulan sampai 42 bulan, sehingga diklasifikasikan sebagai jaminan jangka panjang (Catatan 24).

Setelah restrukturisasi disetujui, jaminan berupa deposito berjangka sebesar Rp 11 miliar atas nama PT Aero Wisata sebagai induk perusahaan, telah dikembalikan pada tahun 2010.

19. HUTANG USAHA

- Berdasarkan pemasok:

	30 September		31 Desember		
	2009		2008		2007
	2010	(Tidak diaudit)	2009	2008	Rp
Pihak hubungan istimewa (Catatan 45)	35.440.122.020	61.493.834.649	48.754.066.876	68.931.330.601	64.307.689.758
Pihak ketiga					
Jasa penerbangan					
Bahan bakar	268.479.225.363	1.082.468.476.593	645.295.020.659	1.152.232.045.033	928.719.864.913
Bandara	68.304.977.164	49.470.657.091	51.273.627.395	323.507.482.935	333.998.140.075
Administrasi dan umum	49.315.521.001	24.704.538.927	39.730.535.287	54.213.935.959	18.300.038.257
Jasa boga	9.517.968.807	17.079.708.392	14.311.906.080	21.190.154.020	9.113.771.260
Maskapai penerbangan	7.007.851.344	7.683.251.063	22.084.993.229	4.414.983.201	1.928.141.840
Pemeliharaan dan perbaikan	1.866.177.328	11.961.345.959	32.568.577.504	40.292.598.495	38.757.317.543
Sewa pesawat	1.776.540.034	8.045.344.772	3.015.554.968	3.836.668.665	134.872.613.345
Asuransi penerbangan dan awak pesawat	702.378.502	1.240.296.603	349.886.800	246.361.543	22.165.037.672
Lain-lain	7.800.756.126	13.943.159.177	12.857.759.973	16.385.477.401	2.020.455.599
Sub jumlah	414.771.395.669	1.216.596.778.577	821.487.861.895	1.616.319.707.252	1.489.875.380.504
Non jasa penerbangan	366.413.424.665	518.743.181.246	396.695.032.918	384.277.035.077	271.596.054.988
Jumlah	781.184.820.334	1.735.339.959.823	1.218.182.894.813	2.000.596.742.329	1.761.471.435.492
Jumlah	816.624.942.354	1.796.833.794.472	1.266.936.961.689	2.069.528.072.930	1.825.779.125.250

- Berdasarkan umur:

	30 September		31 Desember		
	2009		2008		2007
	2010	(Tidak diaudit)	2009	2008	Rp
Belum jatuh tempo	419.723.402.525	577.261.606.670	887.159.031.049	567.071.495.662	461.503.011.895
Jatuh tempo					
1 - 60 hari	215.504.654.610	249.254.909.672	107.897.475.306	137.164.503.574	162.872.278.885
61 - 180 hari	127.835.473.686	214.899.852.219	232.473.215.689	42.805.720.691	66.246.162.539
181 - 360 hari	47.197.419.028	748.335.160.493	10.342.788.944	77.812.329.143	64.130.728.581
> 360 hari	6.363.992.505	7.082.265.418	29.064.450.701	1.244.674.023.860	1.071.026.943.350
Jumlah	816.624.942.354	1.796.833.794.472	1.266.936.961.689	2.069.528.072.930	1.825.779.125.250

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

c. Berdasarkan mata uang:

	30 September		31 Desember		
	2009		2008		2007
	2010	(Tidak diaudit)	2009	2008	Rp
Rupiah	524.716.266.984	142.999.970.612	545.948.085.336	388.629.796.345	296.926.115.736
Dolar Amerika Serikat	182.295.636.759	1.547.572.160.232	630.782.242.053	1.572.885.071.656	1.387.681.954.914
Dolar Singapura	23.268.424.447	23.511.157.711	4.569.255.501	25.578.671.819	17.038.437.370
Dolar Australia	14.272.916.159	10.810.934.658	15.652.213.069	12.509.748.220	43.460.404.917
Euro	6.971.607.475	23.085.367.938	13.985.356.817	34.446.726.652	11.197.448.721
Mata uang asing lainnya	65.100.090.530	48.854.203.321	55.999.808.913	35.478.058.238	69.474.763.592
Jumlah	816.624.942.354	1.796.833.794.472	1.266.936.961.689	2.069.528.072.930	1.825.779.125.250

Hutang usaha dalam mata uang selain mata uang fungsional dari Perusahaan dan anak perusahaan adalah sebagai berikut:

	30 September		31 Desember		
	2009		2008		2007
	2010	(Tidak diaudit)	2009	2008	Rp
Dolar Amerika Serikat	182.295.636.759	1.547.572.160.232	630.782.242.053	1.572.885.071.656	1.387.681.954.914
Dolar Singapura	23.268.424.447	23.511.157.711	4.569.255.501	25.578.671.819	17.038.437.370
Dolar Australia	14.272.916.159	10.810.934.658	15.652.213.069	12.509.748.220	43.460.404.917
Euro	6.971.607.475	23.085.367.938	13.985.356.817	34.446.726.652	11.197.448.721
Mata uang asing lainnya	65.100.090.530	48.854.203.321	55.999.808.913	35.478.058.238	69.474.763.592

20. HUTANG LAIN-LAIN

	30 September		31 Desember		
	2009		2008		2007
	2010	(Tidak diaudit)	2009	2008	Rp
Retribusi bandara luar negeri	180.912.045.265	99.904.395.290	115.969.993.449	93.760.940.481	33.128.821.917
Asuransi tiket penumpang	20.150.116.108	40.433.864.527	42.373.808.394	38.578.104.638	27.205.163.705
Asuransi dan kesehatan	7.640.298.502	50.127.051.810	38.778.438.094	27.992.691.828	23.605.134.046
Lain-lain	72.565.767.912	32.375.473.633	64.873.070.470	72.584.890.896	79.240.182.404
Jumlah	281.268.227.787	222.840.785.260	261.995.310.407	232.916.627.843	163.179.302.072

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

21. HUTANG PAJAK

	30 September		(Disajikan kembali - Catatan 54)		
	2009		31 Desember 2009	31 Desember	
	2010	(Tidak diaudit)		2008	2007
Perusahaan					
Pajak penghasilan					
Pasal 21	11.945.448.465	20.289.724.190	15.083.741.406	15.579.939.973	6.283.144.697
Pasal 22	230.126.358	531.362.394	154.587.181	188.747.302	245.067.302
Pasal 23	4.646.344.041	3.441.680.699	4.874.290.235	9.549.674.076	11.474.455.105
Pasal 25	-	-	7.159.882.746	-	-
Pasal 26	-	38.303.618	215.085.066	2.212.366.957	1.851.879.674
Pasal 4 (2)	250.275.757	109.578.708	311.532.528	194.354.983	145.359.384
Pajak Pertambahan Nilai	-	-	7.490.744.191	257.078.949	18.361.607.502
Pajak lain-lain	555.858.762	619.412.428	862.478.942	1.506.848.537	3.499.434.177
Sub jumlah	17.628.053.383	25.030.062.037	36.152.342.295	29.489.010.777	41.860.947.841
Anak Perusahaan					
Pajak penghasilan					
Pasal 21	7.329.463.170	6.529.498.406	14.805.584.798	10.169.049.349	14.796.151.539
Pasal 23	1.333.028.080	1.438.783.913	3.281.989.731	2.416.115.450	1.794.533.318
Pasal 25	2.210.652.608	4.717.471.041	1.898.694.129	1.466.266.099	1.734.569.240
Pasal 26	45.660.315	209.214.014	181.987.635	217.616.504	486.372.886
Pasal 29	1.483.976.490	-	8.279.797.358	22.592.994.881	14.427.368.876
Pasal 4 (2)	4.359.761	324.583.750	264.013.296	284.852.902	6.713.219
Final	71.407.737	376.903.329	14.664.560	105.064.188	-
Pajak Pertambahan Nilai	5.149.629.344	17.828.082.896	9.603.110.315	10.869.519.037	12.257.933.537
Pajak Pembangunan 1	25.776.492.648	1.283.816.717	1.052.428.599	1.963.603.670	1.077.870.843
Pajak lain-lain	-	-	279.940.757	482.263.804	1.323.599.303
Sub jumlah	43.404.670.153	32.708.354.066	39.662.211.178	50.567.345.884	47.905.112.761
Jumlah	61.032.723.536	57.738.416.103	75.814.553.473	80.056.356.661	89.766.060.602

22. BIAYA MASIH HARUS DIBAYAR

	30 September		(Disajikan kembali - Catatan 54)		
	2009		31 Desember 2009	31 Desember	
	2010	(Tidak diaudit)		2008	2007
Pemeliharaan					
Administrasi dan umum	587.560.185.934	54.548.027.504	295.837.117.391	354.237.633.256	690.096.938.842
Bandara	219.173.745.557	363.903.249.062	484.861.951.375	278.111.953.984	290.594.801.181
Tiket penjualan dan promosi	171.784.236.842	139.608.616.659	220.012.891.131	191.993.962.167	114.445.694.053
Operasional penerbangan	67.380.738.383	54.304.311.061	66.720.446.390	49.050.148.178	48.116.928.680
Pelayanan penumpang	52.680.040.938	143.290.197.496	205.501.372.585	216.947.687.595	272.134.283.458
Bunga	40.309.068.402	29.644.746.634	46.434.807.169	20.267.059.538	21.947.586.145
Lain-lain	15.969.387.648	137.405.730.340	4.350.177.473	102.364.016.674	55.570.063.856
Jumlah	21.124.606.602	115.848.908.261	55.585.220.448	165.367.417.202	849.184.079
	1.175.982.010.306	1.038.553.787.017	1.379.303.983.962	1.378.339.878.594	1.493.755.480.294

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

23. PENDAPATAN DITERIMA DIMUKA

	30 September		31 Desember 2009	(Disajikan kembali - Catatan 54)			
	2009			31 Desember 2009	31 Desember		
	2010	(Tidak diaudit)			2008	2007	
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Jasa penerbangan							
Penerbangan haji	913.113.642.999	405.689.226.751	-	181.491.289.305	431.151.759.232		
Penerbangan berjadwal	882.793.529.661	507.811.602.026	524.104.832.234	507.461.238.770	470.815.152.163		
Lain-lain	52.517.296.770	37.364.984.132	40.311.975.756	28.179.621.634	27.998.709.924		
Jumlah	1.848.424.469.430	950.865.812.909	564.416.807.990	717.132.149.709	929.965.621.319		

24. PINJAMAN JANGKA PANJANG

	30 September		31 Desember 2009	(Disajikan kembali - Catatan 54)			
	2009			31 Desember 2009	31 Desember		
	2010	(Tidak diaudit)			2008	2007	
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Wesel bayar bunga mengambang							
Dolar Amerika Serikat	615.277.604.621	1.119.900.161.832	1.087.394.021.376	1.266.698.354.688	1.089.591.945.462		
Rupiah	96.382.301.394	142.514.495.970	142.514.495.970	144.154.496.000	144.154.496.000		
Pertamina	675.725.837.929		711.768.587.722	-	-		
Angkasa Pura II	185.990.279.196	201.767.356.891	195.910.872.300	-	-		
Angkasa Pura I	91.465.097.646	91.465.097.646	91.465.097.646	-	-		
Bank CIMB Niaga	77.702.734.300	45.316.469.339	72.553.057.811	36.435.111.715	35.836.437.290		
Indonesia Eximbank	71.392.000.000	-	-	-	-		
Bank Negara Indonesia	21.890.621.334	-	-	-	108.300.000.000		
PT Mandiri Tunas Finance	4.273.850.359	-	-	-	-		
Sindikasi Bank Mandiri	-	24.000.000.000	-	24.000.000.000	24.000.000.000		
International Lease Finance Corporation	-	-	-	-	5.901.184.533		
Export Development Canada	-	-	-	-	113.915.010.778		
Lain-lain	-	-	-	258.482.448	1.820.412.802		
Jumlah	1.840.100.326.779	1.624.963.581.678	2.301.606.132.825	1.471.546.444.851	1.523.519.486.865		
Dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun	255.600.076.436	1.292.849.514.479	1.285.737.277.610	1.436.331.958.647	1.489.636.624.280		
Bagian jangka panjang	1.584.500.250.343	332.114.067.199	1.015.868.855.215	35.214.486.204	33.882.862.585		

Pinjaman Direstrukturisasi

Pada tahun 2001, Perusahaan telah memperoleh persetujuan efektif dari para kreditur atas usulan restrukturisasi pinjaman Perusahaan. Restrukturisasi pinjaman Perusahaan meliputi:

- Konversi pinjaman Perusahaan kepada Pemerintah Republik Indonesia menjadi modal saham.
- Pembayaran kembali pinjaman Perusahaan kepada bank Pemerintah dan Perusahaan Badan Usaha Milik Negara dan mengkonversi sebagian pinjaman tersebut menjadi obligasi wajib konversi dalam mata uang Rupiah (Catatan 29).
- Penjadwalan ulang pembayaran hutang kepada kreditur lain yang meliputi wesel bayar tanpa jaminan, fasilitas sindikasi pinjaman berjangka tanpa jaminan, fasilitas modal kerja dan hutang atas penghentian perjanjian sewa guna usaha pesawat.
- Penjadwalan ulang pembayaran sewa 6 pesawat Airbus A - 330 kepada kreditur yang tergabung dalam European Export Credit Agencies (ECA) (Catatan 25).

Perusahaan diwajibkan untuk memenuhi pembatasan-pembatasan tertentu yang disyaratkan dalam perjanjian dengan para kreditur. Perusahaan juga menyetujui untuk melakukan pembayaran kembali kepada para kreditur dengan dana dari kelebihan kas Perusahaan sebagaimana diatur dalam *Cash Sweep Deed of Covenant*.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Wesel Bayar Bunga Mengambang

Perusahaan menerbitkan Wesel Bayar Bunga Mengambang (Floating Rate Note (FRN)) dalam Dolar Amerika Serikat dan Rupiah. Dalam penerbitan FRN ini, *The Chase Manhattan Bank - London Branch* bertindak sebagai *Trustee*. FRN tersebut jatuh tempo tahun 2007 dengan tingkat bunga mengambang berdasarkan LIBOR (*London Inter Bank Offer Rate*) tiga bulanan + 0,5% per tahun untuk FRN dalam Dolar Amerika Serikat dan berdasarkan tingkat bunga rata-rata deposito tiga bulanan + 1,5% Bank Negara Indonesia (BNI), Bank Rakyat Indonesia (BRI) dan Bank Mandiri untuk FRN dalam Rupiah.

Pada tanggal 21 Januari 2010, Perusahaan membeli kembali FRN dengan nilai nominal USD 40 juta dan Rp 37 miliar dengan total harga beli USD 22 juta dan Rp 23 miliar. Atas pembelian kembali FRN tersebut, Perusahaan memperoleh keuntungan sebesar Rp 184.068.623.128 dan dicatat sebagai pos luar biasa.

Selanjutnya, sesuai dengan akta perubahan dan perjanjian kembali tertanggal 21 Januari 2010, FRN yang belum dilunasi masing-masing sebesar USD 75 juta dan Rp 108 miliar direstrukturisasi dan akan jatuh tempo pada tahun 2018. Pada tanggal 30 September 2010, saldo FRN berjumlah USD 68.946.392 dan Rp 96.382.301.394. Sesuai perjanjian 2010 maka FRN tersebut jatuh tempo tahun 2018 dengan tingkat bunga mengambang berdasarkan LIBOR (*London Inter Bank Offer Rate*) enam bulanan + 1,75% per tahun untuk FRN dalam Dolar Amerika Serikat dan berdasarkan tingkat bunga rata-rata deposito enam bulanan + 1,75% Bank Negara Indonesia (BNI), Bank Rakyat Indonesia (BRI) dan Bank Mandiri untuk FRN dalam Rupiah.

Pertamina

Berdasarkan perjanjian pada tanggal 19 Oktober 2009, PT Pertamina (Persero) setuju untuk mengkonversikan hutang usaha Perusahaan atas pembelian avtur sejumlah USD 76.484.911,64 menjadi pinjaman jangka panjang dengan dibayar secara cicilan. Pinjaman ini akan jatuh tempo pada tanggal 31 Desember 2015 dengan tingkat bunga LIBOR 6 bulanan + 1,75% per tahun. Pada tanggal 30 September 2010, saldo pinjaman kepada Pertamina berjumlah USD 75.720.063.

Angkasa Pura II

Berdasarkan perjanjian tanggal 27 Mei 2009, PT Angkasa Pura II (Persero) setuju untuk mengkonversikan hutang usaha Perusahaan sejumlah USD 21.052.103,19 menjadi pinjaman jangka panjang dan dibayar secara cicilan. Pinjaman ini akan jatuh tempo pada tanggal 30 Desember 2015 dengan tingkat bunga LIBOR + 0,9% per tahun. Pada tanggal 30 September 2010, saldo pinjaman kepada Angkasa Pura II berjumlah USD 20.841.582.

Angkasa Pura I

Berdasarkan perjanjian tanggal 27 Mei 2009, PT Angkasa Pura I (Persero) setuju untuk mengkonversikan hutang usaha Perusahaan sejumlah USD 8.872.465,91 menjadi sejumlah Rp 92.388.987.520, menjadi pinjaman jangka panjang dengan dibayar secara cicilan. Pinjaman ini jatuh tempo pada tanggal 30 Desember 2015 dengan tingkat bunga per tahun yang berlaku sama pada Sertifikat Bank Indonesia (SBI) 3 bulanan + 0,9%. Pada tanggal 30 September 2010, saldo pinjaman kepada Angkasa Pura I berjumlah Rp 91.465.097.646.

PT Bank Negara Indonesia

Pada tahun 2007, berdasarkan Perjanjian Pengikatan Jual Beli Tanah dan Bangunan No. DS/PERJ/DZ-3254/2007 tanggal 23 Nopember 2007, Perusahaan telah melakukan penjualan tanah dan bangunan yang dijaminkan kepada BNI, kepada Kementerian Negara BUMN. Dengan hasil penjualan aset tersebut, Perusahaan telah melunasi pinjaman dari BNI senilai Rp 108.300.000.000 pada tanggal 4 Januari 2008.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Pada tanggal 31 Maret 2010, PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA), anak perusahaan, memperoleh fasilitas kredit investasi sebesar Rp 100 miliar, jatuh tempo tanggal 30 Desember 2015 dan suku bunga mengambang dari Bank Negara Indonesia. Fasilitas kredit berjangka waktu 5 tahun 9 bulan ini ditujukan untuk pembiayaan pengembangan usaha berupa sarana dan prasarana baru serta pengadaan mesin dan peralatan sebesar 52,32% dari nilai pembiayaan aset. Fasilitas pinjaman ini dijamin dengan aset yang dibiayai melalui fasilitas ini.

Pada tanggal 30 September 2010, GMFAA telah memenuhi seluruh rasio keuangan yang dipersyaratkan dalam perjanjian pinjaman tersebut antara lain: (a) rasio lancar minimal 1 kali; (b) rasio hutang dengan modal maksimal 2,5 kali; (c) rasio kemampuan membayar hutang minimal 100%.

Bank CIMB Niaga

Pada 6 Oktober 2009, PT Aero Wisata, anak perusahaan memperoleh fasilitas pinjaman khusus investasi dari Bank CIMB Niaga dengan jumlah kredit maksimum sebesar Rp 20 miliar. Tingkat suku bunga adalah 13,25% per tahun dan dipengaruhi oleh tingkat bunga pasar. Fasilitas ini digunakan untuk biaya renovasi Hotel Irian Biak. Jangka waktu pinjaman adalah 8 tahun, termasuk didalamnya *grace period* 18 bulan, dan akan berakhir pada 6 Oktober 2017. Pinjaman ini dijamin dengan tiga sertifikat kepemilikan tanah dimana Hotel tersebut berdiri (Catatan 14).

PT Mandira Erajasa Wahana (MEW), anak perusahaan, memperoleh fasilitas pinjaman dari Bank CIMB Niaga yang digunakan sebagai pembiayaan dalam pengadaan kendaraan baru untuk kegiatan operasional dengan jangka waktu 3-4 tahun dan dikenakan bunga berkisar antara 2,5% - 5% per tahun diatas tingkat suku bunga deposito yang dijamin pemerintah.

Perjanjian pinjaman tersebut mencakup persyaratan jangka waktu dan kondisi tertentu untuk membatasi MEW dalam melakukan pembagian deviden dan merubah struktur organisasi Perusahaan tanpa ada pemberitahuan tertulis kepada pihak bank.

Pada tanggal 24 Juni 2010, MEW juga melakukan restrukturisasi hutang bank untuk membantu likuiditas keuangan Perusahaan pada aktivitas investasi yang diklasifikasikan dalam pinjaman jangka panjang (Catatan 18).

Hutang yang telah direstrukturisasi dijamin dan diikat secara fiducia dengan kendaraan bermotor yang dibeli dengan total nilai minimum sebesar Rp 175.124.150.000, piutang yang timbul dari kontrak sewa kendaraan dengan total nilai minimum sebesar Rp 10.504.404.158 dan penyerahan/pengelolaan *escrow account* serta *comfort letter* dari PT Aero Wisata.

Indonesia Eximbank

Pada tanggal 12 Februari 2010, Perusahaan memperoleh fasilitas Pembiayaan USD 42 juta dalam jangka waktu 24 bulan dengan tingkat bunga LIBOR (6 bulan) + 3,5% per tahun yang akan direview setiap 6 bulan dan akan jatuh tempo dalam jangka waktu 2 tahun. Selama periode berjalan, Perusahaan telah menggunakan fasilitas tersebut sebesar USD 30 juta dan saldo pinjaman pada tanggal 30 September 2010 sebesar USD 8 juta. Pinjaman ini digunakan untuk pembayaran *Pre-Delivery Payment* (PDP) pesawat Boeing 737-800 yang telah memperoleh komitmen pembiayaan melalui *Sale and Leaseback Agreement* dengan *lessor*. Pinjaman ini dijamin dengan saham GMFAA, anak perusahaan.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Sindikasi Bank Mandiri

Pinjaman kepada Sindikasi Bank Mandiri telah diperpanjang sampai dengan tahun 2007 dengan tingkat bunga berdasarkan rata-rata tingkat bunga deposito Rupiah 3 bulan atau 6 bulan + marjin 1,5% (mana yang lebih tinggi) pada Bank Mandiri, Bank Internasional Indonesia dan Bank Danamon. Pinjaman tersebut dijamin dengan aset tetap Perusahaan berupa gedung fasilitas pendukung pemeliharaan, gedung fasilitas komputer beserta isinya dan gedung *medical center*. Pada bulan Oktober 2009, pinjaman Sindikasi Bank Mandiri telah dilunasi.

Export Development Canada

Perusahaan memperoleh pembiayaan kembali untuk simulator MD-11 dan Boeing 737-400/300 dari Export Development Canada (EDC), yang terdiri dari Tranche A sebesar USD 5.575.185,5 dengan tingkat bunga LIBOR + 0,5% per tahun, jangka waktu sampai dengan tahun 2007 dan Tranche B sebesar USD 6.518.987 dengan tingkat bunga LIBOR + 1,75% per tahun, jangka waktu pembayaran kembali sampai dengan tahun 2008. Pinjaman dari EDC dijamin dengan aset tetap Perusahaan berupa *simulator* MD-11 dan Boeing 737-400/300. Pada bulan Oktober 2008, Perusahaan telah melakukan *buy back* pinjaman EDC sebesar USD 9.675.339. Atas *buy back* tersebut, Perusahaan membukukan keuntungan sebesar USD 2.418.835 atau setara dengan Rp 22.683.814.655 yang dicatat sebagai penghasilan (beban) lain-lain.

PT Mandiri Tunas Finance

Merupakan pinjaman PT Mandira Erajasa Wahana (MEW), anak perusahaan, kepada PT Mandiri Tunas Finance atas pembelian 27 unit kendaraan. Tingkat bunga pinjaman tersebut sebesar 18,78% untuk tiga tahun, dengan jangka waktu pinjaman selama 36 bulan. Pinjaman ini dijamin secara fidusia dengan kendaraan bermotor yang dibiayai.

25. HUTANG SEWA PEMBIAYAAN

Perusahaan melakukan transaksi sewa pesawat Airbus tipe A-330 yang dibiayai oleh Lloyd (ECA) dengan masa sewa sejak tahun 1996 – 2016.

Pembayaran minimum sewa berdasarkan perjanjian sewa adalah sebagai berikut:

	Pembayaran minimum sewa			
	30 September 2010		30 September 2009 (Tidak diaudit)	
	Mata uang asing	Setara dengan	Mata uang asing	Setara dengan
	USD	Rp	USD	Rp
Dalam satu tahun	86.104.994	768.400.970.664	77.427.638	749.576.968.289
Lebih dari satu tahun tapi tidak lebih dari lima tahun	183.894.673	1.641.076.060.306	254.425.455	2.463.092.826.241
Lebih dari lima tahun	39.466.422	352.198.218.912	55.040.634	532.848.242.735
Jumlah pembayaran sewa masa depan	309.466.089	2.761.675.249.882	386.893.727	3.745.518.037.265
Dikurangi beban keuangan di masa depan	20.923.380	186.720.115.213	27.337.942	264.658.486.068
Nilai kini pembayaran minimum sewa	288.542.709	2.574.955.134.669	359.555.785	3.480.859.551.197
Disajikan di neraca konsolidasi sebagai:				
Kewajiban lancar	79.741.927	711.616.956.548	71.013.076	687.477.588.756
Kewajiban tidak lancar	208.800.782	1.863.338.178.121	288.542.709	2.793.381.962.441
Jumlah	288.542.709	2.574.955.134.669	359.555.785	3.480.859.551.197

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

	Pembayaran minimum sewa					
	31 Desember 2009		31 Desember 2008		31 Desember 2007	
	Mata uang asing	Setara dengan	Mata uang asing	Setara dengan	Mata uang asing	Setara dengan
	USD	Rp	USD	Rp	USD	Rp
Dalam satu tahun	97.812.878	919.441.057.117	85.050.880	931.307.140.056	74.101.760	697.964.477.628
Lebih dari satu tahun tapi tidak lebih dari lima tahun	248.139.102	2.332.507.554.710	325.328.119	3.562.342.900.300	362.157.591	3.411.162.351.998
Lebih dari lima tahun	22.406.993	210.625.734.383	43.030.854	471.187.854.062	91.252.262	859.505.058.321
Jumlah pembayaran sewa masa depan	368.358.973	3.462.574.346.210	453.409.853	4.964.837.894.418	527.511.613	4.968.631.887.947
Dikurangi beban keuangan di masa depan	26.093.664	245.280.440.012	39.328.223	430.644.044.275	61.683.053	580.992.675.656
Nilai kini pembayaran minimum sewa	342.265.309	3.217.293.906.198	414.081.630	4.534.193.850.143	465.828.560	4.387.639.212.291
Disajikan di neraca konsolidasi sebagai:						
Kewajiban lancar	90.481.458	850.525.703.696	71.816.321	786.388.714.731	51.746.930	487.404.336.496
Kewajiban tidak lancar	251.783.851	2.366.768.202.502	342.265.309	3.747.805.135.412	414.081.630	3.900.234.875.796
Jumlah	342.265.309	3.217.293.906.198	414.081.630	4.534.193.850.143	465.828.560	4.387.639.212.292

Dari jumlah diatas, perusahaan memiliki saldo yang belum dibayar senilai USD 95.100.000 atas pinjaman pokok (pinjaman komersial) dari beberapa kreditur komersial (kreditur komersial) terkait dengan perolehan enam unit pesawat Airbus 330-300. Pada saat ini Perusahaan sedang dalam proses restrukturisasi atas kewajiban keuangan yang belum dibayar. Terkait dengan restrukturisasi tersebut, Perusahaan mengeluarkan pernyataan untuk membeli kembali pinjaman mereka melalui proses *reverse dutch auction*. Sehubungan dengan penawaran tersebut, berdasarkan perjanjian *Escrow* antara Perusahaan dan Lloyds TSB Bank Plc, tanggal 4 Februari 2010, Perusahaan mencadangkan uang sebesar USD 11 juta atau setara dengan Rp 98.163.999.998 yang dibukukan pada uang muka sewa atas ECA yang digunakan untuk membeli kembali pinjaman komersial dan ditempatkan dalam *escrow account*.

Pada tanggal 21 Desember 2010, Perusahaan dan ECA telah merestrukturasi hutang ini (Catatan 56).

26. KEWAJIBAN TIDAK LANCAR LAIN

	30 September					
	2009		31 Desember			
	2010	(Tidak diaudit)	2009	2008	2007	
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Uang Muka Agen	12.404.618.177	13.969.912.831	13.434.203.170	15.906.237.635	15.027.637.492	
Lain-lain	3.918.622.521	57.581.806.106	63.345.988.900	14.363.175.786	10.905.672.844	
Jumlah	16.323.240.698	71.551.718.937	76.780.192.070	30.269.413.421	25.933.310.336	

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

27. KEWAJIBAN ESTIMASI BIAYA PENGEMBALIAN DAN PEMELIHARAAN PESAWAT

	30 September		31 Desember	(Disajikan kembali - Catatan 54)	
	2009			31 Desember	2008
	2010	(Tidak diaudit)	2009	Rp	Rp
Saldo awal tahun	650.697.965.178	732.299.027.916	732.299.027.916	399.812.729.465	305.796.393.761
Penambahan tahun berjalan	136.926.150.995	236.077.474.388	279.795.631.563	381.327.573.453	245.860.208.527
Jumlah digunakan	(169.450.851.902)	(133.524.846.109)	(232.777.560.566)	(183.078.701.501)	(180.055.608.412)
Amortisasi diskonto	19.471.728.748	16.802.262.892	22.576.377.707	12.640.746.387	3.660.898.620
Selisih kurs	(55.128.335.849)	(160.333.254.296)	(151.195.511.442)	121.596.680.112	24.550.836.969
Saldo akhir tahun	582.516.657.170	691.320.664.791	650.697.965.178	732.299.027.916	399.812.729.465
Penyajian					
Kewajiban lancar	379.894.234.957	358.448.507.216	395.366.505.884	282.180.009.798	157.034.705.940
Kewajiban tidak lancar	202.622.422.213	332.872.157.575	255.331.459.294	450.119.018.118	242.778.023.525
Jumlah	582.516.657.170	691.320.664.791	650.697.965.178	732.299.027.916	399.812.729.465

28. KEWAJIBAN IMBALAN PASCA KERJA

a. Imbalan Pasca-Kerja

Program Pensiun

Perusahaan dan PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA), anak perusahaan, menyelenggarakan program pensiun iuran pasti untuk seluruh karyawan tetapnya. Program pensiun tersebut dikelola oleh Dana Pensiun Garuda Indonesia (DPGA), yang akta pendiriannya telah disahkan oleh Menteri Keuangan Republik Indonesia dengan Surat Keputusan No. KEP-403/KM.17/1999 tanggal 15 Nopember 1999. Iuran dana pensiun berjumlah 7,5% dari gaji dasar karyawan dimana sebesar 2% ditanggung karyawan dan sisanya ditanggung Perusahaan dan anak perusahaan.

PT Abacus Distribution Systems Indonesia (ADSI), anak perusahaan, menyelenggarakan program penutupan asuransi atas jaminan hari tua untuk semua karyawan yang memenuhi persyaratan. Program jaminan hari tua ini memberikan manfaat jaminan hari tua yang ditentukan berdasarkan penghasilan terakhir peserta. Program jaminan hari tua ini dikelola oleh PT Asuransi Jiwasraya (Persero). Pendanaan jaminan hari tua berasal dari kontribusi anak perusahaan tersebut dan karyawannya masing-masing sebesar 7,5% dan 2,5% dari gaji dasar.

Kontribusi Perusahaan dan anak perusahaan per 30 September 2010 dan 2009 serta 31 Desember 2009, 2008 dan 2007 adalah sebagai berikut:

	2009		2008	2007	
	2010	(Sembilan bulan)		2009	2007
	(Sembilan bulan)	(Tidak diaudit)	Rp	Rp	Rp
Perusahaan	21.849.319.459	20.233.028.310	26.813.068.045	26.379.194.439	19.554.057.276
Anak perusahaan	6.637.414.991	6.411.691.344	11.418.204.060	8.570.037.329	243.429.923.885
Jumlah	28.486.734.450	26.644.719.654	38.231.272.105	34.949.231.768	262.983.981.161

PT Aero Wisata, anak perusahaan, menyelenggarakan program pensiun manfaat pasti untuk seluruh karyawan tetapnya yang dikelola oleh Dana Pensiun Pegawai Aero Wisata. Iuran dana pensiun berasal dari kontribusi PT Aero Wisata dan karyawan masing-masing sebesar 11,4% dan 5% dari gaji dasar. Pada masa pensiun, karyawan akan memperoleh manfaat sebesar 2,5% x masa kerja x penghasilan dasar pensiun.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Program Imbalan Pasti

Perusahaan dan anak perusahaan (GMFAA, ADSI, ASI, dan AWS) juga memberikan imbalan kepada karyawan yang memenuhi persyaratan sesuai dengan kebijakan Perusahaan yang didasarkan pada Undang-Undang Ketenagakerjaan No. 13 Tahun 2003. Jumlah karyawan per 30 September 2010 dan 2009 dan per 31 Desember 2009, 2008 dan 2007 yang berhak atas imbalan tersebut masing-masing adalah 11.058 karyawan dan 11.299 karyawan serta 10.827 karyawan, 11.632 karyawan dan 12.127 karyawan. Tidak terdapat pendanaan yang disisihkan oleh Perusahaan dan anak perusahaan sehubungan dengan imbalan kerja pasti ini.

b. Imbalan Kerja Jangka Panjang Lain

Perusahaan dan anak perusahaan (GMFAA, ADSI, ASI, dan AWS) memberikan penghargaan masa bakti kepada karyawan yang telah bekerja selama 20 tahun sesuai dengan kebijakan Perusahaan. Jumlah karyawan per 30 September 2010 dan 2009 dan per 31 Desember 2009, 2008 dan 2007 yang berhak atas imbalan tersebut masing-masing adalah 11.058 karyawan dan 11.299 karyawan serta 10.827 karyawan, 11.632 karyawan dan 12.127 karyawan. Tidak terdapat pendanaan yang disisihkan sehubungan dengan imbalan kerja ini.

Perhitungan imbalan kerja program imbalan pasti dan imbalan kerja jangka panjang lainnya dihitung oleh PT Padma Radya Actuarial, aktuaris independen pada tanggal 21 Oktober 2010, dengan menggunakan asumsi utama sebagai berikut:

	2009 (Sembilan bulan)	2009 (Tidak diaudit)	2009 (Satu tahun)	2008 (Satu tahun)	2007 (Satu tahun)
Tingkat diskonto	8,08%	11,00%	10,50%	12,00%	10,00%
Tingkat kenaikan gaji	8%	7%	7%	7%	8%
Tingkat kematian	TMII	TMII	TMII	TMII	TMII
Tingkat cacat	10% dari tingkat kematian				
Tingkat pengunduran diri	5% usia 25 tahun menurun secara garis lurus sampai 1% usia 46 tahun dan 1% usia diatas 46 tahun	5% usia 25 tahun menurun secara garis lurus sampai 1% usia 46 tahun dan 1% usia diatas 46 tahun	5% usia 25 tahun menurun secara garis lurus sampai 1% usia 46 tahun dan 1% usia diatas 46 tahun	5% usia 25 tahun menurun secara garis lurus sampai 1% usia 46 tahun dan 1% usia diatas 46 tahun	5% usia 25 tahun menurun secara garis lurus sampai 1% usia 46 tahun dan 1% usia diatas 46 tahun
Tingkat pensiun normal	56 tahun				

Jumlah yang dibebankan atas imbalan kerja pasca-kerja program imbalan pasti dan jangka panjang lain adalah sebagai berikut:

	2010 (Sembilan bulan)				
	Imbalan pasca-kerja				
	Imbalan kesehatan	Program imbalan pasti	Pensiun kesehatan	Penghargaan masa bakti	Jumlah
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Biaya jasa kini	13.838.508.474	38.153.103.454	1.382.708.531	7.584.621.571	60.958.942.030
Biaya jasa lalu	-	10.109.062.528	-	-	10.109.062.528
Hasil aset program diharapkan	-	-	-	-	-
Beban bunga	7.213.356.521	98.424.609.507	48.620.781.236	12.806.854.828	167.065.602.092
Kerugian (keuntungan) aktuarial	-	28.083.626.211	(8.264.209.950)	40.002.932.969	59.822.349.230
Dampak pengurangan pegawai	-	(6.438.181.288)	(3.695.751.822)	(2.846.515.305)	(12.980.448.415)
Biaya pengembalian investasi	-	-	(24.983.483.834)	-	(24.983.483.834)
Penambah nilai kini kewajiban	-	-	13.377.380.501	-	13.377.380.501
Jumlah	21.051.864.995	168.332.220.412	26.437.424.662	57.547.894.063	273.369.404.132

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

	2009 (Sembilan bulan - Tidak diaudit)				
	Imbalan pasca-kerja				
	Imbalan kesehatan	Program imbalan pasti	Pensiun kesehatan	Penghargaan masa bakti	Jumlah
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Biaya jasa kini	21.592.566.701	26.884.802.399	2.158.519.947	6.603.614.487	57.239.503.534
Biaya jasa lalu	-	9.552.523.521	-	-	9.552.523.521
Beban bunga	18.445.409.043	71.032.427.570	30.828.473.247	10.278.889.164	130.585.199.024
Kerugian aktuaria	-	9.109.148.304	42.271.461.251	6.112.116.795	57.492.726.350
Dampak pengurangan pegawai	(617.618.514)	(9.074.635.868)	(3.860.124.475)	(3.075.298.394)	(16.627.677.251)
Biaya pengembalian investasi			(12.117.853.017)	-	(12.117.853.017)
Pengurang nilai kini kewajiban	-	-	(2.316.791.744)	-	(2.316.791.744)
Jumlah	<u>39.420.357.230</u>	<u>107.504.265.926</u>	<u>56.963.685.209</u>	<u>19.919.322.052</u>	<u>223.807.630.417</u>

	2009 (Satu tahun)				
	Imbalan pasca-kerja				
	Imbalan kesehatan	Program imbalan pasti	Pensiun kesehatan	Penghargaan masa bakti	Jumlah
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Biaya jasa kini	28.471.907.686	40.415.037.609	2.636.419.632	8.831.052.837	80.354.417.764
Biaya jasa lalu	-	15.040.540.767	-	-	15.040.540.767
Hasil aset program diharapkan	-	-	(17.999.820.211)	-	(17.999.820.211)
Beban bunga	22.675.358.801	104.472.484.204	44.932.845.685	14.034.742.268	186.115.430.958
Kerugian aktuaria	-	16.104.635.839	38.647.181.152	29.931.824.648	84.683.641.639
Dampak pengurangan pegawai	(659.449.139)	(48.068.337.539)	(20.177.648.520)	(14.684.203.275)	(83.589.638.473)
Pengurang nilai kini kewajiban	-	-	(3.984.512.236)	-	(3.984.512.236)
Jumlah	<u>50.487.817.348</u>	<u>127.964.360.880</u>	<u>44.054.465.502</u>	<u>38.113.416.478</u>	<u>260.620.060.208</u>

	2008 (Satu tahun, Disajikan kembali - Catatan 54)				
	Imbalan pasca-kerja				
	Imbalan kesehatan	Program imbalan pasti	Pensiun kesehatan	Penghargaan masa bakti	Jumlah
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Biaya jasa kini	28.449.189.741	34.462.727.763	3.571.251.656	8.387.326.731	74.870.495.891
Biaya jasa lalu	-	13.640.739.418	-	-	13.640.739.418
Hasil aset program diharapkan	-	-	(19.184.843.680)	-	(19.184.843.680)
Beban bunga	16.471.645.031	79.074.507.906	40.770.288.428	13.555.102.607	149.871.543.972
Beban terminasi	-	5.280.928.000	-	-	5.280.928.000
Kerugian aktuaria	-	1.378.032.204	22.738.700.120	13.636.243.533	37.752.975.857
Dampak pengurangan pegawai	-	(29.046.585.342)	(25.516.888.562)	(5.192.526.186)	(59.756.000.090)
Pengurang nilai kini kewajiban	-	-	(5.484.961.977)	-	(5.484.961.977)
Jumlah	<u>44.920.834.772</u>	<u>104.790.349.949</u>	<u>16.893.545.985</u>	<u>30.386.146.685</u>	<u>196.990.877.391</u>

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

	2007 (Satu tahun, Disajikan kembali - Catatan 54)				
	Imbalan pasca-kerja				
Imbalan kesehatan	Program imbalan pasti	Pensiun kesehatan	Penghargaan masa bakti	Jumlah	
Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Biaya jasa kini	21.331.744.701	33.813.195.038	5.133.984.282	8.166.698.196	68.445.622.217
Biaya jasa lalu	-	14.213.581.984	-	-	14.213.581.984
Hasil aset program diharapkan	-	-	(15.929.159.861)	-	(15.929.159.861)
Beban bunga	13.145.622.167	72.358.103.461	39.972.558.910	13.267.722.585	138.744.007.123
Beban terminasi	-	2.419.133.000	-	-	2.419.133.000
Kerugian (keuntungan) aktuaria	-	368.549.462	(12.639.299.756)	4.506.241.048	(7.764.509.246)
Dampak pengurangan pegawai	-	(2.817.816.568)	(3.592.796.508)	(999.617.087)	(7.410.230.163)
Penambah nilai kini kewajiban	-	-	6.523.949.973	-	6.523.949.973
Jumlah	34.477.366.868	120.354.746.377	19.469.237.040	24.941.044.742	199.242.395.027

Kewajiban imbalan kerja pasca-kerja program imbalan pasti dan jangka panjang lain adalah sebagai berikut:

	30 September 2010				
	Kewajiban imbalan kerja				
Imbalan kesehatan	Program imbalan pasti	Pensiun kesehatan	Penghargaan masa bakti	Jumlah	
Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Nilai kini kewajiban	327.300.530.653	1.574.393.688.107	456.513.806.406	212.880.957.891	2.571.088.983.057
Biaya jasa lalu yang masih akan diakui dimasa mendatang	-	(48.385.389.992)	-	-	(48.385.389.992)
Keuntungan (kerugian) aktuaria belum diakui	-	(655.171.754.668)	19.119.798.203	-	(636.051.956.465)
Nilai wajar aset program	-	-	(450.888.587.249)	-	(450.888.587.249)
Kewajiban imbalan kerja	327.300.530.653	870.836.543.447	24.745.017.360	212.880.957.891	1.435.763.049.351
	30 September 2009 (Tidak diaudit)				
	Kewajiban imbalan kerja				
Imbalan kesehatan	Program imbalan pasti	Pensiun kesehatan	Penghargaan masa bakti	Jumlah	
Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Nilai kini kewajiban	245.773.718.750	1.222.381.634.264	424.368.026.741	157.158.001.123	2.049.681.380.878
Biaya jasa lalu yang masih akan diakui dimasa mendatang	-	(64.317.158.273)	-	-	(64.317.158.273)
Keuntungan (kerugian) aktuaria belum diakui	-	(423.806.132.573)	19.421.865.375	-	(404.384.267.198)
Nilai wajar aset program	-	-	(322.449.248.560)	-	(322.449.248.560)
Kewajiban imbalan kerja	245.773.718.750	734.258.343.418	121.340.643.556	157.158.001.123	1.258.530.706.847

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

31 Desember 2009					
Kewajiban imbalan kerja					
Imbalan kesehatan	Program imbalan pasti	Pensiun kesehatan	Penghargaan masa bakti	Jumlah	
Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Nilai kini kewajiban	301.541.885.392	1.282.940.679.898	409.367.696.730	171.652.990.623	2.165.503.252.643
Biaya jasa lalu yang masih akan diakui dimasa mendatang	-	(58.735.188.114)	-	-	(58.735.188.114)
Keuntungan (kerugian) aktuaria belum diakui	-	(480.740.691.224)	20.323.878.854	-	(460.416.812.370)
Nilai wajar aset program	-	-	(388.800.236.330)	-	(388.800.236.330)
Kewajiban imbalan kerja	301.541.885.392	743.464.800.560	40.891.339.254	171.652.990.623	1.257.551.015.829
31 Desember 2008 (Disajikan kembali - Catatan 54)					
Kewajiban imbalan kerja					
Imbalan kesehatan	Program imbalan pasti	Pensiun kesehatan	Penghargaan masa bakti	Jumlah	
Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Nilai kini kewajiban	213.714.518.020	962.330.873.347	372.066.306.955	151.761.171.256	1.699.872.869.578
Biaya jasa lalu yang masih akan diakui dimasa mendatang	-	(74.196.157.358)	-	-	(74.196.157.358)
Kerugian aktuaria belum diakui	-	(224.581.078.572)	(57.036.846.144)	-	(281.617.924.716)
Nilai wajar aset program	-	-	(214.822.559.918)	-	(214.822.559.918)
Kewajiban imbalan kerja	213.714.518.020	663.553.637.417	100.206.900.893	151.761.171.256	1.129.236.227.586
31 Desember 2007 (Disajikan kembali - Catatan 54)					
Kewajiban imbalan kerja					
Imbalan kesehatan	Program imbalan pasti	Pensiun kesehatan	Penghargaan masa bakti	Jumlah	
Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Nilai kini kewajiban	169.873.963.043	796.195.385.414	377.862.991.987	143.961.081.473	1.487.893.421.917
Biaya jasa lalu yang masih akan diakui dimasa mendatang	-	(87.702.334.665)	-	-	(87.702.334.665)
Keuntungan (kerugian) aktuaria belum diakui	-	(85.239.710.392)	6.803.002.968	-	(78.436.707.424)
Nilai wajar aset program	-	-	(251.202.513.986)	-	(251.202.513.986)
Kewajiban imbalan kerja	169.873.963.043	623.253.340.357	133.463.480.969	143.961.081.473	1.070.551.865.842

Mutasi bersih kewajiban imbalan kerja pasca-kerja program imbalan pasti dan jangka panjang lain adalah sebagai berikut:

30 September 2010					
Kewajiban imbalan kerja					
Imbalan kesehatan	Program imbalan pasti	Pensiun kesehatan	Penghargaan masa bakti	Jumlah	
Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Saldo awal periode	301.541.885.392	743.464.800.560	40.891.339.254	171.652.990.623	1.257.551.015.829
Beban periode berjalan	21.051.864.995	168.332.220.412	26.437.424.662	57.547.894.063	273.369.404.132
Penyesuaian yang berhubungan dengan mutasi	-	332.023.078	-	231.904.329	563.927.407
Penyesuaian kewajiban ke GMF	(2.389.445.767)	-	2.389.445.767	-	-
Nilai wajar dari dana Yankesga	7.571.138.404	-	(7.571.138.404)	-	-
Pembayaran imbalan	(3.327.455.095)	(41.292.500.603)	(37.402.053.919)	(16.551.831.124)	(98.573.840.741)
Pembayaran premi ke Yankesga	2.852.542.724	-	-	-	2.852.542.724
Saldo akhir periode	327.300.530.653	870.836.543.447	24.745.017.360	212.880.957.891	1.435.763.049.351

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

30 September 2009 (Tidak diaudit)					
	Kewajiban imbalan kerja				
	Imbalan kesehatan	Program imbalan pasti	Pensiun kesehatan	Penghargaan masa bakti	Jumlah
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Saldo awal periode	213.714.518.020	663.553.637.417	100.206.900.893	151.761.171.256	1.129.236.227.586
Beban periode berjalan	39.420.357.230	107.504.265.926	56.963.685.209	19.919.322.052	223.807.630.417
Penyesuaian yang berhubungan dengan mutasi	-	533.695.834	-	230.384.760	764.080.594
Pembayaran imbalan	(7.361.156.500)	(37.333.255.759)	(35.829.942.546)	(14.752.876.945)	(95.277.231.750)
Saldo akhir periode	<u>245.773.718.750</u>	<u>734.258.343.418</u>	<u>121.340.643.556</u>	<u>157.158.001.123</u>	<u>1.258.530.706.847</u>
31 Desember 2009					
	Kewajiban imbalan kerja				
	Imbalan kesehatan	Program imbalan pasti	Pensiun kesehatan	Penghargaan masa bakti	Jumlah
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Saldo awal tahun	213.714.518.020	663.553.637.417	100.206.900.893	151.761.171.256	1.129.236.227.586
Beban tahun berjalan	50.487.817.348	127.964.360.880	44.054.465.502	38.113.416.478	260.620.060.208
Penyesuaian yang berhubungan dengan mutasi	-	388.193.023	-	303.734.674	691.927.697
Nilai wajar dari dana Yankesga	56.122.594.920	-	(56.122.594.920)	-	-
Pembayaran imbalan	(18.783.044.896)	(48.441.390.760)	(47.247.432.221)	(18.525.331.785)	(132.997.199.662)
Saldo akhir tahun	<u>301.541.885.392</u>	<u>743.464.800.560</u>	<u>40.891.339.254</u>	<u>171.652.990.623</u>	<u>1.257.551.015.829</u>
31 Desember 2008 (Disajikan kembali - Catatan 54)					
	Kewajiban imbalan kerja				
	Imbalan kesehatan	Program imbalan pasti	Pensiun kesehatan	Penghargaan masa bakti	Jumlah
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Saldo awal tahun	169.873.963.043	623.253.340.357	133.463.480.969	143.961.081.473	1.070.551.865.842
Beban tahun berjalan	44.920.834.772	104.790.349.949	16.893.545.985	30.386.146.685	196.990.877.391
Penyesuaian yang berhubungan dengan mutasi	-	1.574.812.084	-	579.373.154	2.154.185.238
Pembayaran imbalan	(1.080.279.795)	(66.064.864.973)	(50.150.126.061)	(23.165.430.056)	(140.460.700.885)
Saldo akhir tahun	<u>213.714.518.020</u>	<u>663.553.637.417</u>	<u>100.206.900.893</u>	<u>151.761.171.256</u>	<u>1.129.236.227.586</u>
31 Desember 2007 (Disajikan kembali - Catatan 54)					
	Kewajiban imbalan kerja				
	Imbalan kesehatan	Program imbalan pasti	Pensiun kesehatan	Penghargaan masa bakti	Jumlah
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Saldo awal tahun	136.430.751.336	553.333.621.128	146.298.349.677	139.946.908.516	976.009.630.657
Beban tahun berjalan	34.477.366.868	120.354.746.377	19.469.237.040	24.941.044.742	199.242.395.027
Penyesuaian yang berhubungan dengan mutasi	-	278.320.533	-	198.182.528	476.503.061
Pembayaran imbalan	(1.034.155.161)	(50.713.347.681)	(32.304.105.748)	(21.125.054.313)	(105.176.662.903)
Saldo akhir tahun	<u>169.873.963.043</u>	<u>623.253.340.357</u>	<u>133.463.480.969</u>	<u>143.961.081.473</u>	<u>1.070.551.865.842</u>

Pada tahun 2009, Perusahaan menawarkan program *second career* kepada karyawan tertentu. Selisih antara jumlah manfaat yang diberikan dengan jumlah tercatat kewajiban imbalan pasca kerja dari karyawan yang bersangkutan sebesar Rp 203.098.145.482 dicatat sebagai beban lain-lain.

Mulai tanggal 31 Juli 2010, Perusahaan memutuskan untuk menghentikan penawaran program *second career* berdasarkan surat keputusan No. JKT02/SKEP/50067/10. Sebagai konsekuensinya Perusahaan melakukan penyesuaian biaya yang masih harus dibayar sebesar Rp 68.468.392.713.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

29. OBLIGASI KONVERSI

Sesuai dengan hasil restrukturisasi pinjaman Perusahaan tahun 2001 (Catatan 24), Perusahaan menerbitkan obligasi wajib konversi kepada PT Bank Mandiri (Persero) Tbk, dengan nilai nominal Rp 1 juta per obligasi, jangka waktu 5 tahun dan dikenakan bunga 4% per tahun dengan pembayaran secara triwulanan.

Pemegang obligasi konversi dan Perusahaan mempunyai hak konversi untuk menempatkan seluruh obligasi konversi menjadi saham biasa Perusahaan dengan nilai nominal Rp 1 juta per saham. Hak konversi dapat dilaksanakan setiap waktu sejak tanggal efektif sampai dengan tanggal jatuh tempo. Obligasi konversi tersebut tidak boleh dialihkan dan setiap saat dapat disubordinasikan terhadap tingkatan hutang lain Perusahaan.

Pada tahun 2006, pemegang saham menyetujui perpanjangan pelaksanaan konversi Obligasi Wajib Konversi selama-lamanya dua tahun sejak tanggal jatuh tempo, atau sampai dengan 2 Nopember 2008.

Pada bulan Desember 2009, Bank Mandiri dan Perusahaan menyetujui restrukturisasi dan penyelesaian Obligasi Wajib Konversi sebagai berikut:

1. Pembayaran tunai sebesar 5% dari pokok atau sebesar Rp 50.940.000.000.
2. Sisanya sebesar 95% dari pokok atau sebesar Rp 967.869.000.000 dikonversi menjadi Saham Perusahaan (Catatan 31).

Rincian keuntungan dari restrukturisasi dan penyelesaian hutang obligasi konversi sebagai berikut:

	2009 (Satu tahun)
	Rp
Jumlah tercatat	<u>1.142.311.291.000</u>
Penyelesaian	
Pembayaran kas	50.940.000.000
Konversi saham	967.869.000.000
Jumlah	<u>1.018.809.000.000</u>
Keuntungan penyelesaian	<u>123.502.291.000</u>

30. HAK MINORITAS

Pemegang saham minoritas anak perusahaan	Hak minoritas atas aset bersih		Hak minoritas atas laba bersih	
	30 September 2010		2009 (Sembilan bulan)	
	Rp	Rp	Rp	Rp
PT Abacus Distribution Systems Indonesia	2.164.734.938	2.249.808.011	(35.172.354)	67.603.715
PT Aero Wisata dan anak perusahaan	7.949.023.503	3.762.265.227	717.666.867	(139.401.985)
PT Aero System Indonesia	-	-	-	3.443.970.754
Jumlah	<u>10.113.758.441</u>	<u>6.012.073.238</u>	<u>682.494.513</u>	<u>3.372.172.484</u>

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Pemegang saham minoritas anak perusahaan	Hak minoritas atas aset bersih			Hak minoritas atas laba bersih		
	(Disajikan kembali - Catatan 54)			(Disajikan kembali - Catatan 54)		
	31 Desember 2009	31 Desember 2008	31 Desember 2007	2009 (Satu tahun)	2008 (Satu tahun)	2007 (Satu tahun)
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
PT Abacus Distribution Systems Indonesia	2.253.067.501	2.323.481.177	1.824.905.161	70.863.205	142.926.880	170.768.519
PT Aero Wisata dan anak perusahaan	4.699.894.707	3.673.226.763	(669.378.248)	825.586.352	1.600.764.257	2.005.322.341
PT Aero System Indonesia	-	43.448.987.828	36.048.492.229	3.443.970.755	7.400.495.599	9.214.884.907
Jumlah	<u>6.952.962.208</u>	<u>49.445.695.768</u>	<u>37.204.019.142</u>	<u>4.340.420.312</u>	<u>9.144.186.736</u>	<u>11.390.975.767</u>

31. MODAL SAHAM

	30 September 2010 dan 31 Desember 2009		
	Jumlah saham	Percentase kepemilikan	Jumlah modal disetor
			%
Pemerintah Republik Indonesia	7.826.564	85,82	7.826.564.000.000
PT Angkasa Pura I (Persero)	124.248	1,36	124.248.000.000
PT Angkasa Pura II (Persero)	201.817	2,21	201.817.000.000
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	967.869	10,61	967.869.000.000
Jumlah	<u>9.120.498</u>	<u>100,00</u>	<u>9.120.498.000.000</u>
30 September 2009 (Tidak diaudit) dan 31 Desember 2008			
	Jumlah saham	Percentase kepemilikan	Jumlah modal disetor
			%
Pemerintah Republik Indonesia	7.826.564	96,00	7.826.564.000.000
PT Angkasa Pura I (Persero)	124.248	1,52	124.248.000.000
PT Angkasa Pura II (Persero)	201.817	2,48	201.817.000.000
Jumlah	<u>8.152.629</u>	<u>100,00</u>	<u>8.152.629.000.000</u>
31 Desember 2007			
	Jumlah saham	Percentase kepemilikan	Jumlah modal disetor
			%
Pemerintah Republik Indonesia	6.826.564	95,44	6.826.564.000.000
PT Angkasa Pura I (Persero)	124.248	1,74	124.248.000.000
PT Angkasa Pura II (Persero)	201.817	2,82	201.817.000.000
Jumlah	<u>7.152.629</u>	<u>100,00</u>	<u>7.152.629.000.000</u>

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Berdasarkan Risalah Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa Perusahaan No. RIS/D3.MBU/2006 tanggal 1 Nopember 2006, pemegang saham menyetujui pengeluaran saham baru Perusahaan sebanyak 326.065 lembar dengan nilai nominal Rp 1.000.000 per saham, yang berasal dari konversi atas Obligasi Wajib Konversi PT Angkasa Pura I sebanyak 124.248 lembar dan PT Angkasa Pura II sebanyak 201.817 lembar.

Berdasarkan Keputusan Pemegang Saham yang tertuang dalam Akta No. 51 tanggal 7 Agustus 2008, dari Sutjipto, S.H., notaris di Jakarta, mengenai Perubahan Anggaran Dasar, para pemegang saham menyetujui peningkatan modal dasar Perusahaan dari Rp 11.540.076.000.000 menjadi Rp 15 triliun dan peningkatan modal ditempatkan dan disetor dari Rp 7.152.629.000.000 menjadi Rp 8.152.629.000.000 yang berasal dari konversi Penyertaan Modal Pemerintah (PMP) sebesar Rp 1 triliun.

Berdasarkan Keputusan Pemegang Saham di luar Rapat Umum Pemegang Saham Perusahaan tanggal 28 Desember 2009 yang dinyatakan dalam Akta Notaris No. 274 tanggal 30 Desember 2009 dari Aulia Taufani, S.H., pengganti dari Sutjipto, S.H., notaris di Jakarta, para pemegang saham telah menyetujui antara lain:

1. Restrukturisasi Obligasi Wajib Konversi dengan ketentuan pembayaran tunai sebesar 5% dan 95% dikonversi menjadi saham Perusahaan.
2. Menyetujui pengeluaran 967.869 saham, dengan nilai nominal Rp 1.000.000 per saham sehubungan dengan konversi Obligasi Wajib Konversi Bank Mandiri.
3. Melepas haknya berdasarkan ketentuan Pasal 4 (5) Anggaran Dasar Perusahaan atas penerbitan saham baru tersebut.

Perubahan tersebut diatas merubah Pasal 4 ayat 2 dan 3 Anggaran Dasar Perusahaan menjadi sebagai berikut:

1. Modal ditempatkan menjadi 9.120.498 saham atau Rp 9.120.498.000.000.
2. Dari modal ditempatkan tersebut telah disetor penuh dengan cara:
 - Rp 8.152.629.000.000 merupakan setoran modal lama.
 - Rp 967.869.000.000 merupakan konversi hutang Bank Mandiri.

Perubahan ini telah diterima dan dicatat di dalam Database Sisminbakum Direktorat Jenderal Administrasi Hukum Umum Departemen Hukum dan Hak Asasi Republik Indonesia tanggal 31 Desember 2009.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

32. TAMBAHAN SETORAN MODAL DISETOR

Akun ini merupakan Penyertaan Modal Pemerintah (PMP) dalam rangka peningkatan modal disetor Perusahaan, sebagai berikut:

	30 September		31 Desember		
	2009		2008		2007
	2010	(Tidak diaudit)	2009	Rp	Rp
Tambahan modal disetor					
Cadangan modal	755.090	755.090	755.090	755.090	755.090
PMP atas <i>jet engine test cell</i> berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. S-124/MK.016/1998	8.401.219.715	8.401.219.715	8.401.219.715	8.401.219.715	8.401.219.715
PMP atas 2 pesawat Boeing 747-400 dan 7 pesawat Boeing 737-400 sesuai PP No. 70 tahun 2000	2.149.274.104.196	2.149.274.104.196	2.149.274.104.196	2.149.274.104.196	2.149.274.104.196
Dikonversi menjadi modal disetor	(1.986.364.000.000)	(1.986.364.000.000)	(1.986.364.000.000)	(1.986.364.000.000)	(1.986.364.000.000)
Pengalihan piutang Perusahaan atas penyerahan 17 pesawat F-28/4000 kepada PT Merpati Nusantara Airlines	(162.910.000.000)	(162.910.000.000)	(162.910.000.000)	(162.910.000.000)	(162.910.000.000)
Sub jumlah	<u>8.402.079.001</u>	<u>8.402.079.001</u>	<u>8.402.079.001</u>	<u>8.402.079.001</u>	<u>8.402.079.001</u>
Dana setoran modal					
PMP Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 46 tahun 2006	-	-	-	-	500.000.000.000
PMP Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 69 tahun 2007	-	-	-	-	500.000.000.000
Sub jumlah	-	-	-	-	1.000.000.000.000
Jumlah	<u>8.402.079.001</u>	<u>8.402.079.001</u>	<u>8.402.079.001</u>	<u>8.402.079.001</u>	<u>1.008.402.079.001</u>

- a. Berdasarkan PP No. 70 tanggal 21 Agustus 2000, Pemerintah telah menyetujui peningkatan Penyertaan Modal Pemerintah (PMP) sebesar Rp 2.149.274.104.196. Karena Perusahaan belum melakukan peningkatan modal dasar, maka PMP tersebut disajikan sebagai tambahan modal disetor.

Pada tahun 2001, Perusahaan telah mengadakan Rapat Umum Pemegang Saham untuk meningkatkan modal dasar, modal ditempatkan dan disetor. Perusahaan telah memperoleh persetujuan Menteri Kehakiman dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dengan Surat Keputusan No. C-07276 HT.01.04.TH 2001 tanggal 4 September 2001. Sehubungan dengan ini, tambahan modal disetor telah dipindahkan menjadi modal disetor sebesar Rp 1.986.364.000.000.

- b. Pada tanggal 28 Desember 2006, Pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah (PP) No. 46 tahun 2006 yang menyetujui peningkatan PMP sebesar Rp 500 miliar. Pada tanggal 10 Desember 2007, Pemerintah kembali mengeluarkan Peraturan Pemerintah (PP) No. 69 tahun 2007 yang menyetujui peningkatan PMP menjadi sebesar Rp 1 triliun.

Pemerintah melalui Departemen Keuangan telah mencairkan dana sebesar Rp 1 triliun tersebut dan telah diterima pada tanggal 26 Maret 2007 dan 28 Desember 2007.

Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan yang tertuang dalam Akta No. 51 tanggal 7 Agustus 2008 dari Notaris Sutjipto, S.H., PMP tersebut sudah dikonversi menjadi modal saham.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

33. SURPLUS REVALUASI

	30 September		31 Desember		
	2009		2008		
	2010	(Tidak diaudit)	2009	2008	2007
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Saldo awal periode	1.515.532.778.739	1.672.668.664.694	1.672.668.664.694	3.996.580.005	3.996.580.005
Peningkatan	129.196.553.328	355.480.997.552	258.321.722.772	2.237.071.251.999	-
Penurunan	(540.113.364.082)	(614.843.424.642)	(475.667.823.364)	(173.076.949.338)	-
Dipindahkan ke defisit			(3.129.800.000)	(3.129.800.000)	-
Dampak pajak tangguhan	112.204.574.298	74.254.741.854	63.341.730.217	(394.965.229.132)	-
Hak minoritas	(91.614.107)	39.348.768	(1.715.580)	(356.988.840)	-
Saldo akhir periode	<u>1.216.728.928.174</u>	<u>1.484.470.528.226</u>	<u>1.515.532.778.739</u>	<u>1.672.668.664.694</u>	<u>3.996.580.005</u>

34. PENDAPATAN USAHA

	2009		(Disajikan kembali - Catatan 54)		
	2009		2008		
	2010 (Sembilan bulan)	(Tidak diaudit)	2009 (Satu tahun)	2008 (Satu tahun)	2007 (Satu tahun)
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Penerbangan berjadwal					
Penumpang	10.533.208.741.994	9.423.224.812.254	12.759.182.689.133	14.067.037.386.175	10.180.820.409.411
Kargo	845.258.014.679	593.921.057.842	839.340.634.698	947.595.769.836	801.373.419.835
Kelebihan bagasi	42.781.006.372	49.464.662.568	64.291.277.285	75.588.933.157	44.015.275.913
Surat dan dokumen	27.652.556.487	26.825.715.626	36.600.746.308	30.049.509.720	23.228.254.137
Sub jumlah	<u>11.448.900.319.532</u>	<u>10.093.436.248.290</u>	<u>13.699.415.347.424</u>	<u>15.120.271.598.888</u>	<u>11.049.437.359.296</u>
Penerbangan tidak berjadwal					
Charter	102.343.640.433	79.587.618.179	151.561.154.053	174.795.861.950	95.588.830.358
Haji	-	396.043.100.653	2.339.687.193.113	2.291.821.908.773	1.510.354.321.928
Sub jumlah	<u>102.343.640.433</u>	<u>475.630.718.832</u>	<u>2.491.248.347.166</u>	<u>2.466.617.770.723</u>	<u>1.605.943.152.286</u>
Lain-lain					
Biro perjalanan	258.824.730.804	191.528.906.680	256.552.609.416	333.233.644.918	251.593.990.468
Jasa boga	260.745.002.482	252.952.971.983	337.811.063.329	231.353.841.548	250.868.107.927
Pemeliharaan dan perbaikan pesawat	163.470.462.093	370.676.897.669	436.655.468.348	589.883.634.782	379.813.038.488
Pelayanan penerbangan	160.944.958.229	200.915.732.569	274.938.825.956	213.556.330.276	173.358.773.547
Fasilitas	121.335.498.581	94.284.165.983	134.717.440.088	159.303.531.049	113.737.843.794
Hotel	96.468.188.539	98.497.905.151	139.883.663.678	122.014.692.273	78.607.107.889
Teknologi informasi	17.761.210.283	20.281.353.510	28.331.594.489	38.208.858.361	31.223.579.370
Kesehatan	14.946.566.555	15.805.855.124	20.432.005.963	21.698.853.060	22.694.933.044
Transportasi	14.912.097.515	18.830.632.395	18.975.158.401	7.540.591.590	38.710.152.801
Pelatihan	6.690.559.605	11.359.801.773	13.738.464.948	20.203.500.021	28.252.646.414
Lain-lain	17.730.751.009	5.124.249.386	7.673.620.903	25.788.572.615	18.189.701.027
Sub jumlah	<u>1.133.830.025.695</u>	<u>1.280.258.472.223</u>	<u>1.669.709.915.519</u>	<u>1.762.786.050.493</u>	<u>1.387.049.874.769</u>
Jumlah	<u>12.685.073.985.660</u>	<u>11.849.325.439.345</u>	<u>17.860.373.610.109</u>	<u>19.349.675.420.104</u>	<u>14.042.430.386.351</u>

Pendapatan dari jasa yang diberikan kepada pihak hubungan istimewa masing-masing sebesar 0,30% untuk periode yang berakhir 30 September 2010 dan 2009 serta 0,28%, 0,24% dan 0,30% dari jumlah pendapatan usaha konsolidasi, masing-masing untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2009, 2008 dan 2007 (Catatan 45).

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

35. BEBAN OPERASIONAL PENERBANGAN

	2009		(Disajikan kembali - Catatan 54)		
	2010	(Sembilan bulan) (Tidak diaudit)	2009	2008	2007
	(Rp)	(Rp)	(Satu tahun)	(Satu tahun)	(Satu tahun)
Bahan bakar	4.122.054.587.427	3.212.038.635.113	4.983.631.479.506	7.414.649.569.777	4.569.061.473.124
Sewa dan <i>charter</i> pesawat	1.327.258.099.631	1.079.132.724.969	2.206.844.703.212	1.785.126.087.814	1.403.788.486.677
Gaji dan tunjangan	516.362.520.939	482.873.688.691	669.717.353.710	550.812.256.065	368.945.903.844
Asuransi	173.774.975.416	165.454.074.497	230.376.921.316	188.485.129.917	158.232.756.208
Lain-lain	3.202.559.715	3.092.360.271	6.119.578.882	8.919.624.614	4.608.865.031
Jumlah	6.142.652.743.128	4.942.591.483.541	8.096.690.036.626	9.947.992.668.187	6.504.637.484.884

36. BEBAN TIKET, PENJUALAN DAN PROMOSI

	2009		(Disajikan kembali - Catatan 54)		
	2010	(Sembilan bulan) (Tidak diaudit)	2009	2008	2007
	(Rp)	(Rp)	(Satu tahun)	(Satu tahun)	(Satu tahun)
Komisi	552.091.506.556	550.428.817.287	672.857.769.559	756.684.992.847	597.066.901.112
Reservasi	355.052.052.836	289.497.139.210	364.542.181.616	428.627.172.458	366.086.604.094
Promosi	138.606.836.233	126.075.452.497	197.630.896.255	125.191.654.853	72.050.500.340
Gaji dan tunjangan	125.041.469.505	161.621.572.852	304.718.433.249	156.562.282.027	146.612.286.789
Sewa	58.946.801.181	51.786.872.939	64.815.715.590	54.860.117.082	62.388.102.178
Lain-lain	23.067.337.352	23.437.736.542	31.871.359.716	40.789.311.107	42.024.834.767
Jumlah	1.252.806.003.663	1.202.847.591.327	1.636.436.355.985	1.562.715.530.374	1.286.229.229.280

37. BEBAN PELAYANAN PENUMPANG

	2009		(Disajikan kembali - Catatan 54)		
	2010	(Sembilan bulan) (Tidak diaudit)	2009	2008	2007
	(Rp)	(Rp)	(Satu tahun)	(Satu tahun)	(Satu tahun)
Pelayanan penumpang	702.068.443.818	517.017.315.992	753.392.322.539	600.068.504.508	528.592.899.053
Gaji dan tunjangan	340.704.638.785	284.962.270.972	468.446.469.335	377.340.184.336	335.347.699.370
Pemakaian persediaan umum	5.899.862.329	85.437.790.967	118.356.254.037	91.206.191.863	102.141.821.019
Lain-lain	30.124.453.643	24.209.986.451	37.843.934.943	36.667.936.468	36.112.040.043
Jumlah	1.078.797.398.575	911.627.364.382	1.378.038.980.854	1.105.282.817.175	1.002.194.459.485

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

38. BEBAN ADMINISTRASI DAN UMUM

	2009		2009 (Satu tahun)	2008 (Satu tahun)	2007 (Satu tahun)
	2010 (Sembilan bulan)	(Sembilan bulan) (Tidak diaudit)			
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Gaji dan tunjangan	455.549.543.548	446.092.426.666	652.847.674.766	535.724.633.464	367.908.295.892
Sewa	93.792.776.541	88.646.268.337	131.588.728.029	104.873.571.712	81.753.355.203
Utilitas	91.799.606.720	75.545.129.853	88.721.615.320	105.261.894.469	112.629.715.659
Jasa profesional dan pelatihan	75.187.197.224	48.264.936.317	77.598.878.326	82.590.178.362	54.679.012.252
Pemeliharaan dan perbaikan	60.594.473.626	42.609.257.879	58.838.040.963	64.540.144.310	53.087.792.697
Pajak	41.851.112.232	51.269.451.465	72.583.147.620	97.675.617.550	61.645.463.064
Kesehatan	35.948.652.397	51.433.958.843	63.822.946.158	66.283.855.974	43.446.919.274
Perlengkapan kantor	27.590.299.001	21.817.809.896	29.145.440.105	39.519.706.117	24.617.411.667
Asuransi	6.785.658.830	5.044.706.946	7.659.613.439	10.272.778.947	4.788.934.386
Iuran keanggotaan	5.567.382.417	6.184.756.769	8.092.614.312	9.096.382.045	9.750.724.393
Lain-lain	90.068.832.093	53.165.033.130	55.976.087.471	134.498.134.112	65.725.268.803
Jumlah	984.735.534.629	890.073.736.101	1.246.874.786.509	1.250.336.897.062	880.032.893.290

39. BEBAN BANDARA

	2009		2009 (Satu tahun)	2008 (Satu tahun)	2007 (Satu tahun)
	2010 (Sembilan bulan)	(Sembilan bulan) (Tidak diaudit)			
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Pelayanan pesawat dan penerbangan	864.442.973.143	825.318.773.985	1.227.930.601.401	1.120.645.725.006	956.957.445.545
Gaji dan tunjangan	87.303.418.858	84.448.345.445	132.177.302.841	141.266.313.245	115.906.496.000
Sewa	29.511.617.519	35.134.453.854	54.314.879.448	41.203.919.000	31.587.804.011
Lainnya	5.107.941.131	4.862.598.735	6.269.750.145	5.667.734.759	2.689.494.448
Jumlah	986.365.950.651	949.764.172.019	1.420.692.533.835	1.308.783.692.010	1.107.141.240.004

40. BEBAN PEMELIHARAAN DAN PERBAIKAN

	2009		2009 (Satu tahun)	(Disajikan kembali - Catatan 54)	
	2010 (Sembilan bulan)	(Sembilan bulan) (Tidak diaudit)		2008 (Satu tahun)	2007 (Satu tahun)
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Pemeliharaan dan perbaikan	383.742.049.639	328.481.198.966	454.977.747.442	547.135.319.612	400.647.717.539
Suku cadang	231.439.660.835	176.456.984.194	283.079.324.494	240.063.900.370	352.016.392.980
Gaji dan tunjangan	204.239.505.421	166.587.078.257	272.729.296.560	232.200.034.279	266.962.389.008
Sewa	13.560.655.632	11.555.961.566	14.469.346.279	29.591.153.852	28.884.476.359
Bahan bakar	6.462.990.729	5.891.254.545	5.500.053.551	8.549.741.765	8.473.188.180
Asuransi	1.975.462.571	2.042.716.322	2.974.797.000	1.011.108.795	929.111.532
Lain-lain	35.514.332.601	32.405.525.185	42.117.910.996	49.013.410.833	31.979.607.989
Jumlah	876.934.657.428	723.420.719.035	1.075.848.476.321	1.107.564.669.506	1.089.892.883.587

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

41. BEBAN BUNGA DAN KEUANGAN

	2009		2009 (Satu tahun)	2008 (Satu tahun)	2007 (Satu tahun)
	2010 (Sembilan bulan)	(Sembilan bulan) (Tidak diaudit)			
		Rp	Rp	Rp	Rp
Pinjaman jangka panjang	41.577.591.054	30.169.548.426	42.046.443.900	76.321.103.155	86.982.814.723
Sewa pembiayaan	37.931.503.678	119.885.645.504	152.527.084.213	219.695.825.204	279.053.704.197
Hutang bank	15.524.889.856	1.556.786.138	3.797.527.069	25.137.281.270	17.308.896.171
Obligasi konversi	-	30.677.471.001	34.073.501.001	41.235.350.934	41.250.444.399
Lain-lain	24.451.091.586	51.476.271.906	30.124.016.762	15.578.922.977	13.669.986.692
Jumlah	119.485.076.174	233.765.722.975	262.568.572.945	377.968.483.540	438.265.846.182

42. PENGHASILAN (BEBAN) LAIN-LAIN - BERSIH

	2009		2009 (Satu tahun)	2008 (Satu tahun)	2007 (Satu tahun)
	2010 (Sembilan bulan)	(Sembilan bulan) (Tidak diaudit)			
		Rp	Rp	Rp	Rp
Keuntungan (kerugian) revaluasi properti investasi (Catatan 15)	7.587.564.866	(1.487.501.429)	(1.487.501.429)	164.800.477.410	-
Deviden	7.450.493.171	12.389.744.432	14.008.302.400	7.055.074.169	14.104.954.179
Keuntungan penjualan asset tetap (Catatan 14)	5.062.003.533	9.170.979.416	12.664.764.207	385.606.830.248	59.370.841.108
Penurunan nilai aset (Catatan 17)	(4.076.277.393)	-	(320.091.510)	(35.922.644.299)	-
Klaim asuransi	2.667.222.162	1.040.143.485	2.637.508.485	(28.721.700)	44.339.573.054
Keuntungan penjualan properti investasi (Catatan 15)	-	-	1.527.378.434	-	-
Pemulihan (beban) keusangan persediaan (Catatan 8)	(541.788.070)	(26.602.952.364)	(30.572.423.181)	(46.925.608.558)	11.232.867.042
Beban tanggung jawab sosial	(250.000.000)	-	(12.201.780.000)	(18.249.407.515)	-
Lain-lain	(53.365.382.260)	(33.431.823.928)	(39.473.539.108)	(105.995.741.566)	55.342.092.072
Jumlah	(35.466.163.991)	(38.921.410.388)	(53.217.381.702)	350.340.258.189	184.390.327.455

43. PENGHASILAN (BEBAN) PAJAK

	2009		2009 (Satu tahun)	2008 (Satu tahun)	2007 (Satu tahun)
	2010 (Sembilan bulan)	(Sembilan bulan) (Tidak diaudit)			
		Rp	Rp	Rp	Rp
Pajak kini					
Perusahaan	-	-	-	-	-
Anak perusahaan	21.434.817.863	17.333.885.609	43.620.542.148	78.121.722.668	66.797.405.384
Penyesuaian pada tahun berjalan terkait pajak kini tahun sebelumnya			(6.736.117.785)	-	-
Jumlah pajak kini	21.434.817.863	17.333.885.609	36.884.424.363	78.121.722.668	66.797.405.384
Pajak tangguhan					
Perusahaan	(34.514.170.395)	(91.365.102.557)	(69.008.524.587)	(46.468.060.926)	93.732.557.668
Penyesuaian pada tahun berjalan terkait pajak tangguhan tahun sebelumnya	(24.402.570.917)	-	-	-	-
Anak perusahaan	(11.691.840.403)	12.375.093.524	8.769.219.065	12.832.155.964	(11.548.994.076)
Jumlah pajak tangguhan	(70.608.581.715)	(78.990.009.033)	(60.239.305.522)	(33.635.904.962)	82.183.563.592
Jumlah	(49.173.763.852)	(61.656.123.424)	(23.354.881.159)	44.485.817.706	148.980.968.976

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Pajak Kini

Rekonsiliasi antara laba sebelum pajak menurut laporan laba rugi konsolidasi dengan rugi fiskal Perusahaan adalah sebagai berikut:

	2010 (Sembilan bulan)	2009 (Sembilan bulan) (Tidak diaudit)	2009 (Satu tahun)	(Disajikan kembali - Catatan 54)	
				2008 (Satu tahun)	2007 (Satu tahun)
Laba (rugi) sebelum pajak menurut laporan laba rugi konsolidasi	(37.692.353.510)	511.871.406.546	876.099.183.598	1.028.678.630.640	313.106.720.834
Keuntungan luar biasa	184.068.623.128	-	123.502.291.000	-	-
Laba sebelum pajak anak perusahaan	(40.058.523.167)	(116.306.743.792)	(185.716.476.420)	(254.703.257.281)	(54.957.646.487)
Laba (rugi) antar perusahaan yang dieliminasi	29.633.051.195	83.225.592.174	135.722.412.680	154.605.191.915	(11.681.740.589)
Laba sebelum pajak Perusahaan	<u>135.950.797.646</u>	<u>478.790.254.928</u>	<u>949.607.410.858</u>	<u>928.580.565.274</u>	<u>246.467.333.758</u>
Perbedaan temporer:					
Penurunan (pemulihan) beban penyisihan piutang ragu-ragu	23.577.287.276	(6.775.203.287)	145.985.625.521	54.568.247.450	6.022.569.409
Penurunan (pemulihan) beban penyisihan nilai persediaan	393.983.524	209.400.458	230.142.845	36.808.086.338	(69.099.965)
Perbedaan penyusutan komersial dan fiskal	171.257.545.564	98.598.331.649	144.100.290.655	28.554.736.790	(13.000.357.527)
Properti investasi	(2.939.064.867)	-	-	-	-
Penurunan nilai aset	4.076.277.393	25.404.194.485	-	-	-
Perbedaan perlakuan aset pemeliharaan dan perbaikan	(125.842.973.070)	(262.304.671.339)	(322.490.540.878)	(198.875.508.480)	(453.359.715.899)
Beban imbalan pasca kerja	150.012.565.610	111.583.666.588	98.409.928.043	31.078.994.955	30.968.122.888
Beban yang masih harus dibayar	(174.325.974.842)	(35.765.683.591)	103.289.611.701	-	-
Sub jumlah	<u>46.209.646.588</u>	<u>(69.049.965.037)</u>	<u>169.525.057.887</u>	<u>(47.865.442.947)</u>	<u>(429.438.481.094)</u>
Perbedaan yang tidak dapat diperhitungkan menurut fiskal:					
Pembayaran hutang sewa pemberian	(626.180.125.976)	(1.030.598.684.942)	(1.286.585.791.941)	(361.072.425.805)	565.347.349.881
Penghasilan yang dikenakan pajak final	(21.081.279.791)	(72.008.122.266)	(84.146.627.497)	(98.825.387.864)	(56.156.118.140)
Beban yang tidak dapat diperhitungkan menurut fiskal	148.533.189.099	154.805.779.656	265.934.117.395	342.339.440.493	145.629.558.874
Pendapatan yang tidak dapat diperhitungkan menurut fiskal	1.595.031.162	-	(354.935.041)	(64.297.174)	-
Bagian laba perusahaan asosiasi	<u>(34.660.050.326)</u>	<u>(89.107.834.878)</u>	<u>(145.310.739.858)</u>	<u>(163.296.176.825)</u>	<u>(137.195.261.088)</u>
Sub jumlah	<u>(531.793.235.832)</u>	<u>(1.036.908.862.430)</u>	<u>(1.250.463.976.942)</u>	<u>(280.918.847.175)</u>	<u>517.625.529.527</u>
Laba kena pajak (rugi fiskal) sebelum kompensasi kerugian fiskal tahun lalu	(349.632.791.598)	(627.168.572.539)	(131.331.508.197)	599.796.275.152	334.654.382.191
Kompensasi kerugian fiskal	(460.672.224.814)	(339.596.916.845)	(339.596.916.845)	(982.258.333.694)	(1.347.733.647.502)
Koreksi sesuai dengan surat ketetapan pajak	-	10.256.199.808	10.256.200.228	42.865.141.697	25.917.069.125
Koreksi sesuai dengan surat pemberitahuan	350.080.159	-	-	-	4.903.862.492
Akumulasi rugi fiskal	<u>(809.954.936.253)</u>	<u>(956.509.289.576)</u>	<u>(460.672.224.814)</u>	<u>(339.596.916.845)</u>	<u>(982.258.333.694)</u>

Rugi fiskal tahun 2007 telah sesuai dengan yang dilaporkan dalam SPT tahun 2007, sedangkan rugi fiskal tahun 2008 dan 2009 berbeda dengan yang dilaporkan dalam SPT. Perbedaan tersebut disebabkan karena dalam SPT telah memperhitungkan angka hasil audit pajak.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Rincian beban pajak dan hutang (lebih bayar) pajak kini adalah sebagai berikut:

	2010 (Sembilan bulan)	2009 (Sembilan bulan) (Tidak diaudit)	2009 (Satu tahun)	(Disajikan kembali - Catatan 54)	
				2008 (Satu tahun)	2007 (Satu tahun)
Beban pajak kini					
Anak perusahaan					
PT Abacus Distribution System	-	489.811.280	508.446.260	1.359.903.800	1.581.681.800
PT Garuda Maintenance Facility					
Aero Asia	6.723.456.000	3.697.322.295	18.064.073.440	50.211.858.800	34.362.246.200
PT Aero Wisata dan					
anak perusahaan	13.379.559.613	12.847.969.034	22.018.225.448	22.413.817.868	21.785.558.984
PT Aero System Indonesia	1.331.802.250	298.783.000	3.029.797.000	4.136.142.200	9.067.918.400
Jumlah	21.434.817.863	17.333.885.609	43.620.542.148	78.121.722.668	66.797.405.384
Dikurangi pembayaran pajak dimuka					
Perusahaan					
Pajak penghasilan - pasal 22	-	-	(2.700.625)	-	(1.888.606.899)
Pajak penghasilan - pasal 23	(1.520.408.271)	(1.283.905.435)	(3.336.248.881)	(4.640.966.611)	(3.849.061.437)
Pajak penghasilan - pasal 25	(15.230.314.787)	(21.479.648.246)	(85.918.592.952)	(15.590.060.909)	(713.232.386)
Fiskal luar negeri	(37.500.000)	(8.000.000)	(17.206.883)	(1.074.176.261)	-
Sub jumlah	(16.788.223.058)	(22.771.553.681)	(89.274.749.341)	(21.305.203.781)	(6.450.900.722)
Anak perusahaan	(48.018.856.937)	(36.096.302.571)	(55.687.565.691)	(74.216.385.624)	(78.884.715.597)
Jumlah	(64.807.079.995)	(58.867.856.252)	(144.962.315.032)	(95.521.589.405)	(85.335.616.319)
Jumlah lebih bayar pajak kini	(43.372.262.132)	(41.533.970.643)	(101.341.772.884)	(17.399.866.737)	(18.538.210.935)
Rincian					
Hutang pajak kini (Catatan 21)					
Perusahaan	-	-	-	-	-
Anak perusahaan	1.483.976.490	-	8.279.797.358	22.592.994.881	14.427.368.876
Jumlah	1.483.976.490	-	8.279.797.358	22.592.994.881	14.427.368.876
Lebih bayar pajak kini (Catatan 10)					
Perusahaan	(16.788.223.058)	(22.771.553.681)	(89.274.749.341)	(21.305.203.781)	(6.450.900.722)
Anak perusahaan	(28.068.015.564)	(18.762.416.962)	(20.346.820.901)	(18.687.657.837)	(26.514.679.089)
Jumlah	(44.856.238.622)	(41.533.970.643)	(109.621.570.242)	(39.992.861.618)	(32.965.579.811)
Jumlah lebih bayar pajak kini - bersih	(43.372.262.132)	(41.533.970.643)	(101.341.772.884)	(17.399.866.737)	(18.538.210.935)

Pajak Tangguhan

Rincian dari aset dan kewajiban pajak tangguhan adalah sebagai berikut:

	1 Januari 2010	Dikreditkan (dibebankan) ke laporan laba rugi	Dicatat di Ekuitas	30 September
				2010
Aset pajak tangguhan				
Anak perusahaan				
PT Abacus Distribution System	1.551.756.933	384.455.834	(36.916.636)	1.899.296.131
PT Garuda Maintenance Facility	45.028.353.589	6.383.256.206	20.819.731.553	72.231.341.348
Aero Asia				
PT Aero Wisata dan	3.851.645.705	1.302.760.246	(331.304.344)	4.823.101.607
anak perusahaan	1.870.831.951	825.361.037	-	2.696.192.988
PT Aero System Indonesia				
Aset pajak tangguhan - bersih	52.302.588.178	8.895.833.323	20.451.510.573	81.649.932.075

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

	1 Januari 2010	Dikreditkan (dibebankan) ke laporan laba rugi	Dicatat di Ekuitas	30 September 2010
	Rp	Rp	Rp	Rp
Kewajiban pajak tangguhan Perusahaan				
Penyisihan piutang ragu-ragu	54.514.784.822	5.894.321.819	-	60.409.106.641
Penyisihan penurunan nilai persediaan	16.260.790.275	92.998.959	-	16.353.789.234
Dana pemeliharaan pesawat	(156.992.595.785)	195.218.986.729	-	38.226.390.944
Penyusutan aset tetap	(583.052.357.888)	(132.906.771.861)	109.222.502.569	(606.736.627.180)
Properti investasi	(508.327.124)	(17.500.408)	-	(525.827.532)
Penyisihan piutang jangka panjang	39.220.950.942	(1.493.137.351)	-	37.727.813.591
Penyisihan penurunan nilai aset lain	(39.551.405.017)	-	-	(39.551.405.017)
Kewajiban estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	162.674.491.295	(17.045.331.063)	-	145.629.160.232
Imbalan pasca kerja	242.710.638.874	13.100.570.486	-	255.811.209.360
Penyesuaian terkait PSAK 55	-	-	3.579.114.599	3.579.114.599
Hutang jangka panjang	-	(2.507.563.990)	-	(2.507.563.990)
Biaya yang masih harus dibayar	25.822.402.925	(25.822.402.925)	-	-
Kewajiban pajak tangguhan - bersih	<u>(238.900.626.681)</u>	<u>34.514.170.395</u>	<u>112.801.617.168</u>	<u>(91.584.839.118)</u>
Anak perusahaan				
PT Aero Wisata dan anak perusahaan	<u>(20.918.237.093)</u>	<u>2.796.007.078</u>	<u>3.184.209.569</u>	<u>(14.938.020.446)</u>
Kewajiban pajak tangguhan - bersih	<u>(259.818.863.774)</u>	<u>37.310.177.473</u>	<u>115.985.826.737</u>	<u>(106.522.859.564)</u>

	1 Januari 2009	Dikreditkan (dibebankan) ke laporan laba rugi	Dicatat di Ekuitas	30 September 2009
	Rp	Rp		Rp
Aset pajak tangguhan				
Anak perusahaan				
PT Abacus Distribution System	1.739.378.274	(216.722.631)	-	1.522.655.643
PT Garuda Maintenance Facility				
Aero Asia	51.504.786.390	(8.566.598.778)	(7.603.791)	42.930.583.821
PT Aero Wisata dan anak perusahaan	4.544.910.476	966.622.300	(649.191.277)	4.862.341.499
PT Aero System Indonesia	2.337.555.487	(444.923.931)	-	1.892.631.556
Aset pajak tangguhan - bersih	<u>60.126.630.627</u>	<u>(8.261.623.040)</u>	<u>(656.795.068)</u>	<u>51.208.212.519</u>

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

	1 Januari 2009	Dikreditkan (dibebankan) ke laporan laba rugi	Dicatat di Ekuitas	30 September 2009 (Tidak diaudit)
	Rp	Rp	Rp	Rp
Kewajiban pajak tangguhan Perusahaan				
Penyisihan piutang ragu-ragu	60.470.829.204	(3.049.163.205)	-	57.421.665.999
Penyisihan penurunan nilai persediaan	9.961.006.724	4.368.067.360	-	14.329.074.084
Dana pemeliharaan pesawat	(85.207.982.443)	(65.117.827.758)	-	(150.325.810.201)
Penyusutan aset tetap	(722.298.748.815)	89.392.230.079	78.739.502.733	(554.167.016.008)
Properti investasi	(472.311.128)	(41.901.629)	-	(514.212.757)
Penyisihan piutang jangka panjang	-	39.220.950.942	-	39.220.950.942
Penyisihan penurunan nilai aset lain	(39.551.405.013)	-	-	(39.551.405.013)
Kewajiban estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	183.074.756.979	(10.244.590.781)	-	172.830.166.198
Imbalan pasca kerja	218.108.156.863	27.895.916.647	-	246.004.073.510
Biaya yang masih harus dibayar	-	8.941.420.902	-	8.941.420.902
Kewajiban pajak tangguhan bersih	<u>(375.915.697.629)</u>	<u>91.365.102.557</u>	<u>78.739.502.733</u>	<u>(205.811.092.344)</u>
Anak perusahaan				
PT Aero Wisata dan anak perusahaan	(15.308.244.330)	(4.113.470.484)	(4.121.197.238)	(23.542.912.052)
Kewajiban pajak tangguhan - bersih	<u>(391.223.941.959)</u>	<u>87.251.632.073</u>	<u>74.618.305.495</u>	<u>(229.354.004.396)</u>
	1 Januari 2009	Dikreditkan (dibebankan) ke laporan laba rugi	Dicatat di Ekuitas	31 Desember 2009
	Rp	Rp	Rp	Rp
Aset pajak tangguhan Anak perusahaan				
PT Abacus Distribution System	1.739.378.274	(187.621.341)	-	1.551.756.933
PT Garuda Maintenance Facility				
Aero Asia	51.504.786.390	(6.462.743.203)	(13.689.598)	45.028.353.589
PT Aero Wisata dan anak perusahaan	4.563.989.868	1.405.459.744	(495.199.388)	5.474.250.224
PT Aero System Indonesia	2.337.555.487	(466.723.536)	-	1.870.831.951
Aset pajak tangguhan - bersih	<u>60.145.710.019</u>	<u>(5.711.628.336)</u>	<u>(508.888.986)</u>	<u>53.925.192.697</u>

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

	1 Januari 2009	Dikreditkan (dibebankan) ke laporan laba rugi	Dicatat di Ekuitas	31 Desember 2009
	Rp	Rp	Rp	Rp
Kewajiban pajak tangguhan				
Perusahaan				
Penyisihan piutang ragu-ragu	60.470.829.204	(5.956.044.382)	-	54.514.784.822
Penyisihan penurunan nilai persediaan	9.961.006.724	6.299.783.550	-	16.260.790.275
Dana pemeliharaan pesawat	(85.207.982.443)	(71.784.613.342)	-	(156.992.595.785)
Penyusutan aset tetap	(722.298.748.816)	71.239.844.564	68.006.546.364	(583.052.357.888)
Properti investasi	(472.311.128)	(36.015.996)	-	(508.327.124)
Penyisihan piutang jangka panjang	-	39.220.950.942	-	39.220.950.942
Penyisihan penurunan nilai aset lain	(39.551.405.017)	-	-	(39.551.405.017)
Kewajiban estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	183.074.756.979	(20.400.265.684)	-	162.674.491.295
Kewajiban imbalan pasca kerja	218.108.156.863	24.602.482.011	-	242.710.638.874
Biaya yang masih harus dibayar	-	25.822.402.925	-	25.822.402.925
Kewajiban pajak tangguhan - bersih	<u>(375.915.697.632)</u>	<u>69.008.524.587</u>	<u>68.006.546.364</u>	<u>(238.900.626.681)</u>
Anak perusahaan				
PT Aero Wisata dan anak perusahaan	<u>(15.308.244.330)</u>	<u>(3.057.590.729)</u>	<u>(4.155.927.161)</u>	<u>(22.521.762.220)</u>
Kewajiban pajak tangguhan - bersih	<u>(391.223.941.962)</u>	<u>65.950.933.858</u>	<u>63.850.619.203</u>	<u>(261.422.388.901)</u>
	1 Januari 2008 (Disajikan kembali - Catatan 54)	Dikreditkan (dibebankan) ke laporan laba rugi	Penyesuaian atas perubahan tarif pajak	31 Desember 2008 (Disajikan kembali - Catatan 54)
	Rp	Rp	Rp	Rp
Aset pajak tangguhan				
Anak perusahaan				
PT Abacus Distribution System	2.170.769.519	63.642.269	(170.461.312)	(324.572.202)
PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia	49.387.958.476	15.550.740.627	(13.433.912.713)	-
PT Aero Wisata dan anak perusahaan	10.532.164.785	(2.805.971.205)	(279.759.136)	(2.882.444.576)
PT Aero System Indonesia	<u>5.814.572.108</u>	<u>(2.507.921.270)</u>	<u>(969.095.351)</u>	-
Aset pajak tangguhan - bersih	<u>67.905.464.888</u>	<u>10.300.490.421</u>	<u>(14.853.228.512)</u>	<u>(3.207.016.778)</u>
	Rp	Rp	Rp	Rp

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

	1 Januari 2008 (Disajikan kembali - Catatan 54)	Dikreditkan (dibebankan) ke laporan laba rugi	Penyesuaian atas perubahan tarif pajak	Dicatat di ekuitas	31 Desember 2008 (Disajikan kembali - Catatan 54)
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Kewajiban pajak tangguhan					
Perusahaan					
Penyisihan piutang ragu-ragu	60.582.285.890	9.985.590.962	(10.097.047.648)	-	60.470.829.204
Penyisihan penurunan nilai persediaan	937.276.315	9.179.943.128	(156.212.719)	-	9.961.006.724
Dana pemeliharaan pesawat	(78.459.596.341)	(19.824.985.492)	13.076.599.390	-	(85.207.982.443)
Penyusutan aset tetap	(354.171.454.782)	(50.994.598.329)	59.028.575.797	(376.161.271.501)	(722.298.748.815)
Properti investasi	(2.467.814)	(470.254.616)	411.302	-	(472.311.128)
Penyisihan penurunan nilai aset lain	(47.458.438.910)	(2.705.922)	7.909.739.819	-	(39.551.405.013)
Kewajiban estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	119.943.818.839	83.121.574.613	(19.990.636.473)	-	183.074.756.979
Imbalan pasca kerja	252.406.089.749	7.769.748.739	(42.067.681.625)	-	218.108.156.863
Kewajiban pajak tangguhan - bersih	<u>(46.222.487.054)</u>	<u>38.764.313.083</u>	<u>7.703.747.843</u>	<u>(376.161.271.501)</u>	<u>(375.915.697.629)</u>
Anak perusahaan					
PT Aero Wisata dan anak perusahaan	8.549.035.003	(8.279.417.873)	-	(15.596.940.853)	(15.327.323.723)
Kewajiban pajak tangguhan - bersih	<u>(37.673.452.051)</u>	<u>30.484.895.210</u>	<u>7.703.747.843</u>	<u>(391.758.212.354)</u>	<u>(391.243.021.352)</u>

	1 Januari 2007 (Disajikan kembali - Catatan 54)	Dikreditkan (dibebankan) ke laporan laba rugi	Dicatat di Ekuitas	31 Desember 2007 (Disajikan kembali - Catatan 54)
	Rp	Rp	Rp	Rp
Aset pajak tangguhan				
Anak perusahaan				
PT Abacus Distribution System	1.886.326.658	284.442.861	-	2.170.769.519
PT Garuda Maintenance Facility				
Aero Asia	38.266.712.360	11.121.246.116	-	49.387.958.476
PT Aero Wisata dan anak perusahaan	11.583.187.698	(1.051.022.913)	-	10.532.164.785
PT Aero System Indonesia	4.803.814.589	1.010.757.519	-	5.814.572.108
Aset pajak tangguhan - bersih	<u>56.540.041.305</u>	<u>11.365.423.583</u>	<u>-</u>	<u>67.905.464.888</u>

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

	1 Januari 2007 (Disajikan kembali - Catatan 54)	Dikreditkan (dibebankan) ke laporan laba rugi	Dicatat di Ekuitas	31 Desember 2007 (Disajikan kembali - Catatan 54)
	Rp	Rp	Rp	Rp
Kewajiban pajak tangguhan				
Perusahaan				
Penyisihan piutang ragu-ragu	61.654.786.920	(1.072.501.030)	-	60.582.285.890
Penyisihan penurunan nilai persediaan	3.895.472.662	(2.958.196.347)	-	937.276.315
Dana pemeliharaan pesawat	(116.658.218.027)	38.198.621.686	-	(78.459.596.341)
Penyusutan aset tetap	(201.921.084.451)	(152.250.370.331)	-	(354.171.454.782)
Properti investasi	(1.594.034)	(873.780)	-	(2.467.814)
Penyisihan penurunan nilai aset lain	(47.413.701.236)	(44.737.674)	-	(47.458.438.910)
Kewajiban estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	91.738.918.128	28.204.900.711	-	119.943.818.839
Imbalan pasca kerja	256.215.490.653	(3.809.400.904)	-	252.406.089.749
Kewajiban pajak tangguhan - bersih	<u>47.510.070.615</u>	<u>(93.732.557.669)</u>	<u>-</u>	<u>(46.222.487.054)</u>
Anak perusahaan				
PT Aero Wisata dan anak perusahaan	<u>8.365.464.509</u>	<u>183.570.494</u>	<u>-</u>	<u>8.549.035.003</u>
Kewajiban pajak tangguhan - bersih	<u>55.875.535.124</u>	<u>(93.548.987.175)</u>	<u>-</u>	<u>(37.673.452.051)</u>

Berdasarkan Undang-Undang Pajak Penghasilan No. 36 tahun 2008 pengganti UU pajak No. 7/1983, tarif pajak badan adalah sebesar 28% yang berlaku efektif 1 Januari 2009 dan sebesar 25% yang berlaku efektif 1 Januari 2010. Aset dan kewajiban pajak tangguhan disesuaikan dengan tarif pajak yang berlaku pada periode ketika aset direalisasikan dan kewajiban diselesaikan berdasarkan tarif pajak yang akan ditetapkan.

Rekonsiliasi antara laba pajak dan hasil perkalian laba akuntansi sebelum pajak penghasilan dengan tarif pajak yang berlaku adalah sebagai berikut:

	2010 (Sembilan bulan)	2009 (Sembilan bulan) (Tidak diaudit)	2009 (Satu tahun)	(Disajikan kembali - Catatan 54)	
				2008 (Satu tahun)	2007 (Satu tahun)
Laba (rugi) sebelum beban pajak menurut laporan laba rugi konsolidasi	(37.692.353.510)	511.871.406.546	876.099.183.598	1.028.678.630.640	313.106.720.834
Keuntungan luar biasa	184.068.623.128	-	123.502.291.000	-	-
Laba (rugi) sebelum pajak anak perusahaan	(40.058.523.167)	(116.306.743.792)	(185.716.476.420)	(254.703.257.281)	54.957.646.487
Laba (rugi) antar perusahaan yang dieliminasi	29.633.051.195	83.225.592.174	135.722.412.680	154.605.191.915	(121.597.033.561)
Laba sebelum pajak Perusahaan	<u>135.950.797.646</u>	<u>478.790.254.928</u>	<u>949.607.410.858</u>	<u>928.580.565.274</u>	<u>246.467.333.760</u>

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

	2010 (Sembilan bulan) Rp	2009 (Sembilan bulan) (Tidak diaudit) Rp	2009 (Satu tahun) Rp	(Disajikan kembali - Catatan 54)	
				2008 (Satu tahun) Rp	2007 (Satu tahun) Rp
Beban pajak dengan tarif yang berlaku	(33.987.699.408)	(119.697.563.732)	(237.401.852.714)	(232.145.141.319)	(73.940.200.128)
Dampak pajak atas:					
Pembayaran hutang sewa pembiayaan	156.545.031.494	257.649.671.236	321.646.447.985	90.268.106.450	(169.604.204.964)
Beban yang tidak dapat diperhitungkan menurut fiskal	(37.133.297.275)	(38.701.444.914)	(66.483.529.068)	(85.584.860.123)	(43.688.867.662)
Penghasilan yang dikenakan pajak final	5.270.319.948	18.002.030.567	21.036.656.874	24.706.346.966	16.846.835.442
Pendapatan yang tidak dapat diperhitungkan menurut fiskal	(398.757.791)	-	88.733.760	16.074.294	-
Bagian laba anak perusahaan	8.665.012.582	22.276.958.720	36.327.684.684	40.824.044.206	41.158.578.326
Perbedaan temporer yang belum diakui	(64.446.439.155)	(48.164.549.320)	(6.205.616.934)	200.679.742.607	147.044.295.394
Manfaat (beban) pajak Perusahaan	34.514.170.395	91.365.102.557	69.008.524.587	38.764.313.082	(82.183.563.592)
Perubahan tarif pajak penghasilan	-	-	-	(7.149.480.667)	-
Penyesuaian yang diketahui pada tahun berjalan terkait dengan pajak tangguhan tahun sebelumnya	24.402.570.917	-	-	-	-
Beban pajak anak perusahaan	(9.742.977.460)	(29.708.979.133)	(45.653.643.428)	(76.100.650.120)	(66.797.405.384)
Jumlah Manfaat (Beban) Pajak	<u>49.173.763.852</u>	<u>61.656.123.424</u>	<u>23.354.881.159</u>	<u>(44.485.817.706)</u>	<u>(148.980.968.976)</u>

44. LABA PER SAHAM

Laba Bersih

Berikut ini data yang digunakan untuk perhitungan laba per saham dasar dan bersifat dilusian:

	2010 (Sembilan bulan) Rp	2009 (Sembilan bulan) (Tidak diaudit) Rp	2009 (Satu tahun) Rp	(Disajikan kembali - Catatan 54)	
				2008 (Satu tahun) Rp	2007 (Satu tahun) Rp
Laba bersih untuk periode berjalan	<u>194.867.538.957</u>	<u>570.155.357.486</u>	<u>1.018.615.935.445</u>	<u>975.048.626.198</u>	<u>152.734.776.091</u>

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Jumlah Lembar Saham

Jumlah rata-rata tertimbang saham yang beredar untuk perhitungan laba per saham dasar adalah sebagai berikut:

	2010 (Sembilan bulan)	2009 (Sembilan bulan) (Tidak diaudit)	2009 (Satu tahun)	2008 (Satu tahun)	(Disajikan kembali - Catatan 54) 2007 (Satu tahun)
Jumlah rata-rata tertimbang saham untuk tujuan perhitungan laba per saham dasar:					
Jumlah awal periode dengan nilai nominal Rp 1.000.000 per saham	9.120.498	8.152.629	8.152.629	8.152.629	7.152.629
Tambahan saham beredar berasal dari:					
Uang muka setoran modal (Catatan 32)	-	-	-	-	1.000.000
Konversi pinjaman (Catatan 29)	-	967.869	967.869	967.869	967.869
Jumlah rata-rata tertimbang saham, untuk tujuan perhitungan laba per saham dilusian	<u>9.120.498</u>	<u>9.120.498</u>	<u>9.120.498</u>	<u>9.120.498</u>	<u>9.120.498</u>

Jumlah rata-rata tertimbang saham yang digunakan untuk menghitung laba bersih per saham dasar telah disesuaikan untuk mencerminkan pengaruh dari uang muka setoran modal dan konversi dari obligasi konversi.

45. SIFAT DAN TRANSAKSI HUBUNGAN ISTIMEWA

Sifat Hubungan Istimewa

Perusahaan mempunyai penyertaan saham pada PT Gapura Angkasa (perusahaan asosiasi), dan Abacus International Holdings, Ltd.

Lufthansa System Group GMBP merupakan salah satu pemegang saham PT Aero System Indonesia (d/h PT Lufthansa System Indonesia) sampai tahun 2008.

Transaksi-transaksi Hubungan Istimewa

Dalam kegiatan usahanya, Perusahaan melakukan transaksi-transaksi tertentu dengan pihak hubungan istimewa yang meliputi antara lain:

- 92,31%, 87,97% dan 87,73%, 85,84% serta 84,93% dari jumlah pendapatan usaha anak perusahaan (PT Abacus Distribution Systems Indonesia) masing-masing pada periode sembilan bulan 2010, 2009 dan periode satu tahun 2009, 2008 serta 2007 berasal dari Abacus International Pte., Ltd.
- Perusahaan memiliki piutang usaha dari pihak hubungan istimewa (Catatan 6) dan hutang usaha ke pihak hubungan istimewa (Catatan 19).

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Jumlah pendapatan, piutang dan hutang pihak hubungan istimewa adalah sebagai berikut:

	30 September 2010			30 September 2009 (Tidak diaudit)		
	Pendapatan (Sembilan bulan)	Piutang usaha	Hutang usaha	Pendapatan (Sembilan bulan)	Piutang usaha	Hutang usaha
	Rp'000	Rp'000	Rp'000	Rp'000	Rp'000	Rp'000
Gapura Angkasa Abacus International Pte., Ltd.	18.129.053 16.921.811	15.990.568 3.617.144	35.440.122 -	21.577.062 17.110.072	11.977.543 4.818.438	53.103.669 8.390.166
Jumlah	<u>35.050.864</u>	<u>19.607.712</u>	<u>35.440.122</u>	<u>38.687.134</u>	<u>16.795.981</u>	<u>61.493.835</u>
Persentase dari jumlah penjualan	<u>0,28%</u>			<u>0,33%</u>		
Persentase dari jumlah aset		<u>0,14%</u>			<u>0,12%</u>	
Persentase dari jumlah kewajiban lancar			<u>0,61%</u>			<u>0,93%</u>
<hr/>						
	31 Desember 2009			31 Desember 2008		
	Pendapatan (Satu tahun)	Piutang usaha	Hutang usaha	Pendapatan (Satu tahun)	Piutang usaha	Hutang usaha
	Rp'000	Rp'000	Rp'000	Rp'000	Rp'000	Rp'000
Gapura Angkasa	27.936.877	13.620.787	45.238.114	26.033.300	11.078.295	44.971.409
Abacus International Pte., Ltd.	22.217.501	3.179.557	3.515.952	20.012.558	3.363.428	4.335.584
Lufthansa System Group GMBP	-	-	-	-	-	19.624.338
Jumlah	<u>50.154.378</u>	<u>16.800.344</u>	<u>48.754.066</u>	<u>46.045.858</u>	<u>14.441.723</u>	<u>68.931.331</u>
Persentase dari jumlah penjualan	<u>0,28%</u>		<u>0,24%</u>			<u>0,30%</u>
Persentase dari jumlah aset		<u>0,11%</u>		<u>0,09%</u>		<u>0,17%</u>
Persentase dari jumlah kewajiban lancar			<u>0,77%</u>		<u>0,97%</u>	<u>0,94%</u>

46. INSTRUMEN KEUANGAN

A. Manajemen Risiko

Sebagai Perusahaan yang bergerak di bidang industri penerbangan domestik dan internasional. Perusahaan dan anak perusahaan dihadapkan dan banyak dipengaruhi oleh risiko keuangan seperti fluktuasi harga bahan bakar pesawat, hutang pembelian pesawat dan piutang penjualan dalam mata uang asing (nilai tukar mata uang asing), tingkat suku bunga, risiko likuiditas, dan risiko kredit. Secara keseluruhan pendekatan manajemen risiko bertujuan untuk meminimalkan efek dari setiap risiko kinerja keuangan pada Perusahaan dan anak perusahaan. Kebijakan Perusahaan dan anak perusahaan menggunakan derivatif hanya untuk tujuan lindung nilai.

Setiap kebijakan Manajemen Risiko keuangan yang dibuat harus senantiasa diarahkan kepada tujuan:

- Melindungi pendapatan bersih Perusahaan dan anak perusahaan terhadap pengaruh perubahan harga keuangan bahkan mampu memanfaatkan perubahan harga tersebut sebagai salah satu kesempatan untuk meningkatkan keuntungan;
- Mencapai atau bahkan lebih baik dari perencanaan anggaran Perusahaan dan anak perusahaan;
- Membatasi sampai pada batas biaya yang dapat ditolerir, dampak negatif pergerakan harga keuangan terhadap arus kas dan profitabilitas.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Kebijakan manajemen risiko keuangan ditelaah secara berkala dan disetujui oleh Dewan Direksi.

(i) Risiko harga bahan bakar pesawat

Risiko harga bahan bakar pesawat didefinisikan sebagai penurunan nilai aset/pendapatan atau peningkatan nilai kewajiban/pengeluaran yang disebabkan perubahan harga komoditi bahan bakar.

Paparan risiko dan strategi

Paparan risiko Perusahaan dari harga bahan bakar pesawat adalah menggunakan referensi pasar dengan 100% harga mengambang, sehingga fluktuasi kenaikan harga akan sangat berdampak signifikan terhadap pencapaian target perusahaan. Biaya harga bahan bakar pesawat merupakan komponen biaya yang cukup besar dalam struktur biaya Perusahaan selain biaya sewa dan perawatan pesawat. Komposisi biaya bahan bakar untuk saat ini di kisaran 20% - 32% dari rata-rata biaya operasional Perusahaan.

Strategi meminimalisir risiko sebagai antisipasi risiko melalui aktivitas transaksi lindung nilai telah berjalan dengan kebijakan Perusahaan saat ini yaitu:

<i>Underlying asset</i>	: pemakaian bahan bakar untuk penerbangan Haji (non regular)
Paparan risiko yang dilindungi	: 610 ribu barel (+/-90-93% dari estimasi)
Periode	: 3 bulan (periode haji)
<i>Instrument</i>	: <i>Call Option (plain vanilla)</i>

Selain upaya mengurangi risiko pergerakan harga melalui transaksi lindung nilai, Perusahaan juga terus melakukan upaya pengelolaan pemakaian bahan bakar secara operasional yaitu penghematan biaya dengan penggunaan alternatif pesawat secara efektif dan efisien, termasuk juga melakukan evaluasi untuk kontrak-kontrak berjalan.

Upaya efisiensi ini dituangkan dalam program-program kinerja Perusahaan.

(ii) Risiko nilai tukar mata uang asing

Risiko nilai tukar mata uang asing didefinisikan sebagai penurunan nilai aset/pendapatan atau peningkatan nilai kewajiban/pengeluaran yang disebabkan fluktuasi nilai tukar mata uang asing.

Paparan risiko dan strategi

Sebagai Perusahaan jasa penerbangan kelas internasional, Perusahaan dan anak perusahaan memerlukan dana serta biaya dan investasi yang cukup besar dengan melibatkan pelanggan ataupun kreditur baik dalam maupun luar negeri dengan kondisi dimana transaksi dicatat berdasarkan satuan mata uang (*transaction by currency*). Pergerakan nilai tukar Rupiah terhadap mata uang lainnya sangat mempengaruhi laporan keuangan Perusahaan dan anak perusahaan.

Paparan risiko Perusahaan dan anak perusahaan terhadap risiko perubahan nilai tukar mata uang asing terutama berasal dari:

- Pendapatan Perusahaan dan anak perusahaan didominasi sebesar 44,64% dalam Rupiah dan sisanya dalam *multi currency* lainnya sementara struktur biaya Perusahaan sebesar 46,15% berdenominasi USD. Oleh karena biaya dalam USD lebih besar dari penerimaan sehingga diperlukan adanya transaksi valuta asing dari mata uang lainnya (selain IDR) untuk memenuhi kewajiban USD baik biaya, hutang maupun operasional.
- Nilai residu pesawat, dimana sebagian besar pinjaman dan pengeluaran modal termasuk didalam pembelian pesawat dalam mata uang asing dilakukan dalam USD.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Kebijakan berkaitan dengan risiko nilai tukar yang saat ini dijalankan adalah secara natural (tanpa lindung nilai) yaitu:

- Perusahaan dan anak perusahaan memanfaatkan peluang harga pasar nilai tukar mata uang lainnya (*multi currency*) untuk menutup kemungkinan risiko melemahnya nilai tukar Rupiah dan begitu sebaliknya, sehingga secara natural risiko adanya pergerakan nilai tukar mata uang asing bisa saling menghilangkan. Transaksi valuta asing bisa dilakukan dengan selalu mempertimbangkan kurs yang menguntungkan Perusahaan dan anak perusahaan.
- Perusahaan dan anak perusahaan menyelaraskan karakteristik pinjaman yang diperoleh dengan aset yang didanainya jika memungkinkan.
- Perusahaan dan anak perusahaan melakukan evaluasi dan negosiasi kewajiban/pinjaman untuk kontrak yang telah dan sedang berjalan dalam mata uang asing (khususnya USD) menjadi Rupiah.
- Perusahaan dan anak perusahaan mengatur risiko dengan berusaha menyelaraskan penerimaan dan pembayaran untuk setiap jenis mata uang.

(iii) Risiko suku bunga

Risiko suku bunga didefinisikan sebagai penurunan nilai aset/pendapatan atau peningkatan nilai kewajiban/pengeluaran yang disebabkan perubahan tingkat suku bunga.

Paparan risiko dan strategi

Pendapatan Perusahaan dan anak perusahaan dipengaruhi oleh biaya bunga yang berdampak terhadap perubahan tingkat bunga dari pinjaman jangka pendek maupun jangka panjang termasuk juga pembayaran bunga untuk sewa pesawat.

Acuan tingkat suku bunga yang digunakan adalah mengambang yaitu LIBOR untuk pinjaman USD dan rata-rata tingkat suku bunga Bank Pemerintah untuk pinjaman dalam mata uang Rupiah. Pergerakan tingkat suku bunga sangat berpengaruh terhadap beban biaya bunga yang harus dibayar oleh Perusahaan.

Kebijakan Perusahaan dan anak perusahaan terkait risiko suku bunga adalah dengan mengelola eksposur pada pinjaman bersuku bunga mengambang dengan strategi lindung nilai tingkat suku bunga. Kontrak transaksi Lindung Nilai sampai dengan September 2010 belum berjalan meskipun kebijakan lindung nilai risiko tingkat suku bunga sudah disetujui oleh Manajemen Perusahaan dan anak perusahaan.

Rencana transaksi lindung nilai risiko tingkat suku bunga sebagai berikut:

<i>Underlying asset</i>	:	Pinjaman USD, LIBOR
<i>Paparan risiko yang dilindungi</i>	:	Maks. USD 200 juta (+/- 50% risiko dilindungi)
<i>Periode</i>	:	Maksimum 5 tahun
<i>Instrument</i>	:	<i>SWAP, Cap Option, Call Spread Option</i>

Tabel berikut ini merupakan nilai tercatat dari instrumen keuangan terhadap risiko suku bunga pada tanggal 30 September, 2010:

	Dalam satu tahun	Lebih dari satu tahun tetapi tidak lebih dari tiga tahun	lebih dari tiga tahun tetapi tidak lebih dari lima tahun	Lebih dari lima tahun	Jumlah
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Pinjaman bank	207.315.049.233	-	-	-	207.315.049.233
Pinjaman jangka panjang	255.600.076.350	660.436.332.831	638.822.190.524	285.601.399.318	1.840.459.999.023
Kewajiban sewa	711.616.955.270	947.261.315.712	575.302.621.867	340.774.241.820	2.574.955.134.669

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

(iv) Risiko Likuiditas

Risiko Likuiditas didefinisikan sebagai ketidakmampuan Perusahaan dan anak perusahaan untuk memenuhi kewajiban keuangannya yang selanjutnya mengakibatkan Perusahaan dan anak perusahaan tidak dapat memanfaatkan peluang investasi atau tidak dapat memenuhi kewajiban keuangan jangka pendek yang pada akhirnya mengakibatkan *default*, peminjaman yang berlebihan atau tingkat suku bunga yang buruk.

Dalam mengelola risiko likuiditas, Perusahaan dan anak perusahaan memantau dan menjaga tingkat kas dan setara kas yang dianggap memadai untuk membiayai operasional Perusahaan dan anak perusahaan dan untuk mengatasi dampak dari fluktuasi arus kas.

Perusahaan dan anak perusahaan juga secara rutin mengevaluasi proyeksi arus kas dan arus kas aktual, termasuk jadwal jatuh tempo pinjaman jangka panjang, dan terus menelaah kondisi pasar keuangan untuk mengambil inisiatif mencari dana sebagai modal kerja. Aktivitas tersebut dapat meliputi penerbitan hutang bank dan hutang modal.

(v) Risiko kredit

Risiko kredit yang dihadapi Perusahaan dan anak perusahaan adalah risiko ketidakmampuan dari pihak-pihak yang berhutang (debitur) untuk memenuhi kewajiban keuangan mereka sesuai dengan persyaratan-persyaratan yang telah disepakati bersama.

Eksposur tersebut terutama berasal dari:

- risiko pelanggan akan gagal memenuhi kewajibannya,
- risiko dana atau instrumen keuangan tidak diserahkan oleh rekanan sebagaimana yang diharapkan.

Dalam sebagian besar kasus, penjualan pasasi dan kargo ditangani melalui agen yang berada dalam pengaruh dan naungan IATA. Agen-agen ini terhubung dengan sistem kliring untuk setiap negara untuk penyelesaian penjualan pasasi atau kargo. Agen individual diperiksa oleh *clearing house* tertentu.

Risiko kredit dari agen penjualan relatif rendah. Kecuali perjanjian yang menjadi dasar pembayaran tidak menyatakan lain, klaim dan kewajiban yang timbul antar maskapai penerbangan biasanya diselesaikan secara bilateral atau melalui IATA *Clearing House*. Penyelesaian dilakukan terutama dengan cara menandingkan piutang dan kewajiban secara berkala, yang menyebabkan berkurangnya risiko gagal bayar secara signifikan.

Dalam beberapa kasus, jaminan terpisah mungkin dibutuhkan dalam perjanjian pembayaran tertentu. Untuk hubungan pembayaran lainnya, mungkin dibutuhkan jaminan atau informasi/referensi kredit tergantung pada jenis dan tingkat pembayaran. Data historis dari hubungan dagang sebelumnya, khususnya yang berhubungan dengan perilaku pembayaran, dapat digunakan untuk menghindari gagal bayar. Cadangan untuk piutang dibuat sesuai dengan risiko yang diakui.

Risiko kredit transaksi dari investasi dan instrumen keuangan derivatif dengan pihak ketiga yang timbul dari tidak dilakukannya pembayaran sesuai kontrak, relatif rendah karena transaksi hanya dilakukan dengan pihak yang memiliki peringkat kredit yang tinggi.

Perusahaan dan anak perusahaan melakukan hubungan usaha hanya dengan pihak ketiga yang kredibel. Semua lawan transaksi harus mendapat persetujuan sebelumnya dari Dewan Direksi atau manajemen senior sebelum kesepakatan dilakukan. Batasan lawan transaksi (jumlah dan waktu kredit) harus ditetapkan terhadap masing-masing lawan transaksi dan ditelaah secara tahunan oleh dewan direksi atau manajemen senior. Di samping itu, saldo piutang dimonitor secara berkelanjutan untuk mengurangi eksposur piutang bermasalah.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

B. Nilai wajar atas instrumen keuangan

Perusahaan dan manajemen yakin bahwa nilai tercatat dari instrumen keuangan diukur pada biaya perolehan diamortisasi mendekati nilai wajarnya karena instrumen keuangan tersebut baik jatuh tempo dalam jangka waktu pendek atau dengan suku bunga pasar yang ada.

47. MANAJEMEN MODAL

Perusahaan dan anak perusahaan berupaya untuk mencapai struktur modal yang optimal dalam mencapai tujuan usaha mereka, termasuk mempertahankan rasio modal yang sehat dan peringkat kredit yang kuat, guna memaksimalkan nilai pemegang saham dan kelangsungan usaha Perusahaan.

48. INSTRUMEN DERIVATIF

Tahun 2010

Pada bulan Juli 2010 dan September 2010, Perusahaan mengadakan perjanjian *Commodity Call option* atas bahan bakar untuk penerbangan dengan beberapa pihak, antara lain Standard Chartered Bank, Danareksa, Nomura International plc dan Morgan Stanley Capital Group Inc., dimana Perusahaan menyetujui untuk melakukan aktivitas lindung nilai menggunakan instrumen “*Bought Asian Call option*” dengan menyetujui jumlah nosional adalah 600.000 barel, jatuh tempo pada beberapa tanggal dalam jangka waktu 3 bulan dari Oktober 2010 sampai Desember 2010. *Call option* ditetapkan pada USD 85/bbl sebagai “*call strike*”.

Lindung nilai ini dimaksudkan untuk mengantisipasi fluktuasi arus kas pembayaran di masa datang yang diperkirakan dalam nominasi mata uang asing (USD) terkait eksposur Perusahaan terhadap pergerakan harga bahan bakar pesawat untuk penerbangan haji.

Item yang dilindung nilai adalah perkiraan arus kas keluar dengan nominasi mata uang asing. Pengeluaran dengan nominasi mata uang asing secara keseluruhan merupakan risiko homogen.

Rincian atas *Bought Asian Call Option* adalah sebagai berikut:

Lindung nilai		Instrumen keuangan			
		Ditetapkan sebagai lindung nilai	30 September 2010		
			Jumlah nosional	Nilai nominal	Nilai wajar
			USD	USD	Rp
Biaya bahan bakar penerbangan haji dalam Dolar Amerika Serikat	Commodity options - Call (Singapore Kerosene)	600.000 bbl	51.000.000	4.697.266	41.918.401.784

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Tahun 2009

Pada tanggal 10 Juni 2009, Perusahaan mengadakan perjanjian *Commodity call option* atas bahan bakar untuk penerbangan haji dengan Morgan Stanley Capital Group Inc., New York, dimana Perusahaan menyetujui untuk melakukan aktivitas lindung nilai menggunakan instrumen “*Bought Asian Call Option*”, dengan jumlah nosional adalah 610.000 barel, jatuh tempo pada beberapa tanggal dalam jangka waktu 3 bulan dari Oktober 2009 sampai Desember 2009. *Call option* ditetapkan pada USD 75/bbl sebagai tarif “call” *strike*.

Lindung nilai ini dimaksudkan untuk mengantisipasi fluktuasi arus kas pembayaran dimasa datang yang diperkirakan dalam nominasi mata uang asing (USD) terkait eksposur Perusahaan terhadap pergerakan harga bahan bakar pesawat untuk penerbangan haji.

Item yang dilindung nilai adalah perkiraan arus kas keluar dengan nominasi mata uang asing. Pengeluaran dengan nominasi mata uang asing secara keseluruhan merupakan risiko homogen.

Tahun 2008

Perusahaan menghadapi risiko harga akibat perubahan nilai tukar mata uang asing dan perubahan harga di masa yang akan datang terkait dengan biaya *leasing* pesawat serta pembelian bahan bakar pesawat. Untuk mengantisipasi hal tersebut Perusahaan melakukan perjanjian kontrak atas *forward foreign exchange* sebagai berikut:

Tanggal transaksi	Volume transaksi		Tanggal jatuh tempo	Keuntungan (Kerugian) yang belum direalisasi
	USD	JPY		Rp
29 Februari 2008	250.000	25.795.000	28 Januari 2009	(391.158.064)
29 Februari 2008	250.000	28.507.500	28 Januari 2009	(391.980.897)
3 Maret 2008	500.000	50.845.000	13 Pebruari 2009	(694.005.540)
3 Maret 2008	500.000	50.820.000	27 Pebruari 2009	(692.339.022)
10 Maret 2008	250.000	25.177.500	13 Januari 2009	(315.585.548)
10 Maret 2008	250.000	25.162.500	28 Januari 2009	(314.442.568)
5 September 2008	500.000	52.960.000	12 Maret 2009	(954.179.601)
5 September 2008	500.000	52.915.000	26 Maret 2009	(950.853.943)
5 September 2008	500.000	52.875.000	9 April 2009	(948.133.459)
5 September 2008	500.000	52.830.000	23 April 2009	(944.091.212)
5 September 2008	500.000	52.770.000	14 Mei 2009	(939.648.091)
5 September 2008	500.000	52.725.000	28 Mei 2009	(937.025.211)
8 Oktober 2008	500.000	49.150.000	28 Mei 2009	(491.657.428)
8 Oktober 2008	500.000	49.125.000	26 Maret 2009	(490.606.632)
8 Oktober 2008	500.000	49.100.000	9 April 2009	(489.555.136)
8 Oktober 2008	500.000	49.050.000	23 April 2009	(484.803.595)
24 Oktober 2008	500.000	23.586.250	13 Januari 2009	(122.626.661)
24 Oktober 2008	500.000	23.553.750	28 Januari 2009	(119.318.371)
24 Oktober 2008	250.000	23.529.500	13 Pebruari 2009	(117.325.762)
24 Oktober 2008	250.000	23.507.500	24 Pebruari 2009	(115.288.707)
17 Desember 2008	250.000	22.077.500	13 Januari 2009	60.328.073
17 Desember 2008	250.000	22.062.500	28 Januari 2009	61.554.331
Jumlah				(10.782.743.044)

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

49. PERJANJIAN SEWA OPERASI

Perusahaan dan anak perusahaan mengadakan perjanjian sewa operasi antara lain:

1. Pesawat

Perusahaan sewa operasi	Aset sewaan	Jatuh tempo
<u>Pesawat</u>		
GE Capital Aviation Services	1 Boeing 737-400 6 Boeing 737-400 3 Boeing 737-800 3 Boeing 737-800	2010 2011 2016 2022
International Lease Finance Corporation	2 Airbus 330-200 1 Boeing 737-300 2 Boeing 737-400 1 Boeing 747-400 2 Boeing 737-800	2016 2011 2011 2012 2016
Banque AIG Wells Fargo	1 Boeing 737-300 1 Boeing 737-300 1 Boeing 737-400	2011 2013 2012
Nice Location S.A.R.L AerCo France S.A.R.L ALS France S.A.R.L	1 Airbus 330-200 1 Boeing 737-300 1 Boeing 737-300 1 Boeing 737-800	2016 2014 2014 2015
MASA France S.A.R.L MASB France S.A.R.L MASC France S.A.R.L	1 Boeing 737-800 1 Boeing 737-800 1 Boeing 737-800	2012 2012 2016
CIT Group Location (France) SAS	5 Boeing 737-800	2017
MSN30151 Leasing S.A.S	1 Boeing 737-800	2021
MSN30155 Leasing S.A.S	1 Boeing 737-800	2021
MSN30156 Leasing S.A.S	1 Boeing 737-800	2021
MSN30157 Leasing S.A.S	1 Boeing 737-800	2021
MSN30140 Leasing S.A.S	1 Boeing 737-800	2021
MSN30141 Leasing S.A.S	1 Boeing 737-800	2022
MSN30142 Leasing S.A.S	1 Boeing 737-800	2022
MSN30143 Leasing S.A.S	1 Boeing 737-800	2022
ACG Acquisition XX LLC	1 Boeing 737-400	2013
Biarritz Laocation S.A.R.L	1 Airbus 330-200	2016
BANK OF UTAH	2 Boeing 737-800	2020
BBAM Holding 121 S.A.R.L	1 Boeing 737-800	2020
BBAM Holding 122 S.A.R.L	1 Boeing 737-800	2020
CENTENNIAL AVIATION (FRANCE) 1 SARL	1 Boeing 737-800	2013
MITSUBISHI France S.A.S	3 Boeing 737-800	2022
PEMBROKE LEASE FRANCE SAS	3 Boeing 737-800	2020
RBS Aerospace Limited	1 Boeing 737-800	2018
<u>Mesin</u>		
Aero Turbine Inc. Aviation Lease Finance, LLC	1 Mesin Boeing B737-300 1 Mesin Boeing B737-300 1 Mesin Boeing B747-400 1 Mesin Boeing B747-400	2010 2010 2011 2012
Deucalion Engine Lease Engine Lease Finance Corp.	2 Mesin Boeing B737-300 2 Mesin Boeing B737-800 1 Mesin Boeing B737-800	2010 2011 2017
West Engine Lease Funding LLC Willis Lease Finance	1 Mesin Boeing B737-300 1 Mesin Boeing B737-300 1 Mesin Boeing B737-300	2011 2011 2012
	1 Mesin Boeing B737-300	

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Pembayaran Sewa Operasi

Total komitmen sewa adalah sebagai berikut:

	Pembayaran sewa operasi masa depan			
	30 September 2010		30 September 2009 (Tidak diaudit)	
	Mata uang asing USD	Setara dengan Rp	Mata uang asing USD	Setara dengan Rp
Dalam satu tahun	226.085.107	2.017.583.499.152	135.521.535	1.311.983.981.497
Lebih dari satu tahun tapi tidak lebih dari lima tahun	920.128.814	8.211.229.539.170	464.005.975	4.492.041.846.492
Lebih dari lima tahun	528.416.013	4.715.584.499.381	100.585.015	973.763.534.087
Jumlah	<u>1.674.629.934</u>	<u>14.944.397.537.703</u>	<u>700.112.525</u>	<u>6.777.789.362.076</u>
Pembayaran sewa operasi masa depan				
31 Desember 2009		31 Desember 2008		31 Desember 2007
Mata uang asing USD	Setara dengan Rp	Mata uang asing USD	Setara dengan Rp	Mata uang asing USD
Dalam satu tahun	155.655.565	1.463.162.309.120	72.809.257	797.261.364.150
Lebih dari satu tahun tapi tidak lebih dari lima tahun	415.241.434	3.903.269.479.600	148.406.980	1.625.056.431.000
Lebih dari lima tahun	173.593.741	1.631.781.163.520	14.508.000	158.862.600.000
Jumlah	<u>744.490.740</u>	<u>6.998.212.952.240</u>	<u>235.724.237</u>	<u>2.581.180.395.150</u>
				<u>189.880.362</u>
				<u>1.688.088.504.195</u>

Uang Jaminan

Perusahaan diharuskan untuk membayar uang jaminan atas kewajiban Perusahaan terhadap pembayaran sewa. Pada tanggal 30 September 2010 dan 2009 saldo uang jaminan masing-masing sebesar USD 62.540.853 atau ekuivalen Rp 558.114.573.392 dan USD 77.762.576 atau ekuivalen Rp 752.819.504.161 serta pada tanggal 31 Desember 2009, 2008 dan 2007 masing-masing sebesar USD 64.854.481 atau ekuivalen Rp 609.632.121.118, USD 44.237.232 atau ekuivalen Rp 484.397.686.129 dan USD 34.923.864 atau ekuivalen Rp 328.947.871.343 (Catatan 11).

Dana Perbaikan Pesawat

Sesuai dengan perjanjian sewa operasi untuk pesawat, Perusahaan diharuskan untuk membayar dana perbaikan dan pemeliharaan untuk pesawat yang disewa kepada *lessor* (Catatan 11).

Dana perbaikan didasarkan atas penggunaan pesawat selama periode sewa yang mencakup dana perbaikan untuk rangka pesawat, pengembalian kinerja mesin, dan suku cadang mesin, serta alat pendaratan dan *Auxiliary Power Unit* (APU).

Selama masa sewa, Perusahaan diwajibkan untuk melakukan pemeliharaan dan perbaikan rangka pesawat, mesin, APU dan seluruh suku cadang sesuai dengan standar yang disetujui. Pekerjaan perbaikan dan perawatan rangka pesawat, mesin dan bagian lainnya secara teratur dikerjakan oleh perusahaan perbaikan pesawat yang telah ditunjuk (MRO) yang telah memenuhi standar. Berdasarkan Perjanjian sewa, Perusahaan akan mengajukan biaya penggantian sesuai dengan yang diperbolehkan dalam perjanjian, setelah pekerjaan selesai dan setelah perbaikan rangka pesawat, mesin, alat pendaratan atau APU keluar dari bengkel, dengan melampirkan faktur dan dokumen terkait beberapa hari setelah pekerjaan selesai.

Sampai tanggal berakhirnya perjanjian, Perusahaan berkewajiban untuk membayar dana cadangan, dan klaim biaya penggantian akan dikaji dan dibayarkan, sepanjang tidak terjadi gagal bayar. Mengacu kepada masing-masing perjanjian, *lessor* dapat menguasai atau mengembalikan sisa dana perawatan.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

2. Bukan Sewa Operasi Pesawat

- a. GMFAA, anak perusahaan, menandatangani perjanjian dengan PT Jakadara Aircraft Services untuk melaksanakan jasa pergerakan material GMFAA. Perjanjian ini berlaku sampai 31 Juli 2010.
- b. Pada tanggal 25 Januari 2008, GMFAA mengadakan Perjanjian Pemanfaatan Tanah dan Konsesi Usaha dengan PT (Persero) Angkasa Pura II sehubungan dengan pemanfaatan tanah seluas ± 900.000 m² untuk digunakan dalam kegiatan usaha pemeliharaan pesawat di Bandara Udara Soekarno-Hatta, Cengkareng, Tangerang. Perjanjian ini berlaku sampai dengan 31 Desember 2011 dengan kompensasi dan konsesi sesuai dengan tarif yang disepakati. GMFAA wajib memberikan jaminan bank yang diterbitkan oleh bank umum untuk menjamin pembayaran kompensasi tersebut. Masa berlaku jaminan tersebut selama 1 tahun dan diperpanjang setiap tahunnya sampai berakhirnya perjanjian ini.
- c. GMFAA juga mengadakan perjanjian sewa operasi peralatan operasional, koneksi internet, dan lainnya dengan beberapa pihak.
- d. Perusahaan mengadakan perjanjian pemanfaatan tanah di Bandara Soekarno-Hatta seluas 6.246 m² dengan PT Angkasa Pura II, untuk jangka waktu 30 tahun yang berakhir 30 September 2021. Tanah tersebut digunakan Perusahaan untuk lokasi gedung perkantoran kargo. Kompensasi atas tanah tersebut sebesar Rp 800 per m² per bulan atau seluruhnya Rp 1.798.848.000 dan dapat ditinjau kembali setiap 5 tahun. Uang muka sebesar 10% atau Rp 179.884.800. Pembayaran dilakukan setiap tahun sebesar Rp 53.965.440.

Pada akhir periode perjanjian, tanah beserta seluruh fasilitas diatasnya diserahkan kepada PT Angkasa Pura II.

Perusahaan juga mengadakan perjanjian pemanfaatan tanah di Bandara Soekarno-Hatta seluas 164.742 m² dengan PT Angkasa Pura II, untuk jangka waktu 20 tahun yang akan berakhir 31 Desember 2011. Perusahaan membangun gedung perkantoran di atas tanah tersebut.

Dalam perjanjian sewa operasi tersebut terdapat opsi perpanjangan masa sewa. Perusahaan tidak memiliki hak opsi untuk membeli aset sewaan pada akhir masa sewa. Perjanjian tersebut juga memuat ketentuan yang dapat mengakibatkan pengakhiran perjanjian sebelum masa sewa berakhir.

Jumlah komitmen sewa lainnya adalah sebagai berikut:

	30 September		31 Desember		
	2009		2009	2008	2007
	2010	(Tidak diaudit)			
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Dalam satu tahun	44.048.728.252	44.520.407.764	42.937.634.958	96.846.509.252	57.969.601.324
Lebih dari satu tahun tapi tidak lebih dari lima tahun	83.678.464.478	109.602.583.800	90.774.758.730	234.389.687.068	194.910.239.068
Lebih dari lima tahun	114.701.229.520	125.362.958.608	122.495.155.936	266.398.030.600	285.003.467.549
Jumlah	242.428.422.250	279.485.950.172	256.207.549.624	597.634.226.920	537.883.307.941

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

50. IKATAN DAN KONTINGENSI

- a. Sesuai dengan *Purchase Agreement* No. 1938 tanggal 4 Juni 1996 yang terakhir diamandemen melalui *Supplemental Agreement* No. 4 tanggal 29 Desember 2005, Perusahaan mengadakan kontrak pembelian pesawat Boeing 777-200ER sebanyak 6 pesawat dengan harga dasar (*aircraft basic price*) USD 198.192.610. Harga pesawat akan ditetapkan pada saat penyerahan dengan penyesuaian harga sesuai perjanjian. Penyerahan direncanakan pada bulan Juni 2010 sampai dengan Agustus 2011.

Berdasarkan konfirmasi dari The Boeing Company No. 6-1176-DJH-1049R-1 tanggal 30 Maret 2007, pembelian 6 pesawat tipe Boeing 777-200ER dirubah menjadi pembelian 10 pesawat tipe Boeing 787 dengan jadwal pengiriman April 2014 sampai dengan Juli 2015. Konfirmasi tersebut kemudian dilanjutkan dengan adanya penawaran pembaharuan *Purchase Agreement* No. 1938 oleh Boeing menjadi 10 pesawat jenis B 777-200ER/ 300ER/200LR.

Menanggapi penawaran tersebut, Perusahaan merencanakan menambah pembelian pesawat B 777 dari 6 pesawat B 777-200 menjadi 10 pesawat B 777-300ER, melalui *Supplemental Agreement* No. 5 atas *Purchase Agreement* No. 1938. Melalui *Supplemental Agreement* No 9 atas *Purchase Agreement* No. 1938 jadwal pengiriman pesawat telah diubah dari mulai Agustus 2012 menjadi mulai Mei 2013 sampai dengan Januari 2016. Harga dasar pesawat (*aircraft basic price*) untuk 10 pesawat B 777-300 ER adalah USD 251.397.000.

Perusahaan juga melakukan *Purchase Agreement* No. 2158 tanggal 19 Juni 1998 untuk pembelian 18 pesawat Boeing 737-700, yang terakhir diamandemen melalui *Supplemental Agreement* No. 8 tanggal 18 Januari 2010, di mana Perusahaan menambah jumlah pesawat menjadi 25 pesawat tipe B 737-800 dengan harga dasar (*aircraft basic price*) USD 67.518.600. Harga pesawat ditetapkan pada saat penyerahan dengan penyesuaian harga sesuai perjanjian. Jadwal pengiriman pesawat adalah dari Juni 2009 sampai dengan Februari 2016. Selanjutnya pada tahun 2009 dan 2010, Perusahaan mengadakan perjanjian jual dan sewa balik dengan Dubai Aerospace Enterprise (DAE) atas 8 pesawat dan MCAP atas 3 pesawat dan Pembroke Lease France SAS atas 4 Pesawat. Harga jual ditentukan pada saat kedatangan pesawat.

Pada bulan Januari sampai dengan September 2010, sebanyak sembilan pesawat Boeing 737-800 yang telah diikat dengan perjanjian jual dan sewa balik, telah dikirim. Harga jual yang disepakati sebesar USD 401.771.682 dan akan disewa dengan jangka waktu 10 sampai 12 tahun, dan diklasifikasikan sebagai sewa operasi.

- b. Pada tanggal 4 Nopember 1989, Perusahaan melakukan *Purchase Agreement* dengan Airbus untuk pembelian dan pengiriman 9 pesawat Airbus A-330-300. Perusahaan telah menerima pengiriman 6 pesawat, akan tetapi berupaya melakukan perpanjangan waktu atas pengiriman 3 pesawat sisanya, yang berdasarkan *Side Letter* tanggal 21 Desember 1995 dinyatakan bahwa penyerahan 3 pesawat terakhir dijadwalkan bulan Juli 1998, Agustus 1998, dan Januari 1999. Pengiriman pesawat tersebut belum dapat dilakukan karena Perusahaan belum mencapai kesepakatan formal dengan Airbus sehubungan dengan kewajiban dalam *Purchase Agreement* untuk pengiriman 3 pesawat Airbus A-330-300 sisanya. Berdasarkan *side letter* tanggal 9 Nopember 2009, pengiriman sisa 3 pesawat Airbus A-330-300 digantikan dengan pemesanan 6 pesawat Airbus A-330-200 dengan jadwal pengiriman mulai Oktober 2012 sampai dengan Oktober 2014. Harga dasar pesawat (*aircraft basic price*) untuk 6 pesawat A-330-200 sebesar USD 173.949.317.

Total komitmen per 30 September 2010 untuk pesawat Boeing dan Airbus adalah USD 2.740.953.694.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

c. Perjanjian Pooling Komponen dengan SR Technics Switzerland ("SR Technics")

Perusahaan mengadakan perjanjian *component pooling* pesawat Airbus A-330 dengan SR Technics. Perusahaan berpartisipasi sebagai anggota pool A-330 untuk menggunakan persediaan komponen pesawat Airbus A-330 yang berada di penyimpanan persediaan induk Zurich. Perusahaan juga berhak meminta SR Technics untuk memberikan *temporary services*, tim asistensi lapangan atau pelayanan khusus lainnya serta memberikan pelatihan teknik dan administrasi kepada personil Perusahaan pada tempat perawatan Perusahaan di Jakarta atau pada *line station*-nya.

Perjanjian ini telah diperpanjang beberapa kali dengan amendemen terakhir No. DS/PERJ/AMEND-IV/DE-3076/99/2009. Kemudian salah satu pihak dapat mengakhiri perjanjian dengan syarat pemberitahuan 6 bulan sebelumnya kepada pihak lainnya. Biaya pooling ditentukan dengan menggunakan tarif sesuai dengan komponen yang digunakan.

d. Pada tanggal 6 Agustus 2004, Perusahaan dan PT World Simulator Technology (WST) menandatangani Perjanjian Sewa Ruang Simulator beserta Fasilitas Pendukung No. VZ/PERJ/3012/2004 dimana Perusahaan setuju untuk menyewakan ruang simulator beserta fasilitas pendukungnya di lokasi SBU *Garuda Indonesia Training Centre* untuk digunakan sebagai tempat pemasangan *Full Flight Simulator* B 737-200 Level D Six Axis milik WST.

Karena Perusahaan dianggap tidak melaksanakan perjanjian, pada tanggal 19 Desember 2006, WST mengajukan gugatan perdata di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat atas dasar wanprestasi terhadap perjanjian tersebut dan perbuatan melawan hukum.

Pada tanggal 4 Juni 2007, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah mengeluarkan putusan No. 397/PDT.G/2006/PN.JKT.PST yang mengabulkan gugatan WST dan memerintahkan Perusahaan membayar ganti rugi kepada WST sebesar USD 1.360.800 dan Rp 1.590.000.000. Pada tanggal 21 Agustus 2008, Pengadilan Tinggi DKI Jakarta memutuskan menguatkan putusan Pengadilan Jakarta Pusat tersebut dan menghukum Perusahaan membayar ganti rugi sebesar USD 1.984.500 dan Rp 1.590.000.000. Pada tahun 2010, Perusahaan telah membukukan biaya tersebut sebesar Rp 19.299.678.000 dan dicatat sebagai biaya yang masih harus dibayar.

Perusahaan mengajukan permohonan kasasi No. 100/SRT.PDT.KAS/2008/PN.JKT.PST tanggal 7 Nopember 2008. Pada tanggal 4 Maret 2010, Mahkamah Agung mengeluarkan putusan yang menolak permohonan kasasi yang diajukan oleh Perusahaan. Isi putusan tersebut telah diberikan kepada Perusahaan dengan telah diterimanya relas pemberitahuan kepada Perusahaan pada tanggal 3 Nopember 2010.

Atas putusan Mahkamah Agung tersebut, Perusahaan telah mengajukan peninjauan kembali sebagaimana telah didaftarkan di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada tanggal 19 Nopember 2010.

e. Pada tanggal 22 Desember 2000, Perusahaan dan PT Magnus Indonesia (Magnus) menandatangani Perjanjian Konsultan No. DS/PRJ/DZ-3345/2000 sebagaimana diubah dengan Perjanjian Tambahan I atas Perjanjian Konsultan No. DS/PRRJ/AMAND.I/DZ-3345/2000/2004 tanggal 15 April 2004.

Dalam pelaksanaannya, Magnus telah melakukan wanprestasi sehingga Perusahaan mengajukan gugatan tanggal 3 Maret 2006, dengan nilai gugatan sebesar USD 6.160.700. Pada tanggal 12 Juni 2006, Magnus mengajukan gugatan balik atas dasar perbuatan melawan hukum karena pembatalan perjanjian secara sepahak dan tidak adanya pengembalian jaminan pelaksanaan pekerjaan. Jumlah ganti rugi yang dituntut Magnus adalah ganti rugi materiil oleh Perusahaan sebesar USD 2.813.111 dan immateriil oleh Perusahaan dan PT Asuransi Jasa Indonesia sebesar USD 100.000.000.

Pada tanggal 23 Nopember 2006, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah mengeluarkan putusan No. 41/SRT.PDT.KAS/2008/PN.JKT. PST yang mengabulkan gugatan Magnus dan memerintahkan Perusahaan membayar ganti rugi sebesar USD 2.813.111. Pada tanggal 12 Desember 2007, Pengadilan Tinggi DKI Jakarta memutuskan untuk menguatkan putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tersebut.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Perusahaan mengajukan kasasi No. 02/PDT.G/2006/PNJKT.PST tanggal 19 Mei 2008. Pada tanggal 12 Maret 2010, Perusahaan menerima putusan Mahkamah Agung No. 1995 K/Pdt/2008 yang mengabulkan permohonan kasasi Perusahaan dan menyatakan gugatan Perusahaan tidak dapat diterima.

- f. Pada tanggal 17 Desember 2007, Perusahaan telah menerima *Notice to Furnish Information and Produce Document* dari *Australian Competition and Commerce Commission* ("ACCC") terkait dugaan kartel penetapan harga *Fuel Surcharge* Kargo. Saat ini, perkara masih dalam proses pemeriksaan oleh Pengadilan Federal Australia.
- g. Pada tanggal 5 Oktober 2009, Perusahaan telah menerima *Notice of Proceeding (Commercial List)* dari Pengadilan Tinggi New Zealand terkait dugaan kartel penetapan harga *Fuel Surcharge* Kargo yang diajukan oleh *New Zealand Commerce Commission* (NZCC), New Zealand. Saat ini, perkara masih dalam proses pemeriksaan oleh Pengadilan Tinggi New Zealand.
- h. Pada tanggal 16 Nopember 2009, Perusahaan telah menerima Pemberitahuan Pemeriksaan Lanjutan Perkara No. 25/KPPU-I/2009 dari Komisi Pengawas Persaingan Usaha ("KPPU") terkait dugaan kartel penetapan harga *Fuel Surcharge* tiket domestik.

Pada tanggal 4 Mei 2010, KPPU telah memutus perkara ini dan menyatakan Perusahaan bersalah serta menghukum untuk membayar denda sebesar Rp 25 miliar dan ganti rugi sebesar Rp 162 miliar. Perusahaan mengajukan permohonan banding pada tanggal 17 Juni 2010 ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat. Sampai dengan laporan keuangan diterbitkan, perkara masih dalam pemeriksaan oleh Pengadilan Negeri Jakarta Pusat.

- i. Pada tanggal 8 April 2010, Perusahaan telah menerima Pemberitahuan Pemeriksaan Pendahuluan Perkara No. 460/KPPU-TP-PP/2010 dari Komisi Pengawas Persaingan Usaha ("KPPU") terkait dugaan pelanggaran diskriminasi pelaku usaha pada persetujuan perpanjangan *give away* haji tahun 2009/2010 dan tahun 2010/2011. Pada tanggal 27 Oktober 2010 KPPU menjatuhkan denda dan perintah pengembalian biaya transportasi sejumlah Rp 8,075 miliar atas praktek dugaan persaingan usaha tidak sehat terkait tender *give away* haji yang melanggar UU No. 5 tahun 1999. Perusahaan menerima salinan keputusan KPPU pada tanggal 30 Oktober 2010. Perusahaan telah mengajukan upaya keberatan ke pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada tanggal 20 Desember 2010, hingga tanggal laporan keuangan ini persidangan atas keberatan belum dimulai.
- j. Pada tanggal 1 Nopember 2006, AJP, anak perusahaan, telah melakukan perjanjian kerjasama dengan Kenya Airways Limited ("KA") dalam bentuk *Passenger General Sales Agency Agreement*. Perjanjian ini mulai sejak tanggal 1 Nopember 2006 dan akan berakhir dengan kesepakatan kedua belah pihak. AJP ditunjuk sebagai perwakilan agen penjualan tiket penerbangan KA di wilayah Indonesia. Dalam kerjasama ini AJP akan menerima komisi penjualan sebesar 9% dan *Overriding Commision* sebesar 3% atas penjualan tiket KA. Atas kerjasama ini, AJP wajib menyerahkan jaminan ke KA dalam bentuk *bank guarantee* sebesar USD 50.000, yang oleh AJP diterbitkan pada tanggal 18 Januari 2007 melalui Bank Mandiri.
- k. Pada tanggal 22 Pebruari 2008 AJP melakukan perjanjian kerjasama dengan KA dalam bentuk *Cargo General Sales Agency Agreement*. Perjanjian ini dimulai sejak tanggal 22 Pebruari 2008 dan akan berakhir dengan kesepakatan kedua belah pihak. AJP ditunjuk sebagai agen jasa pengangkutan kargo KA di wilayah Indonesia. Dalam kerjasama ini AJP akan memperoleh pendapatan yang dihitung dari kenaikan tarif sesuai dengan jumlah berat yang dikirimkan, dengan minimal pendapatan sebesar USD 0,5/kg. AJP juga wajib menyerahkan jaminan ke KA dalam bentuk *bank guarantee* sebesar USD 30.000, yang oleh AJP diterbitkan melalui Bank Mandiri.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

- I. Pada tanggal 30 September 1993, ACS, anak perusahaan, melakukan perjanjian dengan PT Angkasa Pura II untuk penggunaan lahan seluas 24,154 sqm di area Soekarno – Hatta, dan perjanjian konsesi bisnis. Perjanjian tersebut dapat diperpanjang, yang paling terbaru pada tanggal 8 Januari 2010, yang mengubah tempo penggunaan sampai dengan 31 Maret 2010. ACS juga menyerahkan jaminan yang diterbitkan melalui Bank Mandiri dan dicatat pada aset tidak lancar lainnya.

Kompensasi atas penggunaan lahan sebesar USD 2.750 per m² per bulan atau total sebesar Rp 66.423.500 dan akan ditinjau setiap 2 tahun. Pembayaran ganti rugi tanah dilakukan setiap 3 bulan di muka. ACS harus memberikan jaminan bank untuk pembayaran kompensasi, yang diterbitkan oleh bank umum (tidak termasuk Bank Perkreditan Rakyat) dengan nilai 3 kali biaya sewa bulanan atau sebesar Rp 199.270.500, yang berlaku selama 4 tahun atau sampai berakhirnya perjanjian.

- m. Pada tanggal 6 Agustus 2007, ACS mengadakan perjanjian untuk pengadaan fasilitas dapur, penataan dan instalasi peralatan dapur, penyediaan perkakas dapur serta penunjang lainnya dengan PT Sarana Meditama International (Omni International Hospital) dengan nilai investasi sebesar Rp 994.800.000. Perjanjian ini berlaku selama lima tahun.
- n. Pada tanggal 1 April 2009, ACS mengadakan perjanjian untuk pengadaan fasilitas dapur, penataan dan instalasi peralatan dapur, penyediaan perkakas dapur serta penunjang lainnya dengan PT Binara Guna Mediktama (Rumah Sakit Pondok Indah) dengan nilai investasi Rp 600.000.000. Perjanjian ini berlangsung selama 3 tahun dimulai sejak Nopember 2009 hingga Oktober 2012.
- o. Pada tanggal 9 Desember 2009, ASI, anak perusahaan, dan Hewlett – Packard (Schwiez) GmbH menandatangani perjanjian proyek implementasi pengembangan sistem TPF - TCP/IP. Nilai perjanjian sebesar EUR 100.500 atau setara dengan Rp 1.284.165.780 dan dicatat Perusahaan dalam aset lainnya.
- p. ADSI, anak perusahaan, mengadakan perjanjian *sub-distribution* dengan Abacus International Pte Ltd (dahulu Abacus Distribution Systems Pte Ltd), Singapura, (AIPL) yang efektif sejak tanggal 11 April 1995. Dalam perjanjian ini, AIPL memberikan hak sub-lisensi eksklusif kepada ADSI untuk memasarkan dan mendistribusikan sendiri sistem reservasi komputer (Sistem Abacus) di wilayah Indonesia. Sistem ini memadukan suatu paket perangkat lunak yang melakukan berbagai fungsi termasuk reservasi seketika tempat duduk pesawat, jadual pemesanan pelayanan udara, mobil dan hotel, pembelian tiket otomatis serta tampilan ongkos. Perjanjian ini akan berlanjut kecuali diakhiri lebih awal sebagaimana ditentukan dalam perjanjian.

Sebagai imbalan atas pemesanan bersih yang dilakukan pelanggan melalui system Abacus atas jasa penyedia produk perjalanan yang ditawarkan berdasarkan system Abacus. AIPL diwajibkan membayar imbalan jasa tertentu kepada ADSI sebagaimana ditentukan dalam perjanjian.

Efektif tanggal 1 Februari 2009, imbalan tersebut diubah menjadi sebesar 25% dari tarif dasar tahun 2009 yang dikenakan pada pesawat udara per segmen pemesanan bersih yang dilakukan pelanggan setelah dikurangi biaya-biaya tertentu sebagaimana ditentukan dalam perjanjian.

- q. Pada tanggal 6 Mei 2003, ADSI, anak perusahaan, mengadakan perjanjian kerjasama dengan PT Aplikanusa Lintasarta (AL) dalam perjanjian mengenai AL menyediakan jaringan komunikasi data bagi jaringan akses pelanggan Perusahaan. Perusahaan bertanggung jawab terhadap penagihan, *customer service* dan pemasaran ke *travel agent*. Sebagai imbalan, AL diwajibkan membayar imbalan kepada Perusahaan sebesar persentase tertentu dari tagihan yang dikenakan. Perjanjian ini berlaku selama 3 tahun dan setiap tahunnya ditinjau kembali setiap tahun.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

- r. Pada tanggal 8 Agustus 2008, GMFAA, Perusahaan dan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara menghadapi gugatan ganti rugi dari PT Metro Batavia (MB) untuk (1) siklus tidak terpakai sebesar USD 73.215.579 (atau setara Rp 673.583.333.330) (2) kerugian material sebesar Rp 500.000.000 setiap hari dan USD 50.000 (atau setara Rp 460 juta) setiap bulan sejak tanggal 23 Oktober 2007 sampai pesawat dapat beroperasi (3) kerugian imaterial sebesar USD 10 juta (atau setara Rp 92 miliar) dan (4) memperbaiki mesin yang rusak. Tuntutan ganti rugi timbul karena GMFAA dinyatakan melanggar kontrak terkait dengan garansi yang diberikan GMFAA atas penggantian dan pemasangan 5 mesin pesawat ESN 857854 yang dimiliki MB.

Sehubungan dengan kasus ini, GMFAA mengajukan gugatan balik kepada MB karena MB tidak memenuhi kewajiban pembayaran hutang kepada GMFAA atas jasa penggantian dan perbaikan mesin tersebut sebesar USD 256.266 ditambah bunga sebesar 6% per tahun sejak tanggal 15 Juli 2008 sampai dengan keputusan ditetapkan.

Pada tanggal 11 Maret 2009, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah memutuskan untuk menolak tuntutan MB kepada GMFAA dan menerima gugatan balik GMFAA sebesar USD 256.266 dan bunga 6% per tahun terhitung sejak tanggal 17 Nopember 2007.

Pada tanggal 18 Mei 2009, MB mengajukan memori banding ke Pengadilan Tinggi Jakarta Pusat. Sebagai respon, pada tanggal 16 Juli 2009 GMFAA juga mengajukan kontra memori banding dengan perkara No. 503/PDT/2009/PT.DKI. Pada tanggal 15 Januari 2010 Pengadilan Tinggi telah menolak banding yang diajukan oleh MB. MB kemudian mengajukan upaya kasasi ke Mahkamah Agung Republik Indonesia pada tanggal 25 Maret 2010. GMFAA mengajukan kontra kasasi pada tanggal 17 Mei 2010. Sampai tanggal laporan keuangan belum ada keputusan kasasi dari Mahkamah Agung atas kasus tersebut.

Manajemen berpendapat bahwa tuntutan ganti tersebut tidak berpengaruh material terhadap laporan keuangan dan kegiatan usaha GMFAA.

- s. Pada tanggal 25 September 2008, GMFAA menuntut ganti rugi kepada MB atas (1) pembayaran hutang MB kepada GMFAA sebesar USD 1.191.615, (2) bunga hutang MB sebesar 6% per tahun dari hutang sejak tanggal 15 Juli 2008 sampai dengan keputusan ditetapkan dan (3) membayar kerugian sebesar USD 200 juta.

Pada tanggal 22 April 2009, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat memutuskan menerima gugatan GMFAA terhadap MB sebesar USD 1.191.615 dan bunga 6% per tahun terhitung sejak tanggal 15 Juli 2008 serta kerugian GMFAA sebesar USD 500.000. Disamping itu, Pengadilan juga menyatakan sita jaminan terhadap 4 pesawat MB.

Pada tanggal 28 April 2009, MB mengajukan permohonan banding ke Pengadilan Tinggi Jakarta Pusat. Selanjutnya, pada tanggal 19 Agustus 2009 GMFAA mengajukan kontra banding dengan perkara No. 504/PDT/2009/PT.DKI. Sampai saat ini banding tersebut masih dalam proses.

- t. GMFAA telah mengajukan klaim tagihannya kepada kurator PT Adam Skyconnection Airline (Adam) yang dinyatakan bangkrut berdasarkan Putusan No. 26/Pailit/PN.Niaga.Jkt.Pst tanggal 9 Juni 2008. Sampai dengan tanggal penerbitan laporan keuangan konsolidasi, kebangkrutan Adam masih dalam proses dan pemulihan klaim GMFAA belum dapat ditentukan.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

- u. GMFAA melakukan perjanjian jangka panjang untuk pemeliharaan dan perbaikan pesawat dengan PT Sriwijaya Air, Hellenic Imperial Airways, Yemen Airways, International Air Parts Pty Ltd, Gatewick Aviation Service, dan Southern Air. Perusahaan memperoleh pendapatan atas jasa ini sesuai tarif yang disepakati dalam perjanjian.
- v. GMFAA memiliki bank garansi sebesar Rp 436.408.294 pada tanggal 30 September 2010, Rp 1.279.780.965 pada tanggal 30 September 2009, Rp 1.430.393.751 pada tanggal 31 Desember 2009, dan Rp 1.165.354.635 dan USD 15.775, pada tanggal 31 Desember 2008 yang digunakan sebagai jaminan pelaksanaan pekerjaan. Bank garansi tersebut diterbitkan oleh Bank Negara Indonesia dengan jangka waktu kurang dari 1 tahun yang ditempatkan pada bank yang sama. Bank garansi dijamin dengan kas dalam jumlah yang sama.
- w. Pada tanggal 3 Desember 2008, AJP telah melakukan perjanjian kerjasama dengan Jet Airways (India) Limited (“JA”) dalam bentuk *Passenger General Sales Agency Agreement*. Perjanjian ini dimulai sejak tanggal 1 Februari 2009 dan akan berakhir dengan kesepakatan kedua belah pihak. AJP ditunjuk sebagai perwakilan agen penjualan tiket penerbangan JA di wilayah Indonesia. Dalam kerjasama ini AJP akan menerima komisi penjualan atas penjualan tiket JA sebesar 5% untuk penjualan domestik, 7% untuk penjualan internasional, dan *Overriding Commision* sebesar 3% atas penjualan tiket JA. Atas kerjasama ini, AJP wajib menyerahkan jaminan ke JA dalam bentuk *bank guarantee* sebesar USD 40.000, yang oleh Perusahaan diterbitkan pada tanggal 6 Februari 2009 melalui Bank Mandiri.
- x. Pada tanggal 9 Januari 2009, AJP telah melakukan perjanjian kerjasama dengan JA dalam bentuk *Cargo General Sales and Service Agency Agreement*. Perjanjian ini dimulai sejak tanggal 1 Februari 2009 dan akan berakhir dengan kesepakatan kedua belah pihak. AJP ditunjuk sebagai agen jasa pengangkutan kargo JA di wilayah Indonesia. Dalam kerjasama ini AJP akan menerima pendapatan berupa komisi sebesar 5% atas penjualan bersih kargo JA. Atas kerjasama ini, AJP wajib menyerahkan jaminan ke JA dalam bentuk *bank guarantee* sebesar USD 10.000, yang oleh AJP diterbitkan pada tanggal 23 Februari 2009 melalui Bank Mandiri.
- y. Pada tanggal 9 Agustus 2010, Perusahaan mencatatkan perselisihan kepentingan kepada Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi Propinsi DKI Jakarta sehubungan dengan tidak tercapainya kesepakatan dengan Serikat Pekerja Perusahaan mengenai rancangan Perjanjian Kerja Bersama (PKB) periode 2010 – 2012. Pada tanggal 23 Nopember 2010, Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi DKI Jakarta telah mengeluarkan anjuran yang merupakan hasil mediasi para pihak. Pada tanggal 6 Desember 2010 Perusahaan telah menyetujui anjuran tersebut.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

51. ASET DAN KEWAJIBAN MONETER DALAM MATA UANG ASING

Pada tanggal 30 September 2010 dan 2009 serta 31 Desember 2009, 2008 dan 2007, Perusahaan dan anak perusahaan mempunyai aset dan kewajiban moneter dalam mata uang asing (mata uang asing selain USD dinyatakan dalam setara USD) sebagai berikut:

	30 September 2010		30 September 2009 (Tidak diaudit)	
	Mata Uang Asing	Setara dengan Rp	Mata Uang Asing	Setara dengan Rp
ASET				
Kas dan Setara Kas				
USD	117.995.725	1.052.993.850.128	67.103.768	649.631.582.679
EUR	1.773.676	21.530.442.203	789.680	11.180.655.219
JPY	529.718.909	56.555.783.680	57.873.432	6.238.426.091
SGD	2.252.196	15.257.446.848	1.650.684	11.292.703.221
AUD	13.110.293	113.141.367.298	9.042.712	76.941.180.835
GBP	921.797	13.008.781.057	253.196	3.926.080.843
Mata uang asing lainnya *)	18.339.022	163.657.429.601	12.581.944	121.805.800.470
Piutang usaha				
USD	8.337.682	74.405.475.469	30.912.277	292.291.436.085
JPY	1.453.243.716	155.497.077.586	730.635.470	78.758.339.120
AUD	5.741.903	49.552.621.817	5.919.690	50.368.506.928
Mata uang asing lainnya *)	25.983.339	231.875.315.828	19.383.014	187.646.962.546
Uang muka				
USD	61.828.024	551.753.288.139	58.895.625	570.168.540.776
JPY	212.218.904	22.657.689.228	95.412.393	10.284.912.115
SGD	135.782	919.850.342	-	-
AUD	41.989	362.363.600	105.321	896.138.473
Mata uang asing lainnya *)	2.731.199	24.373.223.325	102.121	988.629.293
Aset lain-lain				
USD	19.493.088	173.956.313.118	20.847.796	201.827.508.913
SGD	281.833	1.909.270.545	294.333	2.013.598.210
EUR	432.104	5.245.259.210	5.000	70.792.350
AUD	1.374.183	11.859.148.605	1.374.323	11.693.617.098
Mata uang asing lainnya *)	2.241.167	20.000.175.617	1.514.841	14.665.177.074
Jumlah Aset		2.760.512.173.244		2.302.690.588.339

*) Aset dan kewajiban dalam mata uang asing lainnya disajikan dalam jumlah setara USD, menggunakan kurs tanggal neraca.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

	30 September 2010		30 September 2009 (Tidak diaudit)	
	Mata Uang		Mata Uang	
	Asing	Setara dengan	Asing	Setara dengan
		Rp		Rp
KEWAJIBAN				
Hutang usaha				
USD	(20.427.570)	(182.295.636.759)	(159.856.642)	(1.547.572.160.232)
EUR	(574.320)	(6.971.607.475)	(1.630.499)	(23.085.367.938)
SGD	(3.434.720)	(23.268.424.447)	(3.436.688)	(23.511.157.711)
AUD	(1.653.879)	(14.272.916.159)	(1.270.583)	(10.810.934.658)
Mata uang asing lainnya *)	(7.294.945)	(65.100.090.530)	(5.046.400)	(48.854.203.321)
Hutang Lain-lain				
USD	(16.430.866)	(146.629.052.490)	(10.383.386)	(100.521.557.713)
EUR	(3.597.344)	(43.667.727.042)	(2.951.639)	(41.790.687.985)
Biaya Masih Harus Dibayar				
USD	(98.016.802)	(874.701.940.027)	(63.458.099)	(614.337.863.205)
EUR	(2.037.568)	(24.733.794.287)	(3.222.778)	(45.629.609.878)
JPY	(241.384.608)	(25.771.584.579)	(209.242.177)	(22.555.114.083)
AUD	(1.661.912)	(14.342.253.984)	(1.539.342)	(13.097.707.314)
SGD	(1.280.381)	(8.673.912.698)	(1.106.141)	(7.567.367.250)
MYR	(1.033.932)	(2.989.903.013)	(661.334)	(1.839.499.937)
Mata uang asing lainnya *)	(9.625.621)	(85.899.040.124)	(7.763.681)	(75.160.199.161)
Uang Muka Diterima				
USD	(9.372.948)	(83.644.183.592)	(6.295.843)	(60.950.063.162)
JPY	(2.771.889)	(295.942.486)	(1.762.119)	(189.946.385)
SGD	(69.895)	(473.502.617)	(90.695)	(620.465.359)
AUD	(188.743)	(1.628.847.344)	(101.117)	(860.405.072)
MYR	(283.231)	(819.041.741)	(52.517)	(146.076.034)
Mata uang asing lainnya *)	(1.041.570)	(9.294.967.186)	(382.208)	(3.700.159.276)
Pinjaman Jangka Panjang				
USD	(181.480.148)	(1.619.528.842.894)	(136.521.797)	(1.321.667.518.693)
Hutang sewa pembiayaan				
USD	(288.542.709)	(2.574.955.134.669)	(359.555.785)	(3.480.859.551.197)
Kewajiban estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat				
USD	(65.279.287)	(582.516.657.170)	(74.024.406)	(691.320.664.789)
Kewajiban tidak lancar lainnya				
USD	(20.000)	(178.480.000)	(1.454.155)	(14.077.673.490)
Mata uang asing lainnya *)	(1.383.246)	(12.344.087.947)	(1.436.988)	(13.911.482.601)
Jumlah Kewajiban		<u>(6.404.997.571.260)</u>		<u>(8.164.637.436.444)</u>
Kewajiban - Bersih		<u>(3.644.485.398.016)</u>		<u>(5.861.946.848.105)</u>

*) Aset dan kewajiban dalam mata uang asing lainnya disajikan dalam jumlah setara USD, menggunakan kurs tanggal neraca.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008, 2007 DAN 2007 – Lanjutan

	(Disajikan kembali - Catatan 54)					
	31 Desember 2009		31 Desember 2008		31 Desember 2007	
	Mata Uang Asing	Setara dengan Rp	Mata Uang Asing	Setara dengan Rp	Mata Uang Asing	Setara dengan Rp
ASET						
Kas dan Setara Kas						
USD	72.115.525	677.885.931.040	59.499.771	559.297.844.361	78.907.179	743.226.721.281
EUR	502.185	6.784.358.929	1.825.514	24.662.134.959	5.081.717	69.923.212.096
JPY	2.418.723	24.599.457.494	2.012.652	20.469.536.894	975.669	8.104.624.889
SGD	2.085.493	13.969.714.159	3.853.627	25.813.594.976	4.359.980	28.350.248.250
AUD	16.791.796	141.585.236.610	9.106.747	76.786.363.843	15.541.145	127.886.839.706
GBP	372.526	5.630.455.676	134.444	2.032.017.423	100.416	1.888.236.706
Mata uang asing lainnya *)	13.466.475	126.584.376.777	11.970.214	102.145.416.198	19.384.146	182.579.269.206
Piutang usaha						
USD	30.989.123	291.297.756.786	39.662.764	434.307.263.246	38.909.364	366.487.301.218
EUR	203.059	2.743.263.681	5.610	86.573.736	495	6.811.081
JPY	6.382.758	64.915.392.921	6.066.009	73.538.226.399	11.501.751	95.542.051.498
SGD	120.762	808.927.813	11.416	86.843.568	122.570	796.996.717
AUD	7.631.722	64.349.231.557	3.115.100	23.536.172.292	5.865.962	48.270.532.267
MYR	2.435.496	6.690.649.500	-	-	2.368.628	6.698.764.219
Mata uang asing lainnya *)	7.705.861	72.435.088.746	9.724.056	106.478.414.464	8.663.186	81.598.544.638
Uang muka						
USD	275.729.799	2.591.860.111.634	271.804.966	2.976.264.373.211	172.303.838	1.622.929.853.517
JPY	1.959.834	19.932.359.390	2.472.297	29.971.653.985	9.608.108	79.812.052.971
SGD	294.571	1.973.193.017	299.533	2.278.655.287	-	1.782.476.232
AUD	1.380.773	11.642.413.060	1.376.603	10.400.935.466	506.146	4.165.037.900
Mata uang asing lainnya *)	2.250.408	21.153.836.096	1.893.618	20.735.119.393	886.230	8.347.398.890
Aset Lain-lain						
USD	33.708.348	316.858.470.064	1.696.573	18.577.469.805	3.824.024	36.018.478.948
SGD	820	5.492.786	38.368	291.881.710	-	-
AUD	175	1.475.567	1.431	10.815.129	2.001.072	16.466.661.402
Mata uang asing lainnya *)	-	-	43.843	480.077.815	40.830	384.579.497
Jumlah Aset		4.463.707.193.303		4.508.251.384.161		3.531.266.693.129

*) Aset dan kewajiban dalam mata uang asing lainnya disajikan dalam jumlah setara USD, menggunakan kurs tanggal neraca.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

	(Disajikan kembali - Catatan 54)					
	31 Desember 2009		31 Desember 2008		31 Desember 2007	
	Mata Uang Asing	Setara dengan Rp	Mata Uang Asing	Setara dengan Rp	Mata Uang Asing	Setara dengan Rp
KEWAJIBAN						
Hutang Usaha						
USD	(67.104.494)	(630.782.242.053)	(143.642.472)	(1.572.885.071.656)	(147.327.949)	(1.387.681.954.914)
EUR	(1.035.209)	(13.985.356.817)	(2.232.104)	(34.446.726.652)	(813.782)	(11.197.448.721)
SGD	(682.129)	(4.569.255.501)	(3.362.359)	(25.578.671.819)	(2.620.339)	(17.038.437.370)
AUD	(1.856.329)	(15.652.213.069)	(1.655.712)	(12.509.748.220)	(5.281.423)	(43.460.404.917)
Mata uang asing lainnya *)	(5.957.426)	(55.999.808.913)	(3.240.005)	(35.478.058.239)	(3.694.658)	(69.474.763.592)
Hutang Lain-lain						
USD	(21.330.189)	(200.503.780.485)	(21.041.307)	(230.402.306.918)	(20.030.659)	(188.668.779.910)
EUR	-	-	(87.798)	(1.354.929.600)	-	-
Biaya Masih Harus dibayar						
USD	(108.850.182)	(1.023.191.709.386)	(96.210.456)	(1.053.504.492.544)	(152.390.150)	(1.435.362.820.149)
EUR	(2.101.287)	(28.387.729.486)	(1.375.036)	(21.220.112.248)	(1.814.380)	(24.965.426.539)
JPY	(2.305.114)	(23.444.005.563)	(2.480.101)	(30.066.261.877)	(4.994.123)	(41.484.877.800)
SGD	(1.051.157)	(7.041.193.173)	(1.132.427)	(8.614.783.514)	(2.505.839)	(16.293.915.706)
AUD	(4.087.427)	(34.464.408.949)	(1.493.851)	(11.286.809.493)	(942.179)	(7.753.113.889)
MYR	(966.806)	(2.655.952.314)	(238.959)	(753.524.068)	(227.883)	(644.479.622)
GBP	(6.700)	(101.265.609)	-	-	(29.700)	(558.482.067)
Mata uang asing lainnya *)	(10.305.522)	(96.871.902.586)	(8.792.796)	(96.281.115.031)	(4.039.779)	(38.050.675.310)
Uang Muka Diterima						
USD	(2.389.554)	(22.461.806.660)	(3.244.132)	(35.523.246.495)	(11.043.930)	(104.022.775.728)
JPY	(17.621)	(179.215.079)	(52.621)	(637.926.686)	(42.077)	(578.973.465)
SGD	(64.456)	(431.759.805)	(335.822)	(2.554.718.850)	(294.354)	(1.914.001.563)
AUD	(96.165)	(810.848.719)	(159.093)	(1.202.025.881)	(41.814)	(344.084.966)
MYR	(138.455)	(380.355.269)	-	-	-	-
Mata uang asing lainnya *)	(1.251.259)	(11.761.838.615)	(1.134.487)	(12.422.636.059)	(838.439)	(7.897.255.004)
Pinjaman jangka panjang						
USD	(115.680.215)	(1.087.394.021.376)	(115.680.215)	(1.266.698.354.688)	(115.680.215)	(1.089.591.945.462)
Hutang sewa pembiayaan						
USD	(342.265.309)	(3.217.293.906.198)	(414.081.630)	(4.534.193.850.143)	(465.828.561)	(4.387.639.212.291)
Kewajiban estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat						
USD	(69.223.188)	(650.697.965.178)	(66.876.624)	(732.299.027.916)	(42.447.471)	(399.812.729.465)
Kewajiban tidak lancar lainnya						
USD	(6.555.045)	(61.617.425.726)	(798.333)	(8.741.750.511)	(701.781)	(6.610.076.369)
EUR	(514.359)	(6.948.831.179)	-	-	(7.050.000)	(8.952.654.000)
SGD	(340.000)	(2.277.496.800)	(63.718)	(484.725.764)	-	-
CNY	(4.700.141)	(6.470.449.108)	(6.200.000)	(9.941.514.000)	(1.116)	(7.256.656)
Mata uang asing lainnya *)	(3.869)	(36.365.700)	(3.871)	(42.386.700)	(109.677)	(1.033.047.300)
Jumlah Kewajiban		<u>(7.206.413.109.316)</u>		<u>(9.739.124.775.571)</u>		<u>(9.291.039.592.775)</u>
Kewajiban - Bersih		<u>(2.742.705.916.013)</u>		<u>(5.230.873.391.410)</u>		<u>(5.759.772.899.646)</u>

*) Aset dan kewajiban dalam mata uang asing lainnya disajikan dalam jumlah setara USD, menggunakan kurs tanggal neraca.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Pada tanggal 30 September 2010 dan 2009 serta 31 Desember 2009, 2008 dan 2007, kurs konversi yang digunakan Perusahaan dan anak perusahaan adalah:

	30 September		31 Desember		
	2010		2009	2009	2008
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Mata uang asing					
USD 1	8.924	9.681	9.400	10.950	9.419
EURO 1	12.139	14.158	13.509	15.432	13.760
YEN 100	10.677	10.779	10.170	12.123	8.307
SGD 1	6.774	6.841	6.698	7.607	6.502
AUD 1	8.630	8.509	8.431	7.556	8.229
MYR 1	2.892	2.782	2.747	3.153	2.828
GBP 1	14.112	15.506	15.114	15.803	18.804
CNY 1	1.332	1.418	1.377	1.603	1.270

52. INFORMASI SEGMENT

Berdasarkan informasi keuangan yang digunakan oleh manajemen dalam mengevaluasi kinerja segmen dan menentukan alokasi sumber daya yang dimiliki, Perusahaan dan anak perusahaan menggunakan segmen usaha sebagai segmen primer dan segmen geografis sebagai segmen sekunder. Seluruh transaksi antar segmen telah dieliminasi.

Informasi konsolidasi menurut segmen usaha sebagai segmen primer adalah sebagai berikut:

	2010 (Sembilan bulan)					
	Jasa		Operasi penerbangan	pemeliharaan pesawat	Operasi lain-lain	Jumlah sebelum eliminasi
	Rp	Rp				
Hasil Segmen						
Pendapatan Eksternal	11.854.591.643.740	163.470.462.093	667.011.879.826	12.685.073.985.660	-	12.685.073.985.660
Pendapatan Antar Segmen	22.825.256.466	903.074.679.975	529.194.482.879	1.455.094.419.320	(1.455.094.419.320)	-
Jumlah Pendapatan	11.877.416.900.206	1.066.545.142.068	1.196.206.362.705	14.140.168.404.980		12.685.073.985.660
Hasil Segmen	(351.577.701.886)	22.554.545.517	38.883.064.242	(290.140.092.127)	243.205.064	(289.896.887.063)
Keuntungan atas sewa jual balik						159.096.636.966
Keuntungan atas kurs mata uang asing - bersih						130.864.890.246
Biaya pesongan pegawai						68.468.392.713
Penghasilan bunga						42.314.485.216
Beban penyisihan piutang lain-lain						-
Beban bunga dan keuangan						(119.485.076.174)
Lain-lain-bersih						(35.466.163.991)
Bagian laba bersih perusahaan asosiasi						6.411.368.577
Manfaat Pajak Penghasilan						49.173.763.852
Pos luar biasa						184.068.623.128
Laba sebelum hak minoritas						195.550.033.470
Hak Minoritas						(682.494.513)
Laba Bersih						194.867.538.957
NERACA						
Aset segmen	13.779.890.112.291	1.331.364.379.027	1.915.756.961.649	17.027.011.452.967	(2.804.328.425.537)	14.222.683.027.430
Kewajiban segmen	10.633.119.463.554	866.238.210.321	697.936.789.390	12.197.294.463.265	(1.131.495.843.007)	11.065.798.620.258
Informasi tambahan						
Belanja modal	284.737.181.172	28.226.328.612	83.766.554.893	396.730.064.677	-	396.730.064.677
Penyusutan dan amortisasi	1.133.957.070.905	11.482.584.229	60.646.110.666	1.206.085.765.800	-	1.206.085.765.800

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

2009 (Sembilan bulan - Tidak diaudit)						
	Jasa					
	Operasi penerbangan	pemeliharaan pesawat	Operasi lain-lain	Jumlah sebelum eliminasi	Eliminasi	Jumlah
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Hasil Segmen						
Pendapatan Eksternal	10.891.538.822.294	370.676.897.669	587.109.719.382	11.849.325.439.345	-	11.849.325.439.345
Pendapatan Antar Segmen	42.671.916.123	906.292.762.474	304.092.845.135	1.253.057.523.732	(1.253.057.523.732)	-
Jumlah Pendapatan	10.934.210.738.417	1.276.969.660.143	891.202.564.517	13.102.382.963.077		11.849.325.439.345
Hasil Segmen	504.706.732.030	59.928.663.919	60.209.496.199	624.844.892.148	(1.334.575.016)	623.510.317.132
Keuntungan atas sewa jual balik						2.040.727.893
Keuntungan atas kurs mata uang asing - bersih						434.851.981.971
Biaya pesongan pegawai						(203.098.145.482)
Penghasilan bunga						80.348.959.184
Beban penyisihan piutang lain-lain						(156.883.803.768)
Beban bunga dan keuangan						(233.765.722.975)
Lain-lain-bersih						(38.921.410.388)
Bagian laba bersih perusahaan asosiasi						3.788.502.979
Manfaat pajak Penghasilan						61.656.123.424
Laba sebelum hak minoritas						573.527.529.970
Hak Minoritas						(3.372.172.484)
Laba Bersih						570.155.357.486
NERACA						
Aset segmen	14.167.249.549.197	1.407.666.654.581	1.664.949.856.387	17.239.866.060.165	(2.840.436.907.687)	14.399.429.152.478
Kewajiban segmen	12.399.122.893.838	961.315.329.222	488.381.140.114	13.848.819.363.174	(1.223.528.939.291)	12.625.290.423.883
Informasi tambahan						
Belanja modal	603.550.835.149	23.188.752.833	98.653.224.492	725.392.812.474	-	725.392.812.474
Penyusutan dan amortisasi	1.161.811.607.682	15.003.670.440	48.922.741.448	1.225.738.019.570	-	1.225.738.019.570
2009 (Satu tahun)						
	Jasa					
	Operasi penerbangan	pemeliharaan pesawat	Operasi lain-lain	Jumlah sebelum eliminasi	Eliminasi	Jumlah
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Hasil Segmen						
Pendapatan Eksternal	16.651.087.757.958	436.655.468.348	772.630.383.804	17.860.373.610.109	-	17.860.373.610.109
Pendapatan Antar Segmen	39.920.459.297	1.215.757.517.295	512.309.952.721	1.767.987.929.313	(1.767.987.929.313)	-
Jumlah Pendapatan	16.691.008.217.255	1.652.412.985.643	1.284.940.336.525	19.628.361.539.423		17.860.373.610.109
Hasil Segmen	730.312.734.285	78.620.238.270	110.703.136.139	919.636.108.694	1.347.193.098	918.288.915.596
Keuntungan atas sewa jual balik						65.065.157.045
Keuntungan atas kurs mata uang asing-bersih						462.549.658.770
Biaya pesongan pegawai						(203.098.145.482)
Penghasilan bunga						93.090.129.609
Beban penyisihan piutang lain-lain						(156.883.803.768)
Beban bunga dan keuangan						(262.568.572.945)
Lain-lain-bersih						(53.217.381.702)
Bagian laba bersih perusahaan asosiasi						12.873.226.475
Manfaat Pajak Penghasilan						23.354.881.159
Pos Luar Biasa						123.502.291.000
Laba sebelum hak minoritas						1.022.956.355.757
Hak Minoritas						(4.340.420.312)
Laba Bersih						1.018.615.935.445
NERACA						
Aset segmen	14.381.825.151.244	1.434.998.541.684	1.822.427.238.549	17.639.250.931.477	(2.836.827.694.249)	14.802.423.237.228
Kewajiban segmen	11.167.754.536.837	980.500.161.276	599.529.269.095	12.747.783.967.208	(1.166.384.306.589)	11.581.399.660.619
Informasi tambahan						
Belanja modal	709.031.388.849	26.482.437.595	10.414.142.773	745.927.969.217		745.927.969.217
Penyusutan dan amortisasi	1.529.733.018.482	17.859.694.329	62.321.630.314	1.609.914.343.125		1.609.914.343.125

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

2008 (Satu tahun, Disajikan kembali - Catatan 54)						
	Jasa					
	Operasi penerbangan	pemeliharaan pesawat	Operasi lain-lain	Jumlah sebelum eliminasi	Eliminasi	Jumlah
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Hasil Segmen						
Pendapatan Eksternal	18.023.262.828.696	589.883.634.782	736.528.956.626	19.349.675.420.104	-	19.349.675.420.104
Pendapatan Antar Segmen	39.477.573.145	1.008.326.655.226	490.752.966.902	1.538.557.195.273	(1.538.557.195.273)	-
Jumlah Pendapatan	18.062.740.401.841	1.598.210.290.008	1.227.281.923.528	20.888.232.615.377		19.349.675.420.104
Hasil Segmen	1.155.989.477.747	74.544.306.122	106.300.106.339	1.336.833.890.208	16.373.362.423	1.353.207.252.631
Kerugian kurs mata uang asing-bersih						(413.337.444.585)
Penghasilan bunga						107.037.342.906
Beban bunga dan keuangan						(377.968.483.540)
Lain-lain-bersih						350.340.258.189
Bagian laba bersih perusahaan asosiasi						9.399.705.039
Beban Pajak Penghasilan						(44.485.817.706)
Laba sebelum hak minoritas						984.192.812.934
Hak Minoritas						(9.144.186.736)
Laba Bersih						975.048.626.198
NERACA						
Aset segmen	14.786.319.636.698	1.200.916.634.472	1.451.071.500.833	17.438.307.772.003	(2.134.476.368.511)	15.303.831.403.492
Kewajiban segmen	13.419.784.511.436	782.896.904.434	405.215.396.597	14.607.896.812.467	(720.046.230.006)	13.887.850.582.461
Informasi tambahan						
Belanja modal	299.382.626.760	28.464.529.319	9.697.771.519	337.544.927.598	-	337.544.927.598
Penyusutan dan amortisasi	1.227.754.545.312	30.852.428.621	37.305.163.890	1.295.912.137.823	-	1.295.912.137.823
2007 (Satu tahun, Disajikan kembali - Catatan 54)						
	Jasa					
	Operasi penerbangan	pemeliharaan pesawat	Operasi lain-lain	Jumlah sebelum eliminasi	Eliminasi	Jumlah
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Hasil Segmen						
Pendapatan Eksternal	13.031.141.545.217	385.327.500.235	625.961.340.899	14.042.430.386.351	-	14.042.430.386.351
Pendapatan Antar Segmen	21.522.814.371	849.686.390.840	416.546.606.361	1.287.755.811.572	(1.287.755.811.572)	-
Jumlah Pendapatan	13.052.664.359.588	1.235.013.891.075	1.042.507.947.260	15.330.186.197.923	(1.287.755.811.572)	14.042.430.386.351
Hasil Segmen	713.373.858.011	(92.709.158.396)	83.078.340.953	703.743.040.568	28.428.845.956	732.171.886.524
Kerugian kurs mata uang asing-bersih						(233.789.198.501)
Penghasilan bunga						65.566.422.145
Beban bunga dan keuangan						(438.265.846.182)
Lain-lain-bersih						184.390.327.455
Bagian laba bersih perusahaan asosiasi						3.033.129.393
Beban Pajak Penghasilan						(148.980.968.976)
Laba sebelum hak minoritas						164.125.751.858
Hak Minoritas						(11.390.975.767)
Laba Bersih						152.734.776.091
NERACA						
Aset segmen	11.623.144.336.789	1.030.252.457.066	1.036.056.685.276	13.689.453.479.131	(1.736.539.173.718)	11.952.914.305.413
Kewajiban segmen	12.889.863.364.181	670.814.713.901	362.049.966.507	13.922.728.044.589	(740.298.730.925)	13.182.429.313.664
Informasi tambahan						
Belanja modal	452.999.850.954	15.392.308.928	80.520.320.070	548.912.479.952	-	548.912.479.952
Penyusutan dan amortisasi	976.178.917.183	37.171.058.060	31.817.484.728	1.045.167.459.971	-	1.045.167.459.971

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Informasi konsolidasi menurut segmen geografis adalah sebagai berikut:

	2010 (Sembilan bulan)	2009 (Sembilan bulan) (Tidak diaudit)	2009 (Satu tahun)	(Disajikan kembali - Catatan 54)	
				2008 (Satu tahun)	2007 (Satu tahun)
				Rp	Rp
Pendapatan berdasarkan Geografis					
Indonesia	9.468.449.777.308	8.806.326.620.504	8.910.027.169.274	8.924.559.502.874	6.635.833.781.640
Jepang, Korea dan China	1.514.421.123.548	1.443.102.226.554	2.312.195.603.579	2.976.937.044.403	2.200.161.760.152
Australia	823.709.723.787	821.356.089.680	1.400.955.646.483	1.950.841.760.084	1.137.576.460.573
Timur Tengah	310.010.098.080	343.081.108.929	3.998.264.951.292	4.053.939.320.795	2.703.582.335.643
Asia	412.081.571.758	435.459.393.678	1.238.930.239.482	1.443.397.791.948	1.365.276.048.343
Eropa	156.401.691.179	-	-	-	-
Jumlah	12.685.073.985.660	11.849.325.439.345	17.860.373.610.109	19.349.675.420.104	14.042.430.386.351

53. KELANGSUNGAN USAHA PERUSAHAAN

Dalam tahun 2008 sampai 2009, Perusahaan telah melunasi hutang dari PT Bank Negara Indonesia (Tbk), Export Development Canada dan sindikasi Bank Mandiri. Perusahaan juga telah melakukan konversi atas hutang obligasi Bank Mandiri menjadi saham Perusahaan. Perusahaan juga telah mengajukan proposal restrukturisasi pinjaman kepada para kreditur lainnya. Sehubungan dengan hal tersebut, Perusahaan antara lain mengusulkan penjadwalan ulang pembayaran hutang kepada seluruh kreditur tersebut. Sampai dengan tanggal penerbitan laporan keuangan konsolidasi, proses restrukturisasi ini masih dalam proses.

Untuk meningkatkan kinerja dan posisi keuangan dalam waktu dekat, Perusahaan telah mengambil langkah-langkah dan rencana sebagai berikut:

- a. Restrukturisasi keuangan
- b. Restrukturisasi neraca
- c. Restrukturisasi organisasi
- d. Kehandalan dan keamanan penerbangan
- e. Kenyamanan penerbangan
- f. Meningkatkan kualitas pelayanan
- g. Konsep pemasaran dan kapabilitas
- h. Pemulihian citra Perusahaan

54. PENYAJIAN KEMBALI LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI TAHUN 2008

Pada tahun 2009, Perusahaan melakukan beberapa penyesuaian yang diperlukan terhadap laporan keuangan tahun 2008 agar sesuai dengan prinsip akuntansi yang berlaku umum di Indonesia dan praktik akuntansi industry penerbangan yang mengacu pada revisi AICPA *Airline Industry Guide*.

- a. Perubahan kebijakan akuntansi atas pencatatan biaya pemeliharaan pesawat untuk perbaikan rangka pesawat, mesin pesawat milik sendiri, dan sewa pembiayaan dari accrual method ke *deferral method* dan melakukan koreksi atas laporan keuangan konsolidasi sesuai dengan PSAK No. 16 (Revisi 2007) dan FASB *Staff Position (FSP) AUG AIR1 "Accounting for Planned Major Maintenance Activities"* yang diterbitkan pada tanggal 8 September 2006.
- b. Pengakuan kewajiban kontraktual atas tambahan sewa (*supplemental rent*) pada saat komponen pesawat tidak lagi memenuhi *minimum performance* yang disyaratkan dalam perjanjian, sebesar estimasi biaya minimum untuk *return condition* tersebut sesuai dengan PSAK No. 57 "Kewajiban Diestimasi, Kewajiban Kontinjenji, dan Aset Kontinjenji". Selain itu, pembayaran biaya perbaikan pesawat pada saat *heavy maintenance* dilakukan melalui mekanisme *reimbursement*. Dengan ketentuan ini, pembayaran *supplemental rent* ini harus diakui sebagai aset (*deposits atau prepayments*) sesuai dengan PSAK No. 30 (Revisi 2007) "Sewa".
- c. Pengakuan estimasi kewajiban Masa Persiapan Pensiun dan program kesehatan pensiun yang dikelola oleh Yayasan Kesehatan Garuda (Yankesga) yang besaran manfaatnya ditentukan oleh *service level* pada saat pegawai pensiun sesuai dengan PSAK No. 24 (Revisi 2004) "Imbalan Kerja".

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

- d. Pengakuan atas program penghargaan konsumen sesuai dengan PSAK No. 57 “Kewajiban Diestimasi, Kewajiban Kontinjenji, dan Aset Kontinjenji”.
- e. Perubahan pengelompokan aset tetap bangunan dan prasarana, mesin dan instalasi pada PT Bina Inti Dinamika, perusahaan anak PT Aero Wisata, menjadi aset Bangun, Kelola, dan Serah (*Build Operate Transfer/BOT*) dan mengubah kebijakan akuntansi atas aset BOT tersebut dari model revaluasi menjadi model biaya.
- f. Perubahan entitas pelaporan di PT Aero Wisata, anak perusahaan, dimana perusahaan anak tersebut baru memperoleh data baru laporan keuangan GOHK, anak perusahaan PT Aero Wisata per 31 Desember 2008 sehingga penyertaan pada anak perusahaan yang semula di catat dengan metode biaya disajikan kembali menjadi metode konsolidasi.

Perubahan tersebut diterapkan secara retrospektif sehingga laporan keuangan konsolidasi Perusahaan tahun 2008 dan 2007 disajikan kembali.

Berikut disajikan akun-akun dalam laporan keuangan konsolidasi tahun 2008 dan 2007 sesudah dan sebelum disajikan kembali:

	2008		2007	
	Sesudah disajikan kembali	Sebelum disajikan kembali	Sesudah disajikan kembali	Sebelum disajikan kembali
	Rp	Rp	Rp	Rp
ASET				
Kas dan setara kas	2.601.788.985.919	2.596.681.654.669	-	-
Piutang usaha - bersih	831.833.075.201	840.629.360.925	1.086.294.621.334	1.101.569.157.992
Piutang lain-lain - bersih	66.138.049.119	61.707.672.032	11.742.104.594	12.512.606.153
Persediaan	516.171.992.253	516.109.021.128	-	-
Uang muka dan biaya dibayar dimuka	548.971.641.603	722.357.088.789	-	-
Pajak dibayar dimuka	46.940.954.814	46.832.193.188	-	-
Dana perawatan pesawat dan uang jaminan	1.191.229.965.063	-	780.464.928.665	-
Uang muka pembelian pesawat	1.901.609.279.220	-	393.767.350.543	-
Aset pajak tangguhan	60.145.710.019	78.723.389.893	67.905.464.888	321.089.879.100
Investasi saham	205.566.587.099	211.951.633.370	-	-
Aset tetap	6.552.911.158.504	5.027.207.446.511	4.424.103.151.276	2.924.230.117.820
Properti investasi	176.905.210.500	4.036.620.000	11.943.947.453	655.467.186
Beban tangguhan	23.989.504.081	24.047.427.751	4.455.052.211	4.137.451.376
Aset lain-lain	565.029.290.097	2.925.177.662.717	646.265.952.326	1.345.252.372.600
KEWAJIBAN				
Hutang bank	10.000.374.190	-	3.000.000.000	-
Hutang usaha	2.069.528.072.930	2.051.735.224.062	1.825.779.125.250	1.825.882.291.766
Hutang lain-lain	232.916.627.843	255.683.918.759	163.179.302.072	176.142.411.200
Hutang pajak	80.056.356.661	80.045.535.891	-	-
Biaya masih harus dibayar	1.378.339.878.594	1.642.015.201.500	1.493.755.480.294	1.680.539.868.084
Pendapatan diterima dimuka	717.132.149.709	514.156.739.741	929.965.621.319	779.674.376.969
Uang muka diterima	92.280.137.265	87.857.082.699	213.044.667.276	200.081.432.606
Hutang yang jatuh tempo dalam satu tahun	2.504.900.683.176	1.438.691.958.647	2.134.075.666.716	1.494.996.624.280
Hutang jangka panjang - setelah dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun	4.233.138.639.734	4.578.527.816.853	4.176.895.761.906	4.419.620.245.082
Kewajiban pajak tangguhan	391.243.021.354	197.312.337.003	37.673.452.051	3.386.921.430
Kewajiban diestimasi atas imbalan kerja	1.129.236.227.586	874.564.648.019	1.070.551.865.842	774.581.318.861
Kewajiban lancar lainnya	30.269.413.422	28.790.305.448	25.933.310.336	26.040.732.541
Hak minoritas	49.445.695.768	47.242.119.735	37.204.019.142	37.204.143.647
Revaluasi surplus	1.672.668.664.694	1.512.389.342.971	-	-
Defisit	(8.461.037.382.304)	(9.792.597.232.055)	(9.436.086.008.502)	(10.460.673.623.826)
LAPORAN LABA RUGI				
Pendapatan usaha	19.349.675.420.104	19.400.598.097.402	14.042.430.386.351	14.203.961.960.455
Beban usaha	17.996.468.167.473	18.213.703.836.001	13.310.258.499.827	13.982.762.848.563
Penghasilan (beban) lain-lain	(333.928.327.030)	(420.473.891.143)	(422.098.295.083)	(119.747.904.775)
Manfaat (beban) pajak	(44.485.817.706)	(96.710.652.899)	(148.980.968.976)	(29.874.344.765)
Hak minoritas	(9.144.186.736)	(9.638.644.490)	-	-
Laba bersih usaha	975.048.626.198	669.470.777.908	152.734.776.091	60.185.886.585

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

55. INFORMASI KEUANGAN TERSENDIRI PERUSAHAAN

Informasi keuangan tersendiri Perusahaan menyajikan informasi neraca, laba rugi, perubahan ekuitas dan arus kas, dimana penyertaan saham pada anak perusahaan dipertanggungjawabkan dengan metode ekuitas. Informasi keuangan tersendiri Perusahaan disajikan dari halaman 103 sampai dengan 108.

56. KEJADIAN PENTING SETELAH TANGGAL NERACA

- 1) Berdasarkan risalah rapat umum pemegang saham luar biasa (RUPSLB) Perusahaan tanggal 15 Nopember 2010, Pemegang Saham memutuskan antara lain:

1. Menyetujui perubahan seluruh Anggaran Dasar Perusahaan, untuk disesuaikan dengan Peraturan Bapepam – LK No. I.X.J.I antara lain sebagai berikut:
 - a. Perubahan status dari Perseroan Tetutup menjadi Perseroan Terbuka;
 - b. Perubahan nilai nominal saham Perseroan dari semula Rp 1.000.000 menjadi Rp 500; dan
 - c. Penerbitan Saham Seri A Dwi Warna sebanyak 1 (satu) lembar dan Saham Seri B

Persetujuan tersebut berlaku efektif setelah terbitnya Peraturan Pemerintah tentang perubahan struktur kepemilikan saham melalui penerbitan dan penjualan saham baru pada Perusahaan.

2. Menyetujui pengeluaran saham baru dalam simpanan Perusahaan sebanyak – banyaknya 30% dari total saham yang telah ditempatkan dan disetor penuh setelah pengeluaran saham baru yang akan ditawarkan kepada masyarakat melalui Penawaran Umum Saham Perdana (*Initial Public Offering*) Perseroan yang di dalamnya sudah termasuk program alokasi kepemilikan saham manajemen dan karyawan (MESA) dan opsi kepemilikan saham manajemen dan karyawan (MESOP)

Persetujuan tersebut berlaku efektif setelah terbitnya Peraturan Pemerintah tentang perubahan struktur kepemilikan saham melalui penerbitan dan penjualan saham baru Perseroan.

3. Menyetujui program kepemilikan saham Perusahaan oleh Manajemen dan Karyawan melalui penjatahan saham untuk Manajemen dan Karyawan (*Management and Employee Stock Allocation/MESA*) sebanyak-banyaknya 5% dari jumlah penerbitan saham baru.
4. Menunjuk Saudara Abdulgani selaku Komisaris Independen Perusahaan. Penetapan tersebut berlaku sejak tanggal RUPSLB.
5. Agenda penunjukkan tambahan Komisaris Independen Perusahaan pada RUSPLB berikutnya.
6. Menunjuk Saudara Elisa Lumbantoruan, Direktur Strategi dan Teknologi Informasi sebagai Direktur Tidak Terafiliasi.
7. Menyetujui pelepasan seluruh saham PT Bank Mandiri (Persero) Tbk dalam Perusahaan, melalui pasar modal bersamaan dengan Penawaran Umum Saham Perdana (*Initial Public Offering*) Perusahaan.

Risalah Rapat Pemegang Saham tersebut telah dinyatakan dalam akta No.24 tanggal 16 Nopember 2010 dari Fathiah Helmi, S.H, notaris di Jakarta dan telah memperoleh persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia dengan Surat Keputusan No. AHU-54724.AH.01.02 Tahun 2010 tanggal 22 Nopember 2010.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007 – Lanjutan

- 2) Pada tanggal 8 Nopember 2010, Perusahaan menandatangani nota kesepahaman dengan Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara (TNI AU) terkait dengan transaksi jual beli 2 pesawat Boeing 737 – 400 dengan nomor seri MSN 25714 & 25719. Berdasarkan nota kesepahaman tersebut, perjanjian jual beli 2 pesawat Boeing 737-400 akan ditandatangani selambat-lambatnya minggu kedua bulan Januari 2011.
- 3) Pada tanggal 21 Desember 2010, Perusahaan telah selesai melaksanakan restrukturisasi atas hutang ECA. Dalam restrukturisasi tersebut dijelaskan hal-hal sebagai berikut:

Saldo hutang ECA pada tanggal 21 Desember 2010 yang terdiri dari hutang kepada Commercial Lender sebesar USD 78.782.738,3 dan kepada ECA sebesar USD 175.461.456,4 dijadwal ulang dan jatuh tempo tiap bulan sampai Desember 2016. Tingkat bunga atas pinjaman ECA sebesar LIBOR + 0,9/0,95%, sedangkan tingkat bunga atas pinjaman *Commercial Lender* sebesar LIBOR + 1,75%. Hutang ECA dan *commercial lender* dijamin dengan 6 (enam) pesawat Airbus A330-300 dan 3 (tiga) mesin Roll Royce model trent 768 *engine*. Tambahan jaminan untuk sebagian dari hutang ECA (tranche A dan B1) sebesar USD 50 juta adalah 7 (tujuh) pesawat Boeing 737-400. Sebagian hutang ECA tersebut diatas (USD 50 juta) akan segera lunas pada bulan Februari 2011.

Pembatasan penting (*major covenants*) dalam perjanjian sewa pembiayaan diantaranya adalah :

- Perusahaan tidak akan dan akan menjaga bahwa tidak terdapat perusahaan dalam Garuda grup yang memiliki kewajiban keuangan kecuali untuk:

Kewajiban keuangan yang terjadi berdasarkan perjanjian ini, perjanjian sewa tambahan, dokumen-dokumen sewa lain dan kewajiban kepada kreditur yang terdapat pada tanggal efektif dan diungkapkan dalam Deed Poll.

Kewajiban keuangan yang timbul akibat sewa operasi dimana penyewa adalah perusahaan dalam Garuda grup.

Sejak tanggal efektif sampai dengan 30 Juni 2011, total kewajiban keuangan Garuda grup tidak melebihi USD 80.000.000 dan dari tanggal 1 Juli 2011 sampai berakhirnya perjanjian, Garuda grup harus memenuhi pembatasan yang dipersyaratkan dalam perjanjian.

- Coverage ratio tidak kurang dari 1,3.
- Debt ratio tidak melebihi 5 kali.
- Pengeluaran untuk belanja modal tahun 2009 tidak melebihi Rp 1.047 triliun, tahun 2010 – 2016 maksimum belanja modal tiap tahun adalah 2,5% dari total penerimaan operasional.

Dalam perjanjian restrukturisasi ECA tersebut terdapat *negatif covenant* yaitu Perusahaan tidak diperkenankan untuk membayar atau mengumumkan dividen atau distribusi lainnya kecuali:

- a) Dividen tersebut tidak melebihi: (i) 10% dari laba bersih Perusahaan sebelum IPO, (ii) 50% dari laba bersih Perusahaan setelah IPO.
 - b) Dividen dibagikan jika terdapat kelebihan kas (excess cash Perusahaan) seperti yang didefinisikan dalam perjanjian pada tahun bersangkutan.
 - c) Diperbolehkan berdasarkan hukum bagi Perusahaan untuk melakukan pembayaran atau pengumuman.
 - d) Tidak ada saldo yang jatuh tempo dan belum dibayar atas perjanjian sewa dan tidak ada saldo lainnya yang jatuh tempo dan belum dibayar atas peminjaman hutang lainnya.
 - e) Tidak ada kejadian sehubungan dengan pailit dan ketidakmampuan membayar kewajiban yang ada.
- 4) Pada tanggal 22 Oktober 2010, Perusahaan melakukan perjanjian jual dan sewa balik dengan Pembroke atas pesawat MSN 30150, dengan harga jual yang telah disepakati dalam jangka waktu 10 tahun, sehingga transaksi ini diklasifikasi sebagai sewa operasi.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009
SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 – Lanjutan

Pada tanggal 8 Desember 2010, Perusahaan menerima beberapa surat ketetapan pajak sehubungan dengan dengan pemeriksaan kantor pajak tahun fiskal 2008 sebagai berikut:

Surat Ketetapan pajak (SKP)	Nomor SKP	Jumlah Rp
SKPLB Pajak Penghasilan Badan	00091/406/08/501/10	7.673.092.471
SKPN PPh pasal 21	0023/501/08/051/10	Nihil
SKPN PPh pasal 22	00001/502/08/051/10	Nihil
SKPKB PPh pasal 23	00065/203/08/051/10	(50.291.235)
SKPN PPh pasal 4 (2)	00083/540/08/051/10	Nihil
SKPKB PPN atas pemanfaatan JKP dan luar daerah Pabean	00017/277/08/051/10	(151.700.352)
SKPKB PPN beragam jasa	00536-00054/207/08/051/10	(2.720.050.914)

57. PENERBITAN KEMBALI LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI

Sehubungan dengan Penawaran Umum Perdana Saham, Perusahaan telah menerbitkan kembali laporan keuangan konsolidasi untuk periode Sembilan bulan yang berakhir 30 September 2010 dan tahun yang berakhir 31 Desember 2009 untuk disesuaikan dengan peraturan pasar modal yang berlaku. Perubahan tersebut adalah:

- Penambahan referensi informasi tambahan pada laporan arus kas.
- Penambahan informasi pada Catatan 1a, 1b, 3a, 3g, 3j, 8, 12, 13, 14, 15, 18, 24, 25, 43, 50d, 50h, 50y, 52 dan 56.

58. PERSETUJUAN UNTUK MENERBITKAN KEMBALI LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI

Laporan keuangan konsolidasi dari halaman 4 sampai dengan 102 telah disetujui oleh Direksi untuk diterbitkan pada tanggal 15 Nopember 2010. Sehubungan dengan Penawaran Umum Perdana Saham, Direksi Perusahaan telah menyetujui untuk menerbitkan kembali laporan keuangan konsolidasi Perusahaan dan anak perusahaan untuk periode sembilan bulan yang berakhir 30 September 2010 dan tahun yang berakhir 31 Desember 2009 pada tanggal 23 Desember 2010. Tidak terdapat perbedaan material antara laporan keuangan konsolidasi terdahulu dengan laporan keuangan konsolidasi yang diterbitkan kembali, kecuali yang dijelaskan dalam Catatan 57 atas laporan keuangan konsolidasi.

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 INFORMASI TAMBAHAN
 NERACA TERSENDIRI INDUK PERUSAHAAN
 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009 SERTA 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 *)

	30 September 2010	30 September 2009 (Tidak diaudit)	31 Desember 2009	(Disajikan kembali - Catatan 54)	
	Rp	Rp	Rp	31 Desember 2008	31 Desember 2007
ASET					
ASET LANCAR					
Kas dan setara kas	1.383.513.522.007	1.133.615.297.258	1.225.662.346.709	2.046.984.902.774	2.482.442.727.316
Piutang usaha					
Pihak hubungan istimewa	291.461.517.907	352.511.895.516	317.766.256.239	263.213.415.864	266.719.249.438
Pihak ketiga - setelah dikurangi penyisihan piutang ragu-ragu sebesar Rp 241.636.426.565 dan Rp 234.361.555.506 untuk 30 September 2010 dan 2009 serta Rp 217.532.545.951, Rp 241.883.316.816 dan Rp 201.940.952.968 untuk 31 Desember 2009, 2008 dan 2007	880.563.665.397	632.528.503.435	902.769.595.123	517.721.936.841	818.739.711.891
Piutang lain-lain	76.138.229.199	30.512.121.440	20.105.117.479	54.693.216.387	2.837.954.791
Aset derivatif	41.918.401.784	31.624.254.711	-	-	-
Persediaan	89.921.055.906	122.342.674.582	114.471.384.171	135.134.669.053	182.500.703.665
Uang muka dan biaya dibayar dimuka	852.224.003.387	723.323.572.036	810.136.079.268	735.182.082.055	956.336.913.995
Pajak dibayar dimuka	147.828.883.445	57.578.048.370	110.259.710.496	27.753.360.962	12.823.824.965
Jumlah Aset Lancar	3.763.569.279.032	3.084.036.367.348	3.501.170.489.485	3.780.683.583.936	4.722.401.086.061
ASET TIDAK LANCAR					
Dana perawatan pesawat dan uang jaminan	1.780.022.731.110	1.974.645.749.555	1.889.961.084.254	1.442.934.092.435	1.041.996.916.468
Uang muka pembelian pesawat	1.028.612.453.766	2.113.290.474.444	1.791.135.962.976	1.901.609.279.220	393.767.350.543
Investasi saham	1.779.508.986.002	1.721.729.641.947	1.778.971.140.537	1.589.032.016.566	1.164.500.970.117
Aset tetap - setelah dikurangi akumulasi penyusutan sebesar Rp 7.059.176.331.068 dan Rp 7.197.986.151.361 untuk 30 September 2010 dan 2009 serta Rp 7.282.227.844.728, Rp 6.379.458.389.738 dan Rp 5.617.331.785.383 untuk 31 Desember 2009, 2008 dan 2007	4.962.569.353.833	4.813.226.732.558	4.962.415.952.648	5.371.615.149.045	3.813.669.779.413
Properti investasi	173.468.156.445	170.701.056.952	170.529.091.579	172.868.590.500	11.288.480.267
Beban tangguhan	14.633.474.433	4.879.204.963	9.410.103.739	16.007.933.853	1.161.849.136
Aset lain-lain	277.505.677.670	284.740.321.430	278.231.326.025	511.568.991.143	474.357.904.783
Jumlah Aset Tidak Lancar	10.016.320.833.259	11.083.213.181.849	10.880.654.661.758	11.005.636.052.762	6.900.743.250.727
JUMLAH ASET	13.779.890.112.291	14.167.249.549.197	14.381.825.151.243	14.786.319.636.698	11.623.144.336.788

*) Disajikan dengan metode ekuitas

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN

INFORMASI TAMBAHAN

NERACA TERSENDIRI INDUK PERUSAHAAN

30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009 SERTA 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 - Lanjutan *)

	30 September 2010	30 September 2009 (Tidak diaudit)	31 Desember 2009	(Disajikan kembali - Catatan 54)	
	Rp	Rp	Rp	31 Desember 2008	31 Desember 2007
KEWAJIBAN DAN EKUITAS					
KEWAJIBAN LANCAR					
Pinjaman bank	62.468.000.000	-	-	-	-
Hutang usaha					
Pihak hubungan istimewa	120.461.777.910	156.262.802.357	138.802.951.055	195.821.862.083	337.824.674.839
Pihak ketiga	793.135.318.704	1.798.620.157.689	1.240.016.648.314	1.629.400.052.559	1.491.819.349.528
Hutang lain-lain	258.081.476.173	261.224.725.807	315.221.164.685	288.494.425.122	217.148.258.318
Hutang pajak	17.628.053.383	25.030.062.037	36.152.342.295	29.489.010.777	41.860.947.841
Biaya masih harus dibayar	1.351.079.352.275	1.186.410.586.423	1.474.852.526.893	1.503.231.501.761	1.483.304.332.609
Pendapatan diterima dimuka	1.801.592.285.983	917.446.288.309	531.054.600.866	689.715.912.374	918.786.799.437
Uang muka diterima	106.184.255.131	75.753.066.274	46.323.322.592	87.658.082.699	200.290.710.050
Hutang jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun					
Pinjaman jangka panjang	228.644.371.280	1.286.414.657.801	1.284.370.363.708	1.437.212.850.688	1.488.222.636.772
Hutang sewa pembiayaan	711.616.956.548	687.477.588.756	850.525.703.696	786.388.714.731	487.404.336.496
Kewajiban biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat - bersih	379.894.234.957	358.448.507.216	395.366.505.884	282.180.009.798	157.034.705.940
Jumlah Kewajiban Lancar	5.830.786.082.344	6.753.088.442.669	6.312.686.129.988	6.929.592.422.592	6.823.696.751.830
KEWAJIBAN TIDAK LANCAR					
Hutang jangka panjang - setelah dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun					
Pinjaman jangka panjang	1.511.588.748.948	297.232.454.539	948.682.711.306	-	-
Hutang sewa pembiayaan	1.863.338.178.121	2.793.381.962.441	2.366.768.202.502	3.747.805.135.412	3.900.234.875.796
Kewajiban biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat - bersih	202.622.405.971	332.872.157.575	255.331.459.294	450.119.018.118	242.778.023.525
Obligasi konversi	-	1.018.809.000.000	-	1.018.809.000.000	1.018.809.000.000
Kewajiban pajak tangguhan	91.584.839.118	205.811.092.344	238.900.626.681	375.915.697.631	46.222.487.054
Kewajiban imbalan pasca kerja	1.120.855.121.105	984.016.294.040	970.842.555.495	872.432.627.452	841.353.632.497
Kewajiban tidak lancar lainnya	12.344.087.953	13.911.490.232	74.542.851.576	25.110.610.230	16.768.593.479
Jumlah Kewajiban Tidak Lancar	4.802.333.381.216	5.646.034.451.171	4.855.068.406.854	6.490.192.088.843	6.066.166.612.351
EKUITAS					
Modal saham -					
Nilai nominal Rp 1.000.000 per saham pada tanggal 30 September 2010 dan 2009, 31 Desember 2009, 2008 dan 2007					
Modal dasar - 15.000.000 saham pada tanggal 30 September 2010 dan 2009, 31 Desember 2009 dan 2008 dan 11.540.076 saham pada tanggal 31 Desember 2007					
Modal ditempatkan dan disetor - 9.120.498 saham pada tanggal 30 September 2010 dan 31 Desember 2009, 8.152.629 saham pada tanggal 30 September 2009 dan 31 Desember 2008, dan 7.152.629 saham pada tanggal 31 Desember 2007					
Tambahan modal disetor	9.120.498.000.000	8.152.629.000.000	9.120.498.000.000	8.152.629.000.000	7.152.629.000.000
Dana setoran modal	8.402.079.001	8.402.079.001	8.402.079.001	8.402.079.001	8.402.079.001
Surplus revaluasi	-	-	-	-	1.000.000.000.000
Cadangan lindung nilai	1.216.728.928.174	1.484.470.528.226	1.515.532.778.739	1.672.668.664.694	3.996.580.005
Selisih kurs karena penjabaran laporan keuangan	35.841.390.848	3.582.013.900	-	(10.782.743.044)	664.280.050
Defisit	9.724.358.610	6.795.259.044	8.929.403.520	4.655.506.916	3.675.042.053
Jumlah Ekuitas (Defisiensi Modal)	(7.244.424.107.902)	(7.887.752.224.814)	(7.439.291.646.859)	(8.461.037.382.304)	(9.436.086.008.502)
JUMLAH KEWAJIBAN DAN EKUITAS	13.779.890.112.291	14.167.249.549.197	14.381.825.151.243	14.786.319.636.698	11.623.144.336.788

*) Disajikan dengan metode ekuitas

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 INFORMASI TAMBAHAN
 LAPORAN LABA RUGI TERSENDIRI INDUK PERUSAHAAN
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2010 DAN 2009 SERTA TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR
 31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 *)

	2010 (Sembilan bulan)	2009 (Sembilan bulan) (Tidak diaudit)	2009 (Satu tahun)	(Disajikan kembali - Catatan 54)	
				2008 (Satu tahun)	2007 (Satu tahun)
				Rp	Rp
PENDAPATAN USAHA					
Penerbangan berjadwal	11.449.330.270.895	10.093.436.248.290	13.701.730.794.772	15.121.343.736.733	11.048.858.817.221
Penerbangan tidak berjadwal	102.343.640.433	475.630.718.832	2.491.248.347.166	2.466.617.770.723	1.605.943.152.286
Lainnya	325.742.988.878	365.143.771.295	498.029.075.317	474.778.894.385	397.862.390.080
Jumlah Pendapatan Usaha	11.877.416.900.206	10.934.210.738.417	16.691.008.217.255	18.062.740.401.841	13.052.664.359.587
BEBAN USAHA					
Operasional penerbangan	6.145.081.533.144	4.944.670.499.244	8.100.471.288.915	9.951.449.295.302	6.507.606.363.407
Penyusutan dan amortisasi	1.133.957.070.905	1.161.811.607.682	1.529.733.018.482	1.227.754.545.312	976.178.917.183
Tiket, penjualan dan promosi	1.065.306.305.765	1.079.560.772.687	1.477.152.093.526	1.329.615.743.897	1.118.745.002.950
Bandara	1.021.649.580.689	991.403.551.687	1.482.912.446.457	1.357.260.953.098	1.149.483.910.733
Pelayanan penumpang	959.283.859.232	777.145.445.926	1.206.884.409.142	1.021.382.767.547	909.805.064.054
Pemeliharaan dan perbaikan	916.081.489.866	590.178.790.317	974.327.620.111	897.465.881.959	843.551.829.935
Administrasi dan umum	766.090.762.062	689.316.985.954	995.063.598.409	976.749.227.400	681.582.612.086
Beban imbalan kerja	221.544.000.339	195.416.352.890	216.727.385.635	145.072.509.579	152.336.801.227
Jumlah Beban Usaha	12.228.994.602.002	10.429.504.006.387	15.983.271.860.677	16.906.750.924.094	12.339.290.501.575
LABA (RUGI) USAHA	(351.577.701.796)	504.706.732.030	707.736.356.578	1.155.989.477.747	713.373.858.012
PENGHASILAN (BEBAN) LAIN-LAIN					
Keuntungan <i>sale and leaseback</i>	159.096.636.966	2.040.727.893	65.065.157.045	-	-
Keuntungan (kerugian) selisih kurs - bersih	149.911.395.237	458.991.139.809	494.652.376.076	(474.410.531.274)	(265.033.841.820)
Penghasilan bunga	30.923.116.009	62.141.067.255	70.264.717.264	85.661.968.651	42.061.832.512
Biaya pesangon pegawai	68.468.392.713	(203.098.145.482)	(203.098.145.482)	-	-
Beban bunga dan biaya keuangan	(101.995.877.952)	(227.463.937.674)	(250.197.778.758)	(373.873.700.023)	(435.869.456.675)
Beban penyisihan piutang	-	(156.883.803.768)	(156.883.803.768)	-	-
Lain-lain - bersih	(37.603.836.983)	(50.751.360.007)	(46.744.498.955)	371.917.173.346	54.739.680.642
Pendapatan (Beban) Lain-Lain - Bersih	268.799.825.990	(115.024.311.974)	(26.941.976.578)	(390.705.089.300)	(604.101.785.341)
BAGIAN LABA BERSIH ANAK PERUSAHAAN DAN PERUSAHAAN ASOSIASI					
	34.660.050.324	89.107.834.872	145.310.739.858	163.296.176.825	137.195.261.088
LABA (RUGI) SEBELUM PAJAK	(48.117.825.482)	478.790.254.928	826.105.119.858	928.580.565.272	246.467.333.759
MANFAAT (BEBAN) PAJAK					
Pajak tangguhan	58.916.741.311	91.365.102.558	69.008.524.587	46.468.060.926	(93.732.557.668)
LABA SEBELUM POS LUAR BIASA	10.798.915.829	570.155.357.486	895.113.644.445	975.048.626.198	152.734.776.091
POS LUAR BIASA	184.068.623.128	-	123.502.291.000	-	-
LABA BERSIH	194.867.538.957	570.155.357.486	1.018.615.935.445	975.048.626.198	152.734.776.091

*) Disajikan dengan metode ekuitas

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
INFORMASI TAMBAHAN
LAPORAN PERUBAHAN EKUITAS TERSENDIRI INDUK PERUSAHAAN
UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR
31 DESEMBER 2009, 2008 DAN 2007 *)

	Modal saham	Dana setoran modal	Tambahan modal disetor	Surplus revaluasi	Cadangan lindung nilai	Defisit	Jumlah ekuitas
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Saldo 31 Desember 2006 - sebelum disajikan kembali Efek kumulatif dari penyerapan PSAK 30 Kewajiban aset pemeliharaan Kewajiban imbalan kerja Dampak kumulatif dari program Garuda Frequent Flyer	6.826.564.000.000	500.000.000.000	8.402.079.001	4.477.903.120	3.996.580.005	(364.137.926)	(6.591.988.586.755) (3.922.612.368.456) 1.369.320.440.130 (343.370.527.020) (100.369.742.492)
Saldo 31 Desember 2006 - setelah disajikan kembali Modal saham Pendanaan tambahan modal disetor Selisih kurs karena penjabaran laporan keuangan Keuntungan yang belum direalisasi atas lindung nilai arus kas Laba bersih tahun berjalan	6.826.564.000.000 326.065.000.000	500.000.000.000 500.000.000.000	8.402.079.001	4.477.903.120	3.996.580.005	(364.137.926)	(9.588.820.784.593) 326.065.000.000 500.000.000.000 (802.861.067) 1.028.417.976 152.734.776.091 152.734.776.091
Saldo 31 Desember 2007	7.152.629.000.000	1.000.000.000.000	8.402.079.001	3.675.042.053	3.996.580.005	664.280.050	(9.436.086.008.502) (1.266.719.027.393)
Modal saham Pendanaan tambahan modal disetor Selisih kurs karena penjabaran laporan keuangan Surplus revaluasi Kerugian yang belum direalisasi atas lindung nilai arus kas Laba bersih tahun berjalan	1.000.000.000.000 (1.000.000.000.000)	-	-	980.464.863	-	-	1.000.000.000.000 (1.000.000.000.000) 980.464.863 1.668.672.084.689 (11.447.023.094) 975.048.626.198 975.048.626.198
Saldo 31 Desember 2008	8.152.629.000.000 967.869.000.000	-	8.402.079.001	4.655.506.916	1.672.668.684.694	(10.782.743.044)	(8.461.037.382.304) 1.366.535.125.283
Konversi dari mandatory convertible bonds Selisih kurs karena penjabaran laporan keuangan Surplus revaluasi (defisit) Keuntungan yang belum direalisasi atas lindung nilai arus kas Laba bersih tahun berjalan	-	-	-	4.273.896.604	(157.135.885.955)	10.782.743.044	967.869.000.000 4.273.896.604 (154.006.085.955) 10.782.743.044 1.018.615.935.445 1.018.615.935.445
Saldo 31 Desember 2009	9.120.498.000.000	-	8.402.079.001	8.929.403.520	1.515.532.778.739	-	(7.439.291.646.859) 3.214.070.614.401
Selisih kurs karena penjabaran laporan keuangan Surplus revaluasi (defisit) Keuntungan yang belum direalisasi atas lindung nilai arus kas Laba bersih periode berjalan	-	-	-	-	(298.803.850.565)	-	794.955.090 (298.803.850.565) 35.841.390.848 35.841.390.848 194.867.538.957 (7.244.124.107.902) 3.146.770.648.731
Saldo 30 September 2010	9.120.498.000.000	-	8.402.079.001	9.724.358.610	1.216.728.928.174	-	35.841.390.848 35.841.390.848 194.867.538.957 (7.244.124.107.902) 3.146.770.648.731

*) Disajikan dengan metode ekuitas

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
 INFORMASI TAMBAHAN
 LAPORAN PERUBAHAN EKUITAS TERSENDIRI INDUK PERUSAHAAN
 UNTUK PERIODE SEMBILAN BULAN YANG BERAKHIR 30 SEPTEMBER 2009*

		Tidak diaudit					
		Selisih kurs karena perubahan laporan keuangan					
		Dana setoran modal	Tambahan modal disetor	Surplus revaluasi	Cadangan lindung nilai	Defisit	Jumlah ekuitas
Modal saham	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Saldo per 1 Januari 2009	8.152.629.000.000	-	8.402.079.001	4.655.506.916	1.672.668.664.694	(10.782.743.044)	(8.461.037.382.304)
Selisih kurs karena perubahan laporan keuangan	-	-	-	2.139.752.128	(188.198.136.468)	-	2.139.752.128
Surplus revaluasi (defisit)	-	-	-	-	-	3.129.800.004	(185.068.336.464)
Keuntungan yang belum direalisasi atas lindung nilai arus kas	-	-	-	-	14.364.756.944	-	14.364.756.944
Laba bersih tahun berjalan	-	-	-	-	-	570.155.357.486	570.155.357.486
Saldo 30 September 2009	8.152.629.000.000	-	8.402.079.001	6.795.259.044	1.484.470.528.226	3.582.013.900	(7.887.752.224.814)
							1.768.126.655.357

*) Dissajikan dengan metode ekuitas

	2010 (Sembilan bulan) Rp	2009 (Sembilan bulan) (Tidak diaudit) Rp	2009 (Satu tahun) Rp	2008 (Satu tahun) Rp	2007 (Satu tahun) Rp
ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI					
Penerimaan kas dari pelanggan	13.113.550.567.848	10.835.623.166.266	15.897.656.760.553	17.755.916.375.786	12.554.367.302.634
Pengeluaran kas kepada pemasok	(10.084.882.343.000)	(7.739.164.492.697)	(11.681.679.516.760)	(13.965.272.646.703)	(10.138.254.722.087)
Pengeluaran kas kepada karyawan	(1.498.670.516.981)	(1.454.068.810.467)	(2.097.799.997.865)	(1.730.202.181.963)	(1.180.720.601.173)
Kas diperoleh dari operasi	1.529.997.707.867	1.642.389.863.102	2.118.177.245.928	2.060.441.547.120	1.235.391.979.374
Pembayaran pajak penghasilan	(22.390.197.533)	(21.479.648.238)	(82.114.866.595)	(21.304.933.781)	(6.450.853.837)
Pembayaran bunga	(66.855.401.412)	(148.139.141.607)	(180.549.798.143)	(206.727.311.057)	(99.570.970.537)
Kas Bersih Diperoleh dari Aktivitas Operasi	1.440.752.108.922	1.472.771.073.257	1.855.512.581.190	1.832.409.302.282	1.129.370.155.000
ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI					
Penerimaan bunga	13.877.256.891	66.023.684.684	73.997.407.382	80.270.379.434	40.188.056.940
Penerimaan dividen	28.564.646.970	26.811.215.785	28.429.773.753	86.511.738.416	40.991.345.846
Hasil penjualan aset tetap	221.155.000	4.180.850.000	4.180.850.000	205.109.113.369	196.925.740.672
Penerimaan lain-lain dari penjualan tanah dan bangunan	-	45.077.044.000	45.077.044.000	-	-
Penerimaan pengembalian uang muka pembelian pesawat	1.014.923.680.423	124.097.246.250	447.650.079.845	-	-
Penerimaan pengembalian dana pemeliharaan pesawat	269.142.840.607	176.630.185.277	204.433.121.381	169.227.542.725	116.582.468.592
Penerimaan uang jaminan	30.241.589.537	8.498.486.046	188.028.510.220	35.889.073.661	5.170.846.507
Penerimaan lain-lain dari aktivitas investasi	-	-	-	145.295.000	-
Uang muka pembelian pesawat	(327.035.374.725)	(626.670.014.531)	(809.477.710.371)	(1.231.523.647.091)	(188.122.103.326)
Uang muka perolehan aset tetap	(190.972.010.266)	(379.655.072.230)	(424.891.016.242)	(49.277.923.105)	(39.956.883.348)
Pengeluaran untuk dana pemeliharaan pesawat	(1.104.230.246.703)	(618.509.849.261)	(817.539.786.353)	(533.175.517.771)	(359.086.685.385)
Pengeluaran untuk perolehan aset pemeliharaan pesawat	(16.043.656.623)	(90.919.078.931)	(130.802.180.213)	(197.826.540.071)	(407.117.344.595)
Pengeluaran untuk perolehan aset tetap	(77.721.514.283)	(132.976.683.988)	(153.338.192.394)	(52.278.163.584)	(5.925.623.011)
Pembayaran uang jaminan	(145.615.894.000)	(313.626.309.377)	(377.214.002.882)	(135.159.618.932)	(51.454.581.229)
Pengeluaran untuk perolehan investasi	-	(50.250.000.000)	(50.250.000.000)	-	-
Kas Bersih Digunakan untuk Aktivitas Investasi	(504.647.527.172)	(1.761.288.296.275)	(1.771.716.101.874)	(1.622.088.267.949)	(651.804.762.337)
ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN					
Penerimaan pinjaman jangka pendek	63.287.000.000	-	-	-	-
Penerimaan pinjaman jangka panjang	140.475.000.000	-	-	-	-
Penerimaan dana <i>government equity participation</i>	-	-	-	-	1.000.000.000.000
Pembayaran pinjaman jangka panjang	(945.316.793.243)	(581.366.816.475)	(829.335.373.421)	(717.050.104.726)	(36.000.000.000)
Pengeluaran untuk aktivitas pendanaan lainnya	(15.286.765.308)	(7.035.131.900)	(15.346.633.650)	-	-
Kas Bersih Diperoleh dari (Digunakan untuk) Aktivitas Pendanaan	(756.841.558.551)	(588.401.948.375)	(844.682.007.071)	(717.050.104.726)	964.000.000.000
KENAIKAN (PENURUNAN) BERSIH KAS DAN SETARA KAS	179.263.023.199	(876.919.171.393)	(760.885.527.755)	(506.729.070.393)	1.441.565.392.663
KAS DAN SETARA KAS AWAL PERIODE	1.225.662.346.709	2.046.984.902.774	2.046.984.902.774	2.482.442.727.316	1.004.940.081.721
Efek perubahan kurs mata uang asing	(21.411.847.901)	(36.450.434.123)	(60.437.028.310)	71.271.245.851	35.937.252.932
KAS DAN SETARA KAS AKHIR PERIODE	1.383.513.522.007	1.133.615.297.258	1.225.662.346.709	2.046.984.902.774	2.482.442.727.316

INFORMASI TAMBAHAN:

AKTIVITAS INVESTASI DAN PENDANAAN YANG TIDAK MEMPENGARUHI ARUS KAS

Kenaikan (penurunan) aset tetap atas surplus revaluasi (Catatan 14)	(427.835.660.266)	(280.334.132.940)	(217.346.100.592)	2.063.994.302.661	-
Kenaikan (penurunan) uang muka pembelian pesawat (Catatan 12)	(74.638.203.512)	(290.891.573.057)	(472.300.946.770)	276.318.281.586	4.914.056.877
Penambahan (pengurangan) aset tetap melalui kewajiban estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat (Catatan 27)	136.926.150.995	236.077.474.388	279.795.631.563	381.327.573.453	245.860.208.527
Reklasifikasi hutang usaha ke pinjaman jangka panjang (Catatan 24)	-	-	999.144.557.654	-	-
Obligasi konversi yang dikonversi menjadi modal saham disetor (Catatan 29 dan 31)	-	-	967.869.000.000	-	-
Piutang atas penjualan aset tetap (Catatan 7)	-	-	-	45.077.044.000	-
Reklasifikasi dana setoran modal ke modal disetor (Catatan 31)	-	-	-	1.000.000.000.000	-

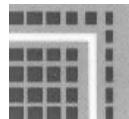
*) Disajikan dengan metode ekuitas

Halaman ini sengaja dikosongkan

BAB XVIII. LAPORAN PENILAI

Berikut ini disajikan Laporan Penilai atas aktiva tetap Perseroan yang dilakukan oleh KJPP Toto Suharto dan Rekan.

Halaman ini sengaja dikosongkan



No. Sek : PP.TNR.10.00.0227.R
Jakarta, 22 Desember 2010

Kepada,
**Direksi, Komisaris & Pemegang Saham
PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)**
Gedung Manajemen Garuda Lt. 1
Bandara Internasional Soekarno-Hatta
Cengkareng, Tangerang
Banten

Dengan hormat,

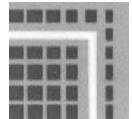
Sesuai dengan penugasan berdasarkan Surat Perintah Kerja, No. GARUDA/TIM IPO-20161/2010 tanggal 18 Agustus 2010, kami sebagai kantor jasa penilai publik resmi berdasarkan Surat Ijin Usaha Kantor Jasa Penilai Publik dari Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 2.09.0055 tertanggal 28 Juli 2009, serta terdaftar sebagai Profesi Penunjang Pasar Modal No. 18/STTD-PP/PM/1992 tertanggal 31 Desember 1992 ; yang dikuatkan dengan Surat Pemberitahuan Efektif Perubahan Data KJPP No. S-5831/BL/2009 tanggal 3 Juli 2009, telah melakukan penelitian dan penilaian dari properti yang dimiliki/dikuasai :

PT GARUDA INDONESIA (Persero) & Anak Perusahaan

Dengan tujuan untuk mengungkapkan suatu pendapat mengenai Nilai Pasar atas properti perseroan yang dinilai per tanggal 30 September 2010.

Penilaian yang kami laporan meliputi **tanah, bangunan-bangunan, sarana pelengkap, mesin pelengkap bangunan, peralatan IT, flight simulator, pesawat terbang & engine pesawat, peralatan hotel, peralatan restoran, peralatan catering, peralatan laundry serta kendaraan**, yang terletak di beberapa lokasi di Indonesia, Thailand dan Belgia (tetapi tidak termasuk peralatan kantor, peralatan rumah tangga dan barang persediaan).

Menurut pengetahuan kami, bahwa tujuan dari penilaian ini adalah untuk keperluan *penawaran saham perdana di Pasar Modal (Initial Public Offering / IPO)*.



DASAR NILAI & DEFINISI

Dasar nilai yang digunakan dalam penilaian ini adalah *Nilai Pasar*.

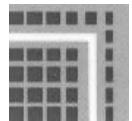
Nilai Pasar (*Market Value*) adalah estimasi sejumlah uang pada tanggal penilaian yang dapat diperoleh dari transaksi jual beli atau hasil penukaran suatu properti antara pembeli yang berminat membeli dengan penjual yang berminat menjual, dalam suatu transaksi bebas ikatan yang pemasarannya dilakukan secara layak, dimana kedua pihak masing-masing mengetahui bertindak atas dasar pemahaman yang dimilikinya, kehati-hatian dan tanpa paksaan (SPI 1.3.1).

METODE PENILAIAN

Dalam melakukan penilaian ini, kami berpedoman pada Standar Penilaian Indonesia (SPI) Tahun 2007 dan Kode Etik Penilai Indonesia (KEPI), serta mengacu pada Peraturan Bapepam dan LK No. VII.C.4 tentang Pedoman Penilaian dan Penyajian Laporan Penilaian Properti di Pasar Modal.

Untuk penilaian properti tersebut di atas kami menggunakan Pendekatan Biaya (*Cost Approach*).

- ◆ Untuk penilaian *tanah* digunakan Pendekatan Data Pasar (*Market Data Approach*), yaitu dengan cara membandingkan beberapa data jual beli dan atau penawaran dari tanah yang terletak di sekitar properti yang dinilai, yang akhirnya dapat ditarik suatu kesimpulan. Ini dilakukan dengan mengadakan penyesuaian perbedaan-perbedaan yang ada antara yang dinilai dengan data jual beli yang ada. Penyesuaian ini meliputi faktor-faktor lokasi, luas, bentuk dan surat-surat tanah serta kegunaannya berdasarkan unsur waktu dan peruntukan tanahnya.
- ◆ Untuk penilaian *bangunan-bangunan, sarana pelengkap, mesin pelengkap bangunan, peralatan IT, flight simulator, peralatan hotel, peralatan restoran, peralatan catering* serta *peralatan laundry*, digunakan Metode Kalkulasi Biaya dengan memperhatikan hal-hal sebagai berikut :
 - ◆ *Biaya Pengganti Baru* adalah biaya yang harus dikeluarkan untuk mendirikan / menggantikan baru properti yang dinilai, dihitung berdasarkan harga pasar setempat saat ini yang meliputi harga material, upah kerja, biaya supervisi, biaya tak terduga, biaya jasa kontraktor, arsitek dan konsultan teknik, termasuk pengeluaran-pengeluaran lainnya seperti pengangkutan, asuransi, bea masuk, pajak penjualan, biaya pengurusan dan pemasangan, jika ada, tetapi tidak termasuk upah lembur serta premi untuk bahan-bahan.



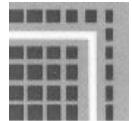
- ◆ *Penyusutan*, yang dihitung berdasarkan umur efektif dari properti yang ditentukan sesudah diadakan pemeriksaan fisik atas kondisi dan kapasitas saat ini, meliputi kerusakan fisik, kemunduran fungsional dan kemunduran ekonomis, jika ada.
 - *Kerusakan Fisik*
Sehubungan dengan umur dan kondisi fisik yang ada antara lain retak, lapuk, kerusakan pada konstruksi.
 - *Kemunduran Fungsional*
Adanya perencanaan yang kurang baik, ukuran, model atau bentuk yang kurang serasi, umur dan lain-lain.
 - *Kemunduran Ekonomis*
Akibat pengaruh dari luar yang mempengaruhi seperti perubahan sosial, peraturan-peraturan pemerintah dan peraturan-peraturan lain yang membatasi.
- ◆ Diperhatikan pula tentang besarnya manfaat, peran dan kegunaan dari properti.
- ◆ Untuk penilaian *kendaraan* digunakan Pendekatan Data Pasar (*Market Data Approach*), yaitu dengan cara membandingkan beberapa data jual beli dari properti yang dinilai, yang akhirnya dapat ditarik suatu kesimpulan. Ini dilakukan dengan mengadakan penyesuaian perbedaan-perbedaan yang ada antara yang dinilai dengan data jual beli yang ada. Penyesuaian ini meliputi faktor-faktor kondisi, tahun pembuatan, kapasitas mesin dan lain-lain yang dapat mempengaruhi nilai properti.
- ◆ Untuk penilaian properti yang menghasilkan pendapatan (*income producing property*) seperti *hotel*, selain menggunakan Pendekatan Biaya kami juga menggunakan Pendekatan Pendapatan (*Income Approach*), yaitu dengan cara menghitung nilai dari properti didasarkan pada proyeksi jumlah pendapatan yang wajar yang dapat dihasilkan oleh properti selama umur ekonomis yang masih tersisa.

Dalam pendekatan ini digunakan Metode DCF (*Discounted Cash Flow Method*), yaitu sebuah proyeksi pendapatan kotor tahunan yang dibuat berdasarkan pasaran tarif properti yang ada sekarang dan yang akan datang dari properti yang sebanding ditambah dengan penghasilan lainnya, kemudian dikurangi dengan estimasi dari biaya umum dan administrasi serta biaya operasional, dan provisi tahunan untuk kekosongan. Pendapatan bersih yang dihasilkan kemudian didiskonto dengan tingkat diskon tertentu.

Indikasi Nilai Properti didapatkan dengan menjumlahkan Nilai Kini dari pendapatan bersih selama masa proyeksi ditambah dengan Nilai Kini dari *Terminal Value* atas properti tersebut.

Nilai Pasar properti merupakan hasil rekonsiliasi nilai yang diperoleh dengan menggunakan Pendekatan Biaya dan Pendekatan Pendapatan.
- ◆ Untuk penilaian *pesawat terbang & engine pesawat*, pendekatan penilaian yang digunakan adalah Pendekatan Data Pasar (*Market Data Approach*).

Teknik yang digunakan adalah dengan melakukan penyesuaian terhadap *Current Market Value* (CMV). CMV adalah Nilai Pasar pesawat pada kondisi fisik rata-rata untuk tipe dan umur tertentu dan status *maintenance* pada *mid-time* dan *mid-life*. Dalam penilaian ini kami menggunakan referensi CMV dari *Blue Book Pesawat & Engine* yang dikeluarkan oleh Avitas, Inc.



Penyesuaian untuk pesawat terbang dan engine pesawat antara lain meliputi faktor-faktor :

- Total Time Since New (TSN), Cycle Since New (CSN).
- Maintenance Status: Remaining C-Check dan Remaining D-Check.
- Engine: Total Time Since New (TSN), Cycle Since New (CSN), Maintenance Status dan penyesuaian LLP (Life Limited Part).
- Landing Gear Left & Right Hand ; Total Time Since New (TSN), Cycle Since New (CSN), Times Since Overhaul (TSO).

Seluruh mesin-mesin dan peralatannya yang dinilai merupakan properti bukan khusus. (SPI 0.5.71 s/d SPI 0.5.73).

Sebagian dari properti tersebut dinilai dengan hanya menggunakan satu pendekatan yaitu pendekatan biaya. Dikarenakan ketidaktersediaan data yang memadai maka tidak dimungkinkan untuk menerapkan lebih dari satu pendekatan. Demikian juga pendekatan pendapatan tidak dapat digunakan pada penilaian terhadap beberapa properti komersial (kantor, wisma/hotel) karena sebagai aset pendukung operasional, informasi mengenai komponen-komponen pendapatan dan biaya yang terkait dengan aset tersebut yang diperlukan dalam penerapan metode dimaksud tidak dapat kami peroleh, mengingat sebagian dari aset-aset tersebut memang tidak dikomersialkan.

TANGGAL INSPEKSI & TANGGAL PENILAIAN

Pemeriksaan properti di lokasi dilakukan pada tanggal 25 Agustus 2010 sampai dengan tanggal 13 Oktober 2010.

Tanggal penilaian ditentukan per tanggal 30 September 2010.

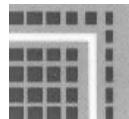
Sebagian pelaksanaan pemeriksaan fisik/survey lapangan dilakukan sebelum tanggal penilaian, dan kami tidak melakukan pemeriksaan ulang karena berdasarkan surat dari perseroan bahwa tidak ada perubahan terhadap properti tersebut baik dari jumlah, kondisi serta lingkungan disekitarnya antara tanggal survey dengan tanggal penilaian.

Dalam penilaian ini digunakan nilai tukar Rupiah per tanggal penilaian terhadap mata uang asing (kurs tengah Bank Indonesia) sebagai berikut :

1 USD (United States Dollar)	= Rp	8.924,-
1 EUR (Euro)	= Rp	12.138,-
1 GBP (Great Britain Pound Sterling)	= Rp	14.113,-
100 JPY (Japan Yen)	= Rp	10.677,-
1 THB (Thailand Baht)	= Rp	293,-

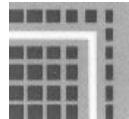
KESIMPULAN

Berdasarkan hasil dari analisa dan penelitian terhadap faktor-faktor yang ada hubungannya dengan penilaian ini, pada halaman berikut kami uraikan hasil penilaian kami.



RINGKASAN HASIL PENILAIAN

Uraian	Nilai Pasar
A. PT GARUDA INDONESIA (Persero)	
Aset Operasional	
1. KANTOR	
Jalan Kebon Sirih No. 44, Kelurahan Gambir, Kecamatan Gambir - Jakarta Pusat	
♦ Tanah (Luas : 3.925 m ²)	Rp 39.250.000.000,-
♦ Bangunan-bangunan	Rp 717.220.000,-
♦ Sarana Pelengkap	<u>Rp 154.420.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 40.121.640.000,-
2. KANTOR	
Jalan Gunung Sahari No. 52, Kelurahan Gunung Sahari Selatan, Kecamatan Kemayoran - Jakarta Pusat	
♦ Tanah (Luas : 2.890 m ²)	Rp 28.900.000.000,-
♦ Bangunan	Rp 33.062.420.000,-
♦ Sarana Pelengkap	Rp 170.560.000,-
♦ Mesin Pelengkap Bangunan	<u>Rp 2.664.210.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 64.797.190.000,-
3. RUMAH SAKIT	
Jalan Angkasa, Kompleks Kemayoran Blok B15 Kav. No. 1, Kelurahan Gunung Sahari Selatan, Kecamatan Kemayoran - Jakarta Pusat	
♦ Tanah (Luas : 6.390 m ²)	Rp 47.925.000.000,-
♦ Bangunan-bangunan	Rp 17.013.620.000,-
♦ Sarana Pelengkap	Rp 489.130.000,-
♦ Mesin Pelengkap Bangunan	Rp 2.502.920.000,-
♦ Peralatan Rumah Sakit	<u>Rp 960.510.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 68.891.180.000,-



Uraian	Nilai Pasar
---------------	--------------------

4. DIKLAT

Jalan Raya Duri Kosambi No. 125,
Kelurahan Duri Kosambi,
Kecamatan Cengkareng - Jakarta
Barat

♦ Tanah (Luas : 71.634 m ²)	Rp 81.740.670.000,-
♦ Bangunan-bangunan	Rp 50.851.070.000,-
♦ Sarana Pelengkap	Rp 1.786.620.000,-
♦ Mesin Pelengkap Bangunan	<u>Rp 6.608.380.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 140.986.740.000,-

5. KANTOR & CARGO

Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Kelurahan Benda, Kecamatan Benda, Kota Tangerang - Banten

♦ Bangunan	Rp 3.963.150.000,-
♦ Sarana Pelengkap	Rp 2.583.360.000,-
♦ Mesin Pelengkap Bangunan	<u>Rp 148.470.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 6.694.980.000,-

6. KANTOR, HANGAR & BENGKEL

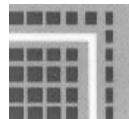
Garuda Maintenance Facility, Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Kelurahan Benda, Kecamatan Benda, Kota Tangerang - Banten

♦ Bangunan-bangunan	Rp 319.361.340.000,-
♦ Sarana Pelengkap	Rp 21.005.680.000,-
♦ Mesin Pelengkap Bangunan	<u>Rp 14.289.680.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 354.656.700.000,-

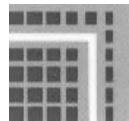
7. KANTOR GARUDA SENTRA OPERASI (GSO)

Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Kelurahan Benda, Kecamatan Benda, Kota Tangerang - Banten

♦ Bangunan-bangunan	Rp 37.890.310.000,-
♦ Sarana Pelengkap	Rp 4.331.570.000,-
♦ Mesin Pelengkap Bangunan	<u>Rp 5.206.360.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 47.428.240.000,-



Uraian	Nilai Pasar
8. KANTOR GARUDA SUPPORT CENTER (GSC) Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Kelurahan Benda, Kecamatan Benda, Kota Tangerang - Banten	
♦ Bangunan-bangunan	Rp 18.474.000.000,-
♦ Sarana Pelengkap	Rp 3.002.890.000,-
♦ Mesin Pelengkap Bangunan	<u>Rp 1.442.270.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 22.919.160.000,-
9. GEDUNG MANAGEMENT Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Kelurahan Benda, Kecamatan Benda, Kota Tangerang - Banten	
♦ Bangunan	Rp 73.745.160.000,-
♦ Sarana Pelengkap	Rp 6.759.310.000,-
♦ Mesin Pelengkap Bangunan	<u>Rp 8.511.750.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 89.016.220.000,-
10. DIVISI QX Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Kelurahan Benda, Kecamatan Benda, Kota Tangerang - Banten	
♦ Peralatan IT	Rp 8.773.750.000,-
11. KANTOR Jalan Tunjungan No. 29, Kelurahan Genteng, Kecamatan Genteng, Kota Surabaya - Jawa Timur	
♦ Tanah (Luas : 485 m ²)	Rp 4.704.500.000,-
♦ Bangunan	<u>Rp 113.890.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 4.818.390.000,-



Uraian	Nilai Pasar
--------	-------------

12. GUDANG ARSIP

Jalan Kapten Mudita No. 2,
Kelurahan Dauh Puri Kangin,
Kecamatan Denpasar Barat, Kota
Denpasar - Bali

♦ Tanah (Luas : 558 m ²)	Rp 1.116.000.000,-
♦ Bangunan	Rp 171.940.000,-
♦ Sarana Pelengkap	<u>Rp 4.830.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 1.292.770.000,-

13. KANTOR

Jalan Sugianyar No. 5, Kelurahan
Dauh Puri Kangin, Kecamatan
Denpasar Barat, Kota Denpasar -
Bali

♦ Tanah (Luas : 1.621 m ²)	Rp 4.538.800.000,-
♦ Bangunan	Rp 5.311.310.000,-
♦ Sarana Pelengkap	<u>Rp 146.990.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 9.997.100.000,-

14. KANTOR

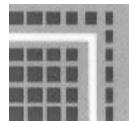
Jalan Slamet Riyadi No. 6,
Kelurahan Baru, Kecamatan Ujung
Pandang, Kota Makassar -
Sulawesi Selatan

♦ Tanah (Luas : 1.073 m ²)	Rp 4.828.500.000,-
♦ Bangunan-bangunan	Rp 2.497.900.000,-
♦ Sarana Pelengkap	<u>Rp 20.080.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 7.346.480.000,-

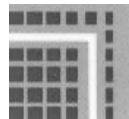
15. KANTOR

Jalan Samratulangi No. 212,
Kelurahan Titiwungen Selatan,
Kecamatan Sario, Kota Manado -
Sulawesi Utara

♦ Tanah (Luas : 763 m ²)	Rp 2.594.200.000,-
♦ Bangunan-bangunan	Rp 1.910.220.000,-
♦ Sarana Pelengkap	<u>Rp 68.990.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 4.573.410.000,-



Uraian	Nilai Pasar
16. KANTOR & EKS MESS	
Jalan A Yani No. 19, Kelurahan Ahusen, Kecamatan Sirimau, Kota Ambon - Maluku	
♦ Tanah (Luas : 992 m ²)	Rp 1.426.064.000,-
♦ Bangunan	Rp 227.360.000,-
♦ Sarana Pelengkap	<u>Rp 11.490.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 1.664.914.000,-
17. RUMAH DINAS	
Jalan Sriwijaya No. II Redge, Kelurahan Brambaken, Kecamatan Samofa, Kota Biak Numfor - Irian Jaya	
♦ Tanah (Luas : 4.710 m ²)	Rp 306.150.000,-
♦ Bangunan-bangunan	Rp 439.800.000,-
♦ Sarana Pelengkap	<u>Rp 20.960.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 766.910.000,-
18. KANTOR	
Jalan Jend. Sudirman No. 2, Kelurahan Sawahan, Kecamatan Padang Timur, Kota Padang - Sumatera Barat	
♦ Tanah (Luas : 989 m ²)	Rp 3.857.100.000,-
♦ Bangunan	Rp 461.350.000,-
♦ Sarana Pelengkap	<u>Rp 10.860.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 4.329.310.000,-
19. KANTOR	
Jalan Jend. Sudirman No. 343, Kelurahan Sumahilang, Kecamatan Pekanbaru Kota, Kota Pekanbaru - Riau	
♦ Tanah (Luas : 757 m ²)	Rp 4.920.500.000,-
♦ Bangunan-bangunan	<u>Rp 674.540.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 5.595.040.000,-



Uraian	Nilai Pasar
---------------	--------------------

20. KANTOR

Jalan Kapten A. Rivai No. 35,
Kelurahan 20 Ilir III, Kecamatan Ilir
Timur I, Kota Palembang -
Sumatera Selatan

♦ Tanah (Luas : 1.382 m ²)	Rp 7.601.000.000,-
♦ Bangunan	Rp 1.400.660.000,-
♦ Sarana Pelengkap	<u>Rp 58.790.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 9.060.450.000,-

21. KANTOR

Jalan Tanjung Pura No. 8A,
Kelurahan Darat Sekip,
Kecamatan Pontianak Kota, Kota
Pontianak - Kalimantan Barat

♦ Tanah (Luas : 709 m ²)	Rp 2.977.800.000,-
♦ Bangunan	Rp 388.440.000,-
♦ Sarana Pelengkap	<u>Rp 18.990.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 3.385.230.000,-

22. KANTOR

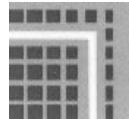
Jalan Hasanudin HM. No. 31,
Kelurahan Kertak Baru Ulu,
Kecamatan Banjar Barat,
Kabupaten Banjarmasin -
Kalimantan Selatan

♦ Tanah (Luas : 897 m ²)	Rp 3.004.950.000,-
♦ Bangunan-bangunan	Rp 809.980.000,-
♦ Sarana Pelengkap	<u>Rp 129.630.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 3.944.560.000,-

23. RUMAH DINAS

Jalan Yos Sudarso No. 17-18,
Kelurahan Prapatan, Kecamatan
Balikpapan Timur, Kota
Balikpapan - Kalimantan Timur

♦ Tanah (Luas : 2.100 m ²)	Rp 6.615.000.000,-
♦ Bangunan	Rp 503.230.000,-
♦ Sarana Pelengkap	<u>Rp 18.260.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 7.136.490.000,-



Uraian	Nilai Pasar
---------------	--------------------

24. KANTOR

Jalan A. Yani No. 19, Kelurahan
Klandasan Ilir, Kecamatan
Balikpapan Timur, Kota
Balikpapan - Kalimantan Timur

- ♦ **1 Unit Ruko 3 lantai** Rp 1.286.560.000,-
 - Luas Tanah : 117 m²
 - Luas Bangunan : 311 m²

25. DIKLAT

Jalan Raya Duri Kosambi,
Kelurahan Duri Kosambi,
Kecamatan Cengkareng - Jakarta
Barat

- ♦ **Flight Simulator & Mock-up** Rp 40.035.770.000,-

26. KANTOR

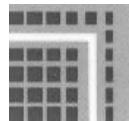
Lumpini Tower Lt. 27 No. 1168/77,
Rama IV Road, Sub-district
Sathorn, District Sathorn, Bangkok
Metropolis - Thailand

- ♦ **Ruang Kantor** (Luas : 416,82 m²) Rp 8.336.400.000,-

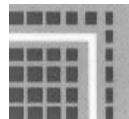
27. KANTOR

Galerie de la Porte Louise,
Residence Galerie House Lt. 4,
Louise 203, Brussels - Belgia

- ♦ **Ruang Kantor** (Luas : 375 m²) Rp 4.199.750.000,-



Uraian	Nilai Pasar
28. PESAWAT TERBANG	
1. Boeing 747-400, s/n 25704, PK-GSG, tahun 1994	Rp 16.319.610.000,-
2. Boeing 747-400, s/n 25705, PK-GSH, tahun 1994	Rp 18.485.430.000,-
3. Boeing 737-300, s/n 28731, PK-GGG, tahun 1997	Rp 25.649.650.000,-
4. Boeing 737-300, s/n 28736, PK-GGO, tahun 1998	Rp 22.594.390.000,-
5. Boeing 737-300, s/n 28741, PK-GGR, tahun 1998	Rp 22.960.970.000,-
6. Boeing 737-300, s/n 28735, PK-GGN, tahun 1998	Rp 23.270.780.000,-
7. Boeing 737-300, s/n 28737, PK-GGP, tahun 1998	Rp 23.270.780.000,-
8. Boeing 737-300, s/n 28739, PK-GGQ, tahun 1998	Rp 23.019.810.000,-
9. Boeing 737-400, s/n 25713, PK-GWK, tahun 1993	Rp 9.462.040.000,-
10. Boeing 737-400, s/n 25714, PK-GWL, tahun 1993	Rp 8.487.030.000,-
11. Boeing 737-400, s/n 25715, PK-GWM, tahun 1993	Rp 9.309.170.000,-
12. Boeing 737-400, s/n 25716, PK-GWN, tahun 1993	Rp 8.995.130.000,-
13. Boeing 737-400, s/n 25717, PK-GWO, tahun 1993	Rp 9.344.660.000,-
14. Boeing 737-400, s/n 25718, PK-GWP, tahun 1993	Rp 9.685.880.000,-
15. Boeing 737-400, s/n 25719, PK-GWQ, tahun 1993	Rp 7.047.330.000,-
16. Boeing 737-500, s/n 28726, PK-GGA, tahun 1997	Rp 13.199.720.000,-
17. Boeing 737-500, s/n 28727, PK-GGC, tahun 1997	Rp 13.586.520.000,-
18. Boeing 737-500, s/n 28728, PK-GGD, tahun 1997	Rp 14.961.320.000,-
19. Boeing 737-500, s/n 28729, PK-GGE, tahun 1998	Rp 14.268.350.000,-
20. Boeing 737-500, s/n 28730, PK-GGF, tahun 1997	<u>Rp 13.845.040.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 307.763.610.000,-



Uraian	Nilai Pasar
---------------	--------------------

29. ENGINE PESAWAT

♦ 8 Unit Engine Tipe CF6-80C2B1F	Rp 342.968.590.000,-
♦ 36 Unit Engine Tipe CFM56-3C1	Rp 745.195.630.000,-
♦ 3 Unit Engine Tipe RB211-TRENT768	Rp 149.652.630.000,-
♦ 1 Unit Engine Tipe CFM56-7B26	<u>Rp 82.279.280.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 1.320.096.130.000,-
Jumlah Aset Operasional	Rp 2.589.915.074.000,-

Aset Non Operasional

30. EKS KANTOR

Jalan KH Samanhudi No. 20B,
Kelurahan Pasar Baru, Kecamatan
Sawah Besar - Jakarta Pusat

♦ Tanah (Luas : 620 m ²)	Rp 6.696.000.000,-
♦ Bangunan	<u>Rp 182.980.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 6.878.980.000,-

31. TANAH

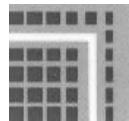
Kompleks Perumahan Garuda
Indonesia, Jalan Krida I No. 23,
Kelurahan Serdang, Kecamatan
Kemayoran - Jakarta Pusat

♦ Tanah (Luas : 202 m ²)	Rp 464.600.000,-
---	------------------

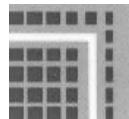
32. BALAI PERTEMUAN

Kompleks Perumahan Garuda
Indonesia, Jalan Krida I No. 28B,
Kelurahan Serdang, Kecamatan
Kemayoran - Jakarta Pusat

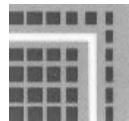
♦ Tanah (Luas : 111 m ²)	Rp 249.750.000,-
♦ Bangunan	Rp 53.490.000,-
♦ Sarana Pelengkap	<u>Rp 3.920.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 307.160.000,-



Uraian	Nilai Pasar
33. RUMAH TINGGAL	
Jalan Taman Amir Hamzah No. 13A, Kelurahan Pegangsaan, Kecamatan Menteng - Jakarta Pusat	
♦ Tanah (Luas : 450 m ²)	Rp 2.115.000.000,-
♦ Bangunan	Rp 194.220.000,-
♦ Sarana Pelengkap	<u>Rp 13.560.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 2.322.780.000,-
34. GEDUNG PERTEMUAN	
Jalan Manggarai Selatan IX No. 14, Kelurahan Bukit Duri, Kecamatan Tebet - Jakarta Selatan	
♦ Tanah (Luas : 992 m ²)	Rp 2.281.600.000,-
♦ Bangunan	Rp 350.580.000,-
♦ Sarana Pelengkap	<u>Rp 11.000.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 2.643.180.000,-
35. SEKOLAH TK	
Jalan Bukit Duri Raya No. 6, Kelurahan Bukit Duri, Kecamatan Tebet - Jakarta Selatan	
♦ Tanah (Luas : 433 m ²)	Rp 1.017.550.000,-
♦ Bangunan-bangunan	Rp 120.850.000,-
♦ Sarana Pelengkap	<u>Rp 11.590.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 1.149.990.000,-
36. BALAI PERTEMUAN	
Kompleks Perumahan Garuda, Jalan Raya Pasar Minggu, Kelurahan Kalibata, Kecamatan Pancoran - Jakarta Selatan	
♦ Tanah (Luas : 356 m ²)	Rp 1.210.400.000,-
♦ Bangunan-bangunan	Rp 199.230.000,-
♦ Sarana Pelengkap	<u>Rp 5.690.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 1.415.320.000,-



Uraian	Nilai Pasar
37. SARANA OLAHRAGA Kompleks Perumahan Garuda, Jalan Raya Pasar Minggu, Kelurahan Kalibata, Kecamatan Pancoran - Jakarta Selatan	
♦ Tanah (Luas : 3.343 m ²)	Rp 11.366.200.000,-
♦ Bangunan-bangunan	Rp 13.680.000,-
♦ Sarana Pelengkap	<u>Rp 76.030.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 11.455.910.000,-
38. TAMAN Kompleks Perumahan Garuda, Jalan Raya Pasar Minggu, Kelurahan Kalibata, Kecamatan Pancoran - Jakarta Selatan	
♦ Tanah (Luas : 1.478 m ²)	Rp 5.320.800.000,-
39. TANAH Kompleks Perumahan Garuda, Jalan Raya Pasar Minggu, Kelurahan Kalibata, Kecamatan Pancoran - Jakarta Selatan	
♦ Tanah (Luas : 3.666 m ²)	Rp 12.464.400.000,-
40. WISMA Jalan Raya Duri Kosambi, Kelurahan Duri Kosambi, Kecamatan Cengkareng - Jakarta Barat	
♦ Tanah (Luas : 73.836 m ²)	Rp 85.108.990.000,-
♦ Bangunan-bangunan	<u>Rp 5.879.450.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 90.988.440.000,-
41. RUMAH TINGGAL Jalan Veteran No. 190 A & B, Kelurahan Tipes, Kecamatan Serengan, Kota Surakarta - Jawa Tengah	
♦ Tanah (Luas : 797 m ²)	Rp 2.231.600.000,-
♦ Bangunan-bangunan	Rp 306.550.000,-
♦ Sarana Pelengkap	<u>Rp 17.490.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 2.555.640.000,-



Uraian	Nilai Pasar
--------	-------------

42. RUMAH TINGGAL

Jalan Bhayangkara No. 28
(d/h. No. 34), Kelurahan
Ngupasan, Kecamatan
Gondomanan, Kota Yogyakarta -
Jawa Tengah

♦ Tanah (Luas : 286 m ²)	Rp 1.458.600.000,-
♦ Bangunan	Rp 52.730.000,-
♦ Sarana Pelengkap	<u>Rp 3.650.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 1.514.980.000,-

43. TANAH

Jalan Pangeran Mangkubumi
No. 52, Kelurahan Gowongan,
Kecamatan Jetis, Kota Yogyakarta
- Jawa Tengah

♦ Tanah (Luas : 383 m ²)	Rp 2.489.500.000,-
---	--------------------

44. RUMAH TINGGAL

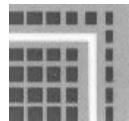
Jalan Ahmad Yani No. 142,
Kelurahan Karang, Kidul,
Kecamatan Semarang Tengah,
Kota Semarang - Jawa Tengah

♦ Tanah (Luas : 1.269 m ²)	Rp 16.470.700.000,-
♦ Bangunan	Rp 119.740.000,-
♦ Sarana Pelengkap	<u>Rp 4.570.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 16.595.010.000,-

45. RUMAH TINGGAL

Jalan Tangkuban Perahu No. 14,
Kelurahan Sawahan, Kelurahan
Sawahan, Kecamatan Sawahan,
Kota Surabaya - Jawa Timur

♦ Tanah (Luas : 174 m ²)	Rp 435.000.000,-
♦ Bangunan	Rp 76.150.000,-
♦ Sarana Pelengkap	<u>Rp 1.290.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 512.440.000,-



Uraian	Nilai Pasar
---------------	--------------------

46. RUMAH TINGGAL

Jalan Comal No. 25, Kelurahan
Keputran, Kecamatan Tegalsari,
Kota Surabaya - Jawa Timur

♦ Tanah (Luas : 467 m ²)	Rp 2.101.500.000,-
♦ Bangunan	Rp 49.250.000,-
♦ Sarana Pelengkap	<u>Rp 4.250.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 2.155.000.000,-

47. EKS MESS KARYAWAN

Jalan Kapten Mudita No. 4,
Kelurahan Dauh Puri Kangin,
Kecamatan Denpasar Barat, Kota
Denpasar - Bali

♦ Tanah (Luas : 558 m ²)	Rp 1.116.000.000,-
♦ Bangunan	Rp 68.440.000,-
♦ Sarana Pelengkap	<u>Rp 1.800.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 1.186.240.000,-

48. EKS KANTOR

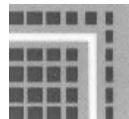
Jalan Kapten Mudita No. 6,
Kelurahan Dauh Puri Kangin,
Kecamatan Denpasar Barat, Kota
Denpasar - Bali

♦ Tanah (Luas : 608 m ²)	Rp 1.216.000.000,-
♦ Bangunan	Rp 72.230.000,-
♦ Sarana Pelengkap	<u>Rp 4.880.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 1.293.110.000,-

49. TANAH

Jalan Moh. Yamin V, Desa
Sumerta Klod, Kecamatan
Denpasar Timur, Kota Denpasar -
Bali

♦ Tanah (Luas : 154 m ²)	Rp 308.000.000,-
---	------------------



Uraian	Nilai Pasar
---------------	--------------------

50. EKS KANTOR

Jalan Kosasih No. 2, Kelurahan Solor, Kecamatan Kupang Utara, Kabupaten Kupang - Nusa Tenggara Timur

♦ Tanah (Luas : 825 m ²)	Rp 742.500.000,-
♦ Bangunan	<u>Rp 132.800.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 875.300.000,-

51. RUMAH TINGGAL

Jalan Jend. Sudirman No. 39, Kelurahan Mangkura, Kecamatan Ujung Pandang, Kota Makassar - Sulawesi Selatan

♦ Tanah (Luas : 1.428 m ²)	Rp 9.567.600.000,-
♦ Bangunan	<u>Rp 167.580.000,-</u>
♦ Sarana Pelengkap	<u>Rp 39.470.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 9.774.650.000,-

52. RUMAH TINGGAL

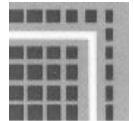
Jalan Hayam Wuruk No. 32, Kelurahan Berok Nipah, Kecamatan Padang Barat, Kota Padang - Sumatera Barat

♦ Tanah (Luas : 1.420 m ²)	Rp 1.917.000.000,-
♦ Bangunan	<u>Rp 90.110.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 2.007.110.000,-

53. RUMAH TINGGAL

Kompleks Perumahan Baloi Indah (Baloi Persero) Blok C No. 41, Kelurahan Baloi, Kecamatan Lubuk Baja, Kota Batam - Riau

♦ Tanah (Luas : 168 m ²)	Rp 168.690.000,-
♦ Bangunan	<u>Rp 59.700.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 228.390.000,-



Uraian	Nilai Pasar
--------	-------------

54. RUMAH TINGGAL

Kompleks Perumahan Baloi Indah
(Baloi Persero) Blok C No. 13,
Kelurahan Baloi, Kecamatan
Lubuk Baja, Kota Batam -
Kepulauan Riau

- ♦ **Tanah** (Luas : 157 m²)
- ♦ **Bangunan**

Sub Jumlah

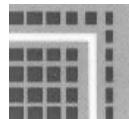
Rp	141.300.000,-
Rp	<u>42.790.000,-</u>
Rp	<u>184.090.000,-</u>

Jumlah Aset Non Operasional

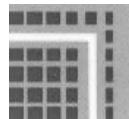
Rp 177.091.020.000,-

Jumlah A - PT GARUDA INDONESIA (Persero)

Rp 2.767.006.094.000,-



Uraian	Nilai Pasar
B. PT AERO WISATA (Anak Perusahaan)	
Aset Operasional	
1. KANTOR	
Jalan Prapatan No. 32, Kelurahan Senen, Kecamatan Menteng - Jakarta Pusat	
♦ Tanah (Luas : 1.204 m ²)	Rp 14.086.800.000,-
♦ Bangunan-bangunan	Rp 9.183.890.000,-
♦ Sarana Pelengkap	Rp 75.530.000,-
♦ Mesin Pelengkap Bangunan	Rp 717.980.000,-
Sub Jumlah	Rp 24.064.200.000,-
2. KANTOR	
Jalan Prof. Dr. Soepomo No. 45, Kelurahan Tebet Barat, Kecamatan Tebet - Jakarta Selatan	
♦ Tanah (Luas : 5.693 m ²)	Rp 54.652.800.000,-
♦ Bangunan-bangunan	Rp 3.918.850.000,-
♦ Sarana Pelengkap	Rp 130.240.000,-
Sub Jumlah	Rp 58.701.890.000,-
3. HOTEL WIDODAREN	
Jalan Widodaren No. 5-7, Kelurahan Sawahan, Kecamatan Sawahan, Kota Surabaya - Jawa Timur	
♦ Tanah (Luas : 2.152 m ²)	Rp 7.962.400.000,-
♦ Bangunan-bangunan	Rp 2.211.580.000,-
♦ Sarana Pelengkap	Rp 63.730.000,-
♦ Mesin & Peralatan Hotel	Rp 396.930.000,-
Sub Jumlah	Rp 10.634.640.000,-



Uraian	Nilai Pasar
--------	-------------

4. HOTEL AEROTEL IRIAN BIAK

Jalan Moh. Yamin, Kelurahan
Mandala, Kecamatan Biak Kota,
Kabupaten Biak Numfor - Papua

Penilaian dengan Pendekatan Biaya :

♦ Tanah (Luas : 35.716 m ²)	Rp 10.000.480.000,-
♦ Bangunan-bangunan	Rp 12.846.960.000,-
♦ Sarana Pelengkap	Rp 1.198.590.000,-
♦ Mesin Pelengkap Bangunan	<u>Rp 1.873.200.000,-</u>
<i>Jumlah</i>	<i>Rp 25.919.230.000,-</i>

Penilaian dengan Pendekatan Pendapatan :

♦ Hotel Aerotel Irian Biak	<i>Rp 24.407.900.000,-</i>
-----------------------------------	----------------------------

Rekonsiliasi Nilai :

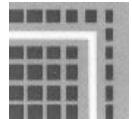
Berdasarkan dari hasil 2 (dua) pendekatan tersebut di atas, kami membuat rekonsiliasi seperti di bawah ini :

▪ Pendekatan Biaya (Cost Approach) 50% x Rp 25.919.230.000,-	=	Rp 12.959.620.000,-
▪ Pendekatan Pendapatan (Income Approach) 50% x Rp 24.407.900.000,-	=	<u>Rp 12.203.950.000,-</u>
Sub Jumlah		Rp 25.163.570.000,-

5. MESS

Jalan Glatik, Kelurahan Mandala,
Kecamatan Biak Kota, Kabupaten
Biak Numfor - Papua

♦ Tanah (Luas : 3.196 m ²)	Rp 767.040.000,-
♦ Bangunan-bangunan	<u>Rp 251.710.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 1.018.750.000,-



Uraian	Nilai Pasar
--------	-------------

6. SENGGIGI BEACH HOTEL (PT SENGGIGI PRATAMA INTERNASIONAL)

Jalan Pantai Senggigi, Desa
Senggigi, Kecamatan Batu Layar,
Kabupaten Lombok Barat - Nusa
Tenggara Barat

Penilaian dengan Pendekatan Biaya :

♦ Tanah (Luas : 103.971 m ²)	Rp 64.462.020.000,-
♦ Bangunan-bangunan	Rp 18.348.260.000,-
♦ Sarana Pelengkap	Rp 3.025.420.000,-
♦ Mesin & Peralatan Hotel	Rp 4.094.400.000,-
♦ Kendaraan	<u>Rp 607.000.000,-</u>

Jumlah Pendekatan Biaya

Rp 90.537.100.000,-

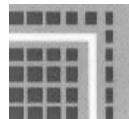
Penilaian dengan Pendekatan Pendapatan :

♦ Senggigi Beach Hotel	Rp 39.879.500.000,-
-------------------------------	---------------------

Rekonsiliasi Nilai :

Berdasarkan dari hasil 2 (dua) pendekatan tersebut di atas, kami membuat rekonsiliasi seperti di bawah ini :

▪ Pendekatan Biaya (Cost Approach) 50% x Rp 90.537.100.000,-	= Rp 45.268.550.000,-
▪ Pendekatan Pendapatan (Income Approach) 50% x Rp 39.879.500.000,-	= <u>Rp 19.939.750.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 65.208.300.000,-



Uraian	Nilai Pasar
--------	-------------

7. SANUR BEACH HOTEL (PT MIRTASARI HOTEL DEVELOPMENT)

Jalan Danau Tamblingan,
Kelurahan Sanur Kauh,
Kecamatan Denpasar, Selatan,
Kota Denpasar - Bali

Penilaian dengan Pendekatan Biaya :

♦ Tanah (Luas : 30.500 m ²)	Rp 79.300.000.000,-
♦ Bangunan-bangunan	Rp 54.603.610.000,-
♦ Sarana Pelengkap	Rp 2.037.430.000,-
♦ Mesin & Peralatan Hotel	Rp 10.202.420.000,-
♦ Kendaraan	<u>Rp 30.000.000,-</u>

Jumlah Pendekatan Biaya Rp 146.173.460.000,-

Penilaian dengan Pendekatan Pendapatan :

♦ Sanur Beach Hotel	Rp 282.968.300.000,-
----------------------------	----------------------

Rekonsiliasi Nilai :

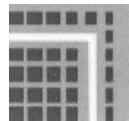
Berdasarkan dari hasil 2 (dua) pendekatan tersebut di atas, kami membuat rekonsiliasi seperti di bawah ini :

▪ Pendekatan Biaya (Cost Approach) 50% x Rp 146.173.460.000,-	= Rp 73.086.730.000,-
▪ Pendekatan Pendapatan (Income Approach) 50% x Rp 282.968.300.000,-	<u>Rp 141.484.150.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 214.570.880.000,-

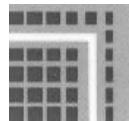
8. HOTEL GRAND PREANGER (PT BINA INTI DINAMIKA)

Jalan Asia-Afrika No. 81,
Kelurahan Braga, Kecamatan
Bandung Wetan, Kota Bandung -
Jawa Barat

♦ Nilai Hak BOT	Rp 63.473.500.000,-
------------------------	---------------------



Uraian	Nilai Pasar
9. KANTOR (PT BIRO PERJALANAN WISATA SATRIAVI)	
Jalan By Pass I Gusti Ngurah Rai No. 11A, Kelurahan Kuta, Kecamatan Kuta, Kabupaten, Badung, Bali	
♦ Tanah (Luas : 1.200 m ²)	Rp 3.840.000.000,-
♦ Bangunan-bangunan	Rp 1.903.460.000,-
♦ Sarana Pelengkap	<u>Rp 116.510.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 5.859.970.000,-
10. KANTOR & POOL BUS (PT MANDIRA ERAJASA WAHANA)	
Jalan Husein Sastranegara No. 2, Kelurahan Jurumudi, Kecamatan Benda, Kota Tangerang - Banten	
♦ Tanah (Luas : 27.865 m ²)	Rp 36.224.500.000,-
♦ Bangunan-bangunan	Rp 4.852.950.000,-
♦ Sarana Pelengkap	Rp 766.330.000,-
♦ Kendaraan	<u>Rp 167.022.350.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 208.866.130.000,-
11. KANTOR & GUDANG (PT ANGKASA CITRA SARANA CATERING SERVICE)	
Kompleks Pergudangan Bandara Mas Blok M-1, Kelurahan Kedaung Wetan, Kecamatan Neglasari, Kota Tangerang - Banten	
♦ Tanah (Luas : 4.800 m ²)	Rp 7.200.000.000,-
♦ Bangunan-bangunan	Rp 11.113.170.000,-
♦ Sarana Pelengkap	Rp 643.550.000,-
♦ Mesin-mesin & Peralatannya	<u>Rp 4.940.580.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 23.897.300.000,-
12. KANTOR & CATERING SERVICE	
Jalan Taman Sari, Desa Tuban, Kecamatan Kuta, Kabupaten Badung - Bali	
♦ Tanah (Luas : 10.250 m ²)	Rp 7.175.000.000,-
♦ Bangunan-bangunan	Rp 5.287.890.000,-
♦ Sarana Pelengkap	Rp 55.050.000,-
♦ Mesin-mesin & Peralatannya	Rp 1.368.330.000,-
♦ Kendaraan	<u>Rp 330.000.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 14.216.270.000,-



Uraian	Nilai Pasar
--------	-------------

13. KANTOR & CATERING SERVICE

Jalan Raya Juanda, Desa Sedati Agung & Desa Wedi, Kecamatan Sedati, Kabupaten Sidoarjo -Jawa Timur

♦ Tanah (Luas : 1.001 m ²)	Rp 15.001.500.000,-
♦ Bangunan-bangunan	Rp 11.365.530.000,-
♦ Sarana Pelengkap	Rp 316.430.000,-
♦ Mesin-mesin & Peralatannya	Rp 8.047.250.000,-
♦ Kendaraan	<u>Rp 126.000.000,-</u>

Sub Jumlah Rp 34.856.710.000,-

14. KANTOR

Jalan Dr. Cipto No. 25, Kelurahan Anggrung, Kecamatan Medan Polonia, Kota Medan - Sumatera Utara

♦ Tanah (Luas : 2.603 m ²)	Rp 13.015.000.000,-
♦ Bangunan-bangunan	Rp 2.507.380.000,-
♦ Sarana Pelengkap	Rp 192.520.000,-
♦ Mesin-mesin & Peralatannya	<u>Rp 82.950.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 15.797.850.000,-

15. KANTOR & CATERING SERVICE

Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Kelurahan Benda, Kecamatan Benda, Kota Tangerang - Banten

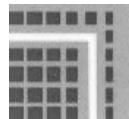
♦ Bangunan-bangunan	Rp 40.723.870.000,-
♦ Sarana Pelengkap	Rp 1.239.710.000,-
♦ Mesin & Peralatannya	Rp 31.459.330.000,-
♦ Peralatan Catering	Rp 10.610.870.000,-
♦ Kendaraan	<u>Rp 808.000.000,-</u>

Sub Jumlah Rp 84.841.780.000,-

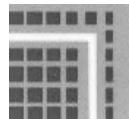
16. RESTORAN

Garuda City, Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Kelurahan Benda, Kecamatan Benda, Kota Tangerang - Banten

♦ Peralatan Restoran	Rp 171.430.000,-
-----------------------------	------------------



Uraian	Nilai Pasar
17. RESTORAN Jalan Prof. Dr. Soepomo No. 45, Kelurahan Tebet Barat, Kecamatan Tebet - Jakarta Selatan	
♦ Peralatan Restoran	Rp 287.890.000,-
18. RESTORAN Plaza Setiabudi I, Jalan HR. Rasuna Said Kav. 62, Karet, Kuningan - Jakarta Selatan	
♦ Peralatan Restoran	Rp 157.710.000,-
19. RESTORAN Sudirman City Walk, Jalan KH. Mas Mansyur No.121, Tanah Abang - Jakarta Pusat	
♦ Peralatan Restoran	Rp 141.580.000,-
20. RESTORAN Plaza FX, Jalan Jend. Sudirman, Tanah Abang - Jakarta Pusat	
♦ Peralatan Restoran	Rp 132.350.000,-
21. CATERING SERVICE Area Cargo Bandara Polonia, Medan - Sumatera Utara	
♦ Mesin-mesin & Peralatannya	Rp 2.335.820.000,-
♦ Kendaraan	<u>Rp 87.000.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 2.422.820.000,-
22. CATERING SERVICE Area Cargo Bandara Ngurah Rai, Denpasar - Bali	
♦ Mesin-mesin & Peralatannya	Rp 5.629.220.000,-



Uraian	Nilai Pasar
---------------	--------------------

23. LAUNDRY

Sanur Beach Hotel, Jalan Danau Tamblingan, Denpasar - Bali

♦ **Peralatan Laundry** Rp 1.275.290.000,-

24. CATERING SERVICE

Area Cargo Bandara Sepinggan, Balikpapan - Kalimantan Timur

♦ **Mesin-mesin & Peralatannya** Rp 2.180.270.000,-
♦ **Kendaraan** Rp 117.000.000,-

Sub Jumlah

Rp 2.297.270.000,-

25. HI-LIFT TRUCKS

♦ **Unit-unit Hi-lift Trucks** Rp 10.352.540.000,-

Jumlah Aset Operasional

Rp 874.039.840.000,-

Aset Non Operasional

26. TANAH

Jalan Syarifudin Yoes, Kelurahan Sepinggan, Kecamatan Balikpapan Selatan, Kota Balikpapan - Kalimantan Timur

♦ **Tanah Kosong** (Luas : 13.637 m²) Rp 19.773.650.000,-

27. TANAH

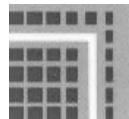
Jalan Taman Giri, Kelurahan Benoa, Kecamatan Kuta Selatan, Kabupaten Badung -Bali

♦ **Tanah** (Luas : 15.050 m²) Rp 5.116.500.000,-

28. TANAH

Jalan Kakatua, Kelurahan Mandala, Kecamatan Biak Kota, Kabupaten Biak Numfor - Papua

♦ **Tanah Kosong** (Luas : 1.581 m²) Rp 332.010.000,-



Uraian	Nilai Pasar
--------	-------------

29. TANAH

Desa Keciput, Kecamatan Sijuk,
Kabupaten Belitung - Bangka
Belitung

♦ **Tanah Kosong** (Luas : 121.700 m²)

Rp 5.476.500.000,-

30. TANAH

Jalan Batang Kuis-Lubuk Pakam,
Desa Aras Kabu, Kecamatan
Beringin, Kabupaten Deli Serdang
- Sumatera Utara

♦ **Tanah** (Luas : 18.089 m²)

Rp 2.713.350.000,-

♦ **Sarana Pelengkap**

Rp 134.490.000,-

Sub Jumlah

Rp 2.847.840.000,-

Jumlah Aset Non Operasional

Rp 33.546.500.000,-

Jumlah B - PT AERO WISATA

Rp 907.586.340.000,-

C. PT GMF AEROASIA (Anak Perusahaan)**Aset Operasional****1. GARUDA MAINTENANCE CENTER**

Area GMF, Bandara Soekarno-Hatta, Kelurahan Benda, Kecamatan Benda, Kota Tangerang - Banten

♦ **Bangunan**

Rp 1.877.140.000,-

♦ **Sarana Pelengkap**

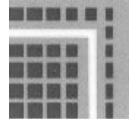
Rp 107.640.000,-

♦ **Mesin-mesin & Peralatannya**

Rp 51.787.270.000,-

Jumlah C - PT GMF AEROASIA

Rp 53.772.050.000,-



Uraian	Nilai Pasar
---------------	--------------------

**D. PT ABACUS DISTRIBUTION SYSTEMS INDONESIA
(Anak Perusahaan)**

Aset Operasional

1. KANTOR

Jalan Mampang Prapatan No. 93,
Kelurahan Tegal Parang,
Kecamatan Mampang, Prapatan -
Jakarta Selatan

♦ Tanah (Luas : 1.172 m ²)	Rp 12.306.000.000,-
♦ Bangunan-bangunan	Rp 3.409.040.000,-
♦ Sarana Pelengkap	Rp 127.830.000,-
♦ Mesin Pelengkap Bangunan	<u>Rp 181.970.000,-</u>
Sub Jumlah	Rp 16.024.840.000,-

2. KANTOR

Kompleks Ruko Grand Achmad Jais Blok A-1, Jalan Achmad Jais No. 34 , Kelurahan Peneleh, Kecamatan Genteng, Kota Surabaya - Jawa Timur

♦ 1 Unit Ruko 4 lantai Rp 1.080.590.000,-
- Luas Tanah : 148 m²
- Luas Bangunan : 359 m²

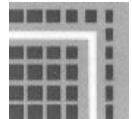
3. KANTOR

Kompleks Istana Bisnis Center
No. 41, Jalan Brigjend. Katamso,
Kelurahan Sukaraja, Kecamatan
Medan Maimun, Kota Medan -
Sumatera Utara

♦ 1 Unit Ruko 4 lantai	Rp 789.900.000,-
- Luas Tanah : 60 m ²	
- Luas Bangunan : 236 m ²	

Jumlah D - PT ABACUS DISTRIBUTION SYSTEMS INDONESIA Rp 17.895.330.000,-

TOTAL KESELURUHAN (A+B+C+D) Rp 3.746.259.814.000,-



Dengan demikian menurut pendapat kami jumlah :

Rp 3.746.259.814.000,-
(Tiga Triliun Tujuh Ratus Empat Puluh Enam Miliar
Dua Ratus Lima Puluh Sembilan Juta
Delapan Ratus Empat Belas Ribu Rupiah)

menggambarkan *Nilai Pasar* dari properti yang dimiliki/dikuasai oleh PT Garuda Indonesia (Persero) & Anak Perusahaan, per tanggal 30 September 2010.

Ringkasan Penilaian Properti ini merupakan satu kesatuan dengan Laporan Penilaian kami berikut ini.

- | | |
|---|--|
| ▪ PT Garuda Indonesia (Persero) | : No. File : V.PP.10.00.0223.A-1 & A-2 |
| ▪ PT Aero Wisata | : No. File : V.PP.10.00.0223.B |
| ▪ PT GMF Aero Asia | : No. File : V.PP.10.00.0223.C |
| ▪ PT Abacus Distribution Systems Indonesia | : No. File : V.PP.10.00.0223.D |

Kami telah melakukan pemeriksaan secara fisik berdasarkan daftar yang ada dan ditunjukkan oleh pemberi tugas serta menelaah kondisi dari masing-masing properti yang besar pengaruhnya terhadap hasil penilaian, namun kami tidak melakukan penyelidikan dan juga tidak merupakan tanggung jawab kami jika ada persoalan-persoalan yang berhubungan dengan kepemilikan atau hutang atas properti yang dinilai tersebut.

Kami tidak melakukan pengecekan terhadap legalitas properti, karena hal tersebut merupakan tugas dari konsultan hukum.

Disini kami tegaskan bahwa kami tidak akan menarik keuntungan baik sekarang maupun di kemudian hari dari properti yang dinilai ataupun hasil penilaian yang kami lapor, dan honorarium jasa yang kami terima sama sekali tidak tergantung dari besarnya nilai yang kami lapor dalam penilaian ini.

Hormat kami,
TOTO SUHARTO & REKAN

Ir. Toto Suharto, MSc., MAPPI (Cert.)

Pemimpin Rekan

No. MAPPI : S-00361

No. Ijin Penilai Publik : PB-1.08.00060

No. STTD-Penilai : 01/PM/STTD-P/AB/2006

BAB XIX. ANGGARAN DASAR PERSEROAN

Anggaran Dasar Perseroan sebagaimana dimuat dalam Akta No. 24 tanggal 16 Nopember 2010, yang dibuat di hadapan Fathiah Helmi, S.H. Notaris di Jakarta, adalah sebagai berikut:

NAMA DAN TEMPAT KEDUDUKAN PASAL 1

1. Perseroan Terbatas ini bernama PERUSAHAAN PERSEROAN (PERSERO) PT PERUSAHAAN PENERBANGAN GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk atau disingkat PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk selanjutnya dalam Anggaran Dasar ini cukup disebut dengan "Perseroan", berkedudukan dan berkantor pusat di Jakarta Pusat.
2. Perseroan dapat membuka kantor cabang, kantor perwakilan atau jaringan kantor lainnya di tempat lain, baik di dalam maupun di luar wilayah Republik Indonesia yang ditetapkan oleh Direksi dengan persetujuan Dewan Komisaris.

JANGKA WAKTU BERDIRINYA PERSEROAN PASAL 2

Perseroan ini mulai berdiri sejak tanggal 04-03-1975 (empat Maret seribu sembilan ratus tujuh puluh lima) dan memperoleh status badan hukum sejak tanggal 23-06-1975 (dua puluh tiga Juni seribu sembilan ratus tujuh puluh lima) serta didirikan untuk jangka waktu yang tidak terbatas.

MAKSUD DAN TUJUAN SERTA KEGIATAN USAHA PASAL 3

1. Maksud dan tujuan Perseroan ini adalah melakukan usaha di bidang jasa angkutan udara niaga, serta optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki Perseroan untuk menghasilkan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat untuk mendapatkan/mengejar keuntungan guna meningkatkan nilai Perseroan dengan menerapkan prinsip-prinsip Perseroan Terbatas.
2. Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut di atas Perseroan dapat melaksanakan kegiatan usaha utama sebagai berikut:
 - a. Angkutan udara niaga berjadwal untuk penumpang, barang dan pos dalam negeri dan luar negeri;
 - b. Angkutan udara niaga tidak berjadwal untuk penumpang, barang dan pos dalam negeri dan luar negeri;
 - c. Reparasi dan pemeliharaan pesawat udara, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;
 - d. Jasa penunjang operasional angkutan udara niaga, meliputi catering dan ground handling baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;
 - e. Jasa layanan sistem informasi yang berkaitan dengan industri penerbangan, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;
 - f. Jasa layanan konsultasi yang berkaitan dengan industri penerbangan;
 - g. Jasa layanan pendidikan dan pelatihan yang berkaitan dengan industri penerbangan, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;
 - h. Jasa layanan kesehatan personil penerbangan, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;
3. Selain kegiatan usaha utama sebagaimana dimaksud pada ayat 2, Perseroan dapat melakukan kegiatan usaha pendukung dalam rangka optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki untuk:
 - a. Pergudangan;
 - b. Perkantoran;
 - c. Fasilitas pariwisata; dan
 - d. Penyewaan dan pengusahaan sarana dan prasarana yang terkait dengan industri penerbangan.

M O D A L
PASAL 4

1. Modal dasar Perseroan ini ditetapkan sebesar Rp15.000.000.000.000,00 (lima belas triliun Rupiah) terbagi atas 30.000.000,00 (tiga puluh miliar) saham, yang terdiri dari:
 - a. 1 (satu) Saham Seri A Dwiwarna, dengan nilai nominal sebesar Rp500,00 (lima ratus Rupiah) atau seluruhnya dengan jumlah nilai nominal Rp500,00 (lima ratus Rupiah).
 - b. 29.999.999.999 (dua puluh sembilan miliar sembilan ratus sembilan puluh sembilan juta sembilan ratus sembilan puluh sembilan ribu sembilan ratus sembilan puluh sembilan) Saham Seri B, masing-masing saham bernilai nominal sebesar Rp500,00 (lima ratus Rupiah) atau dengan jumlah nilai nominal seluruhnya sebesar Rp14.999.999.999.500,00 (empat belas triliun sembilan ratus sembilan puluh sembilan miliar sembilan ratus sembilan puluh sembilan juta sembilan ratus sembilan puluh sembilan ribu lima ratus Rupiah).
2. Dari modal tersebut telah ditempatkan dan diambil bagian serta telah disetor penuh sebanyak 18.240.996.000 (delapan belas miliar dua ratus empat puluh juta sembilan ratus sembilan puluh enam ribu) saham atau seluruhnya dengan jumlah nilai nominal sebesar Rp9.120.498.000.000,00 (sembilan triliun seratus dua puluh miliar empat ratus sembilan puluh delapan juta Rupiah), yang terdiri dari:
 - a. 1 (satu) Saham Seri A Dwiwarna, dengan nilai nominal Rp500,00 (lima ratus Rupiah) dengan jumlah nilai nominal seluruhnya sebesar Rp500,00 (lima ratus Rupiah); dan
 - b. 18.240.995.999 (delapan belas miliar dua ratus empat puluh juta sembilan ratus sembilan puluh lima ribu sembilan ratus sembilan puluh sembilan) Saham Seri B, dengan jumlah nilai nominal seluruhnya sebesar Rp9.120.497.999.500,00 (sembilan triliun seratus dua puluh miliar empat ratus sembilan puluh tujuh juta sembilan ratus sembilan puluh sembilan ribu lima ratus Rupiah) yang telah disetor oleh para pemegang saham, yang seluruhnya telah mengambil bagian saham dan rincian serta jumlah nilai nominal saham, disebutkan pada akhir akta ini.
3. 100% (seratus persen) dari nilai nominal setiap saham yang telah ditempatkan tersebut di atas atau seluruhnya berjumlah Rp9.120.498.000.000,00 (sembilan triliun seratus dua puluh miliar empat ratus sembilan puluh delapan juta Rupiah) telah disetor penuh oleh masing-masing pemegang saham dengan penyetoran sebagai berikut:
 - a. sebesar Rp8.152.629.000.000,00 (delapan triliun seratus lima puluh dua miliar enam ratus dua puluh sembilan juta Rupiah) merupakan setoran lama, sebagaimana ternyata dari akta No. 51 tanggal 07-08-2008 (tujuh Agustus dua ribu delapan) yang dibuat di hadapan Sutjipto, Sarjana Hukum, Notaris di Jakarta.
 - b. sebesar Rp967.869.000.000,00 (sembilan ratus enam puluh tujuh miliar delapan ratus enam puluh sembilan juta Rupiah) merupakan konversi hutang Perseroan kepada PT Bank Mandiri (Persero) Tbk berdasarkan Akta No.: 274 tanggal 30-12-2009 (tiga puluh Desember dua ribu sembilan) yang dibuat dihadapan Aulia Taufani, Sarjana Hukum, pengganti Sutjipto Sarjana Hukum, Notaris di Jakarta.
4. Penyetoran atas saham dapat dilakukan dalam bentuk uang atau dalam bentuk lain.

Penyetoran atas saham dalam bentuk lain selain uang baik berupa benda berwujud maupun tidak berwujud wajib memenuhi ketentuan sebagai berikut:

- a. benda yang akan dijadikan setoran modal dimaksud wajib diumumkan kepada publik pada saat pemanggilan RUPS mengenai penyetoran tersebut;
- b. benda yang dijadikan sebagai setoran modal wajib dinilai oleh Penilai yang terdaftar di Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan atau penggantinya (selanjutnya disebut Bapepam-LK) dan tidak dijaminkan dengan cara apapun juga;
- c. memperoleh persetujuan RUPS dengan kuorum sebagaimana diatur dalam Pasal 25 ayat 1.
- d. dalam hal benda yang dijadikan sebagai setoran modal dilakukan dalam bentuk saham Perseroan yang tercatat di Bursa Efek, maka harganya harus ditetapkan berdasarkan nilai pasar wajar; dan
- e. dalam hal penyetoran tersebut berasal dari laba ditahan, agio saham, laba bersih Perseroan, dan/atau unsur modal sendiri, maka laba ditahan, agio saham, laba bersih Perseroan, dan/atau unsur modal sendiri lainnya tersebut sudah dimuat dalam Laporan Keuangan Tahunan terakhir yang telah diperiksa oleh Akuntan yang terdaftar di Bapepam-LK dengan pendapat wajar tanpa pengecualian.

5. Saham yang masih dalam simpanan akan dikeluarkan oleh Direksi menurut keperluan modal Perseroan pada waktu dan dengan cara dan harga serta persyaratan yang ditetapkan oleh Rapat Direksi dengan persetujuan RUPS dengan mengindahkan ketentuan yang termuat dalam Anggaran Dasar dan Peraturan perundang-undangan serta ketentuan yang berlaku dibidang Pasar Modal di Indonesia, asal saja pengeluaran itu tidak dengan harga di bawah pari.
6. Setiap penambahan modal melalui pengeluaran Efek Bersifat Ekuitas (Efek Bersifat Ekuitas adalah Saham, Efek yang dapat ditukar dengan saham atau Efek yang mengandung hak untuk memperoleh saham dari Perseroan selaku penerbit), dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:
 - a. Setiap penambahan modal melalui pengeluaran Efek Bersifat Ekuitas yang dilakukan dengan pemesanan, maka hal tersebut wajib dilakukan dengan memberikan Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu (selanjutnya disebut HMETD) kepada pemegang saham yang namanya terdaftar dalam daftar pemegang saham Perseroan pada tanggal yang ditentukan RUPS yang menyetujui pengeluaran Efek Bersifat Ekuitas dalam jumlah yang sebanding dengan jumlah saham yang telah terdaftar dalam daftar pemegang saham Perseroan atas nama pemegang saham masing-masing pada tanggal tersebut.
 - b. Pengeluaran Efek bersifat ekuitas tanpa memberikan HMETD kepada pemegang saham dapat dilakukan dalam hal pengeluaran saham:
 - b. 1. ditujukan kepada pegawai Perseroan;
 - b. 2. ditujukan kepada pemegang obligasi atau Efek lain yang dapat dikonversi menjadi saham, yang telah dikeluarkan dengan persetujuan RUPS;
 - b. 3. dilakukan dalam rangka reorganisasi dan/atau restrukturisasi yang telah disetujui oleh RUPS; dan/ atau
 - b. 4. dilakukan sesuai dengan peraturan di bidang Pasar Modal yang memperbolehkan penambahan modal tanpa HMETD .
 - c. HMETD wajib dapat dialihkan dan diperdagangkan dalam jangka waktu sebagaimana ditetapkan dalam Peraturan di bidang Pasar Modal.
 - d. Efek bersifat ekuitas yang akan dikeluarkan oleh Perseroan dan tidak diambil oleh pemegang HMETD harus dialokasikan kepada semua pemegang saham yang memesan tambahan Efek bersifat ekuitas, dengan ketentuan apabila jumlah Efek bersifat ekuitas yang dipesan melebihi jumlah Efek bersifat ekuitas yang akan dikeluarkan, Efek bersifat ekuitas yang tidak diambil tersebut wajib dialokasikan sebanding dengan jumlah HMETD yang dilaksanakan oleh masing-masing pemegang saham yang memesan tambahan Efek bersifat ekuitas.
 - e. Dalam hal masih terdapat sisa Efek bersifat ekuitas yang tidak diambil bagian oleh pemegang saham sebagaimana dimaksud dalam ayat 6 huruf d pasal ini, maka dalam hal terdapat pembeli siaga, Efek bersifat ekuitas tersebut wajib dialokasikan kepada Pihak tertentu yang bertindak sebagai pembeli siaga dengan harga dan syarat-syarat yang sama.
 - f. Pelaksanaan pengeluaran saham dalam portepel untuk pemegang Efek yang dapat ditukar dengan saham atau Efek yang mengandung hak untuk memperoleh saham, dapat dilakukan oleh Direksi berdasarkan RUPS Perseroan terdahulu yang telah menyetujui pengeluaran Efek tersebut.
 - g. Penambahan modal disetor menjadi efektif setelah terjadinya penyetoran, dan saham yang diterbitkan mempunyai hak-hak yang sama dengan saham yang mempunyai klasifikasi yang sama yang diterbitkan oleh Perseroan, dengan tidak mengurangi kewajiban Perseroan untuk mengurus pemberitahuan kepada Menteri (Menteri adalah menteri yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang hukum dan hak asasi manusia atau pengantinya).
7. Penambahan modal dasar Perseroan hanya dapat dilakukan berdasarkan keputusan RUPS. Perubahan Anggaran Dasar dalam rangka perubahan modal dasar harus disetujui oleh Menteri, dengan ketentuan:
 - a. Penambahan modal dasar yang mengakibatkan modal ditempatkan dan modal disetor menjadi kurang dari 25% (dua puluh lima persen) dari modal dasar, dapat dilakukan sepanjang:
 - a.1. telah memperoleh persetujuan RUPS untuk menambah modal dasar;
 - a.2. telah memperoleh persetujuan Menteri;
 - a.3. penambahan modal ditempatkan dan disetor sehingga menjadi paling sedikit 25% (dua puluh lima persen) wajib dilakukan dalam jangka waktu paling lambat 6 (enam) bulan setelah persetujuan Menteri.

- a.4. Dalam hal penambahan modal disetor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat 7 butir a.3 tidak terpenuhi sepenuhnya, maka Perseroan harus merubah kembali Anggaran Dasarnya, sehingga modal dasar dan modal disetor memenuhi ketentuan Undang Undang Perseroan Terbatas (UUPT), dalam jangka waktu 2 (dua) bulan setelah jangka waktu dalam Pasal 4 ayat 7 butir a.3 tidak terpenuhi;
- a.5. Persetujuan RUPS sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat 7 butir a.1 termasuk juga persetujuan untuk merubah Anggaran Dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat 7 huruf b.
- b. Perubahan Anggaran Dasar dalam rangka penambahan modal dasar menjadi efektif setelah terjadinya penyetoran modal yang mengakibatkan besarnya modal disetor menjadi paling kurang 25% (dua puluh lima persen) dari modal dasar dan mempunyai hak-hak yang sama dengan saham lainnya yang diterbitkan oleh Perseroan dengan memperhatikan ketentuan dalam Anggaran Dasar ini, dengan tidak mengurangi kewajiban Perseroan untuk mengurus persetujuan perubahan Anggaran Dasar dari Menteri atas pelaksanaan penambahan modal disetor tersebut.
8. Setiap penambahan modal melalui pengeluaran Efek Bersifat Ekuitas dapat menyimpang dari ketentuan tersebut di atas, apabila peraturan perundang-undangan khususnya peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal dan peraturan Bursa Efek menentukan lain.
9. RUPS sebagaimana dimaksud dalam pasal ini harus dihadiri oleh pemegang saham Seri A Dwiwarna dan keputusan RUPS tersebut harus disetujui oleh pemegang saham Seri A Dwiwarna .

S A H A M PASAL 5

1. Saham-saham Perseroan adalah saham-saham atas nama dan dikeluarkan atas nama pemiliknya yang terdaftar dalam Daftar Pemegang Saham yang terdiri dari:
 - Saham Seri A Dwiwarna
 - Saham Seri B
2. Saham Seri A Dwiwarna adalah saham yang memberikan kepada pemegangnya hak-hak istimewa yang tidak dimiliki oleh pemegang saham lain yang ditetapkan dalam Anggaran Dasar ini dan hanya khusus dimiliki oleh Negara Republik Indonesia.
 - a. Pemegang saham Seri A Dwiwarna, mempunyai hak-hak istimewa untuk:
 - a.1. menyetujui pengangkatan dan pemberhentian Dewan Komisaris dan Direksi;
 - a.2. menyetujui perubahan Anggaran Dasar termasuk perubahan modal;
 - a.3. menyetujui penggabungan, peleburan, pengambilalihan dan pemisahan Perseroan, pengajuan permohonan agar Perseroan dinyatakan pailit, dan pembubarannya; dan
 - a.4. meminta laporan dan penjelasan mengenai hal tertentu kepada Direksi dan Dewan Komisaris Perseroan dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan khususnya peraturan di bidang Pasar Modal.
 - b. Kecuali hak-hak istimewa sebagaimana tersebut dalam ayat 2 huruf a pasal ini, pemegang saham Seri B mempunyai hak yang sama, dengan memperhatikan ketentuan dalam Pasal 25.
 - c. Saham Seri B adalah Saham Biasa Atas Nama yang dapat dimiliki oleh Masyarakat.
3. Dalam Anggaran Dasar yang dimaksud dengan "saham" ialah saham Seri A Dwiwarna dan saham Seri B, yang dimaksud dengan "pemegang saham" ialah pemegang saham Seri A Dwiwarna dan pemegang saham Seri B, kecuali apabila dengan tegas dinyatakan lain.
4. Sepanjang dalam Anggaran Dasar tidak ditetapkan lain, maka pemegang saham Seri A Dwiwarna dan pemegang saham Seri B mempunyai hak yang sama dan setiap 1 (satu) saham memberikan 1 (satu) hak suara.
5. Jikalau suatu saham pindah tangan karena warisan atau didasarkan sebab-sebab lain menjadi milik dari lebih 1 (satu) orang, maka mereka yang memiliki bersama-sama tersebut diwajibkan untuk menunjuk seorang diantara mereka dan yang ditunjuk itulah yang dicatat sebagai wakil mereka bersama dalam Daftar Pemegang Saham, yang berhak untuk mempergunakan hak-hak yang diberikan oleh hukum kepada saham tersebut.

6. Dalam hal para pemilik bersama itu lalai untuk memberitahukan secara tertulis kepada Perseroan mengenai penunjukan wakil bersama itu, Perseroan memperlakukan pemegang saham yang namanya terdaftar dalam Daftar Pemegang Saham Perseroan sebagai satu-satunya pemegang yang sah atas saham (saham) tersebut.
7. Setiap Pemegang Saham menurut hukum harus tunduk kepada Anggaran Dasar Perseroan dan semua keputusan yang diambil dengan sah dalam RUPS serta peraturan perundang-undangan.
8. Terhadap seluruh saham Perseroan yang tercatat pada Bursa Efek berlaku peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal dan Peraturan Bursa Efek di tempat dimana saham-saham Perseroan dicatatkan.

**SURAT SAHAM
PASAL 6**

1. Bukti Kepemilikan Saham sebagai berikut:
 - a. Dalam hal Saham Perseroan tidak masuk dalam Penitipan Kolektif pada Lembaga Penyelesaian dan Penyimpanan, maka Perseroan wajib memberikan bukti pemilikan saham berupa surat saham atau surat kolektif saham kepada pemegang sahamnya.
 - b. Dalam hal Saham Perseroan masuk dalam Penitipan Kolektif Lembaga Penyelesaian dan Penyimpanan, maka Perseroan wajib menerbitkan sertifikat atau konfirmasi tertulis kepada Lembaga Penyelesaian dan Penyimpanan sebagai tanda bukti pencatatan dalam buku daftar pemegang saham Perseroan.
2. Perseroan mengeluarkan surat saham atas nama pemiliknya yang terdaftar dalam Daftar Pemegang Saham Perseroan, sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal dan ketentuan yang berlaku di Bursa Efek di tempat dimana saham-saham Perseroan dicatatkan.
3. Perseroan dapat mengeluarkan suatu surat kolektif saham yang memberi bukti pemilikan dari 2 (dua) saham atau lebih saham-saham yang dimiliki oleh seorang pemegang saham.
4. Pada surat saham sekurang-kurangnya harus dicantumkan:
 - a. Nama dan alamat Pemegang Saham;
 - b. Nomor surat saham;
 - c. Tanggal pengeluaran surat saham;
 - d. Nilai nominal saham.
5. Pada surat kolektif saham sekurang-kurangnya harus dicantumkan:
 - a. Nama dan alamat Pemegang Saham;
 - b. Nomor surat kolektif saham;
 - c. Tanggal pengeluaran surat kolektif saham;
 - d. Nilai nominal saham dan nilai kolektif saham;
 - e. Jumlah saham dan nomor surat saham yang bersangkutan.
6. Setiap surat saham dan/atau surat kolektif saham dan/atau obligasi konversi dan/atau waran dan/atau efek lain yang dapat dikonversikan menjadi saham harus memuat tandatangan-tandatangan dari Direktur Utama bersama-sama dengan Komisaris Utama, atau apabila Komisaris Utama berhalangan hal mana tidak perlu dibuktikan kepada pihak ketiga maka oleh Direktur Utama bersama-sama dengan salah seorang anggota Dewan Komisaris, atau apabila Direktur Utama dan Komisaris Utama berhalangan hal mana tidak perlu dibuktikan kepada pihak ketiga maka oleh salah seorang Direktur bersama-sama dengan salah seorang anggota Dewan Komisaris, tanda tangan tersebut dapat dicetak langsung pada surat saham dan/atau surat kolektif saham dan/atau obligasi konversi dan/atau waran dan/atau efek lain yang dapat dikonversikan menjadi saham, dengan mengindahkan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal dan peraturan Bursa Efek di tempat di mana saham-saham Perseroan dicatatkan.
7. Seluruh surat saham dan/atau surat kolektif saham yang dikeluarkan oleh Perseroan dapat dijaminkan dengan mengikuti ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal dan UUPT.

PENGGANTI SURAT SAHAM PASAL 7

1. Apabila surat saham rusak, penggantian surat saham tersebut dapat dilakukan jika:
 - a. pihak yang mengajukan permohonan tertulis penggantian surat saham adalah pemilik surat saham tersebut;
 - b. Perseroan telah menerima surat saham yang rusak;
 - c. asli surat saham rusak tersebut wajib dikembalikan dan dapat ditukar dengan surat saham baru yang nomornya sama dengan nomor surat saham aslinya; dan
 - d. Perseroan wajib memusnahkan asli surat saham rusak tersebut setelah memberikan penggantian surat saham.
2. Dalam hal surat saham hilang, penggantian surat saham tersebut dapat dilakukan jika:
 - a. Pihak yang mengajukan permohonan penggantian saham adalah pemilik surat saham tersebut;
 - b. Perseroan telah mendapatkan dokumen pelaporan dari Kepolisian Republik Indonesia atas hilangnya surat saham tersebut;
 - c. Pihak yang mengajukan permohonan penggantian saham memberikan jaminan yang dipandang cukup oleh Direksi Perseroan; dan
 - d. rencana pengeluaran pengganti surat saham yang hilang telah diumumkan di Bursa Efek dimana saham Perseroan dicatatkan dalam waktu paling kurang 14 (empat belas) hari sebelum pengeluaran pengganti surat saham.
3. Semua beban untuk pengeluaran pengganti surat saham itu ditanggung oleh Pemegang Saham yang berkepentingan.
4. Ketentuan-ketentuan tersebut di atas mengenai pengeluaran surat saham pengganti juga berlaku untuk pengeluaran surat kolektif saham pengganti atau Efek Bersifat Ekuitas.

PENITIPAN KOLEKTIF PASAL 8

1. Saham-saham yang berada dalam Penitipan Kolektif berlaku ketentuan dalam pasal ini yaitu :
 - a. Saham dalam Penitipan Kolektif pada Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian harus dicatat dalam buku Daftar Pemegang Saham Perseroan atas nama Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian;
 - b. Saham dalam Penitipan Kolektif pada Bank Kustodian atau Perusahaan Efek yang dicatat dalam rekening Efek pada Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian dicatat atas nama Bank Kustodian atau Perusahaan Efek dimaksud untuk kepentingan pemegang rekening pada Bank Kustodian atau Perusahaan Efek tersebut;
 - c. Apabila saham dalam Penitipan Kolektif pada Bank Kustodian merupakan bagian dari Portofolio Reksa Dana berbentuk kontrak investasi kolektif dan tidak termasuk dalam Penitipan Kolektif pada Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian, maka Perseroan akan mencatatkan saham tersebut dalam buku Daftar Pemegang Saham Perseroan atas nama Bank Kustodian untuk kepentingan pemilik Unit Penyertaan dari Reksa Dana berbentuk kontrak investasi kolektif tersebut;
 - d. Perseroan wajib menerbitkan sertifikat atau konfirmasi kepada Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian sebagaimana dimaksud dalam huruf a ayat ini atau Bank Kustodian sebagaimana dimaksud dalam huruf c ayat ini sebagai tanda bukti pencatatan dalam buku Daftar Pemegang Saham Perseroan;
 - e. Perseroan wajib memutasikan saham dalam Penitipan Kolektif yang terdaftar atas nama Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian atau Bank Kustodian untuk Reksa Dana berbentuk kontrak investasi kolektif dalam buku Daftar Pemegang Saham Perseroan menjadi atas nama Pihak yang ditunjuk oleh Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian atau Bank Kustodian dimaksud; Permohonan mutasi disampaikan oleh Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian atau Bank Kustodian kepada Perseroan atau Biro Administrasi Efek yang ditunjuk Perseroan;
 - f. Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian, Bank Kustodian atau Perusahaan Efek wajib menerbitkan konfirmasi kepada pemegang rekening sebagai tanda bukti pencatatan dalam rekening Efek;
 - g. Dalam Penitipan Kolektif setiap saham dari jenis dan klasifikasi yang sama yang diterbitkan Perseroan adalah sepadan dan dapat dipertukarkan antara satu dengan yang lain;

- h. Perseroan wajib menolak pencatatan saham ke dalam Penitipan Kolektif apabila surat saham tersebut hilang atau musnah, kecuali Pihak yang meminta mutasi dimaksud dapat memberikan bukti dan atau jaminan yang cukup bahwa Pihak tersebut benar-benar sebagai pemegang saham dan surat saham tersebut benar-benar hilang atau musnah;
 - i. Perseroan wajib menolak pencatatan saham ke dalam Penitipan Kolektif apabila saham tersebut dijaminkan, diletakkan dalam sita berdasarkan penetapan pengadilan atau disita untuk pemeriksaan perkara pidana;
 - j. Pemegang rekening Efek yang Efeknya tercatat dalam Penitipan Kolektif berhak hadir dan/atau mengeluarkan suara dalam RUPS sesuai dengan jumlah saham yang dimilikinya pada rekening tersebut;
 - k. Bank Kustodian dan Perusahaan Efek wajib menyampaikan daftar rekening Efek beserta jumlah saham Perseroan yang dimiliki oleh masing-masing pemegang rekening pada Bank Kustodian dan Perusahaan Efek tersebut kepada Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian, untuk selanjutnya diserahkan kepada Perseroan paling lambat 1 (satu) hari kerja sebelum Pemanggilan RUPS;
 - l. Manajer Investasi berhak hadir dan mengeluarkan suara dalam RUPS atas saham Perseroan yang termasuk dalam Penitipan Kolektif pada Bank Kustodian yang merupakan bagian dari portofolio Efek Reksa Dana berbentuk kontrak investasi kolektif dan tidak termasuk dalam Penitipan Kolektif pada Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian dengan ketentuan bahwa Bank Kustodian tersebut wajib menyampaikan nama Manajer Investasi tersebut paling lambat 1 (satu) hari kerja sebelum pemanggilan RUPS;
 - m. Perseroan wajib menyerahkan dividen, saham bonus atau hak-hak lain sehubungan dengan pemilikan saham kepada Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian atas saham dalam Penitipan Kolektif pada Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian dan seterusnya Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian tersebut menyerahkan dividen, saham bonus atau hak-hak lain kepada Bank Kustodian dan kepada Perusahaan Efek untuk kepentingan masing-masing pemegang rekening pada Bank Kustodian dan Perusahaan Efek tersebut;
 - n. Perseroan wajib menyerahkan dividen, saham bonus atau hak-hak lain sehubungan dengan pemilikan saham kepada Bank Kustodian atas saham dalam Penitipan Kolektif pada Bank Kustodian yang merupakan bagian dari Portofolio Efek Reksa Dana berbentuk kontrak investasi kolektif dan tidak termasuk dalam Penitipan Kolektif pada Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian;
 - o. Batas waktu penentuan pemegang rekening Efek yang berhak untuk memperoleh dividen, saham bonus atau hak-hak lainnya sehubungan dengan pemilikan saham dalam Penitipan Kolektif ditentukan oleh RUPS dengan ketentuan bahwa Bank Kustodian dan Perusahaan Efek wajib menyampaikan daftar pemegang rekening Efek beserta jumlah saham Perseroan yang dimiliki oleh masing-masing pemegang rekening Efek tersebut kepada Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian paling lambat pada tanggal yang menjadi dasar penentuan pemegang saham yang berhak untuk memperoleh dividen, saham bonus atau hak-hak lainnya, untuk selanjutnya diserahkan kepada Perseroan paling lambat 1 (satu) hari kerja setelah tanggal yang menjadi dasar penentuan pemegang saham yang berhak untuk memperoleh dividen, saham bonus atau hak-hak lainnya tersebut.
2. Ketentuan mengenai Penitipan Kolektif tunduk pada peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal dan ketentuan Bursa Efek di wilayah Republik Indonesia di tempat dimana saham-saham Perseroan dicatatkan.

DAFTAR PEMEGANG SAHAM DAN DAFTAR KHUSUS PASAL 9

1. Direksi mengadakan dan menyimpan Daftar Pemegang Saham dan Daftar Khusus, serta menyediakannya di tempat kedudukan Perseroan.
2. Dalam Daftar Pemegang Saham sekurang-kurangnya dicatat:
 - a. Nama dan alamat para Pemegang Saham;
 - b. Jumlah, nomor, dan tanggal perolehan saham yang dimiliki para Pemegang Saham;
 - c. Jumlah yang disetor atas setiap saham;
 - d. Nama dan alamat dari orang perseorangan atau badan hukum yang mempunyai hak gadai atas saham atau sebagai penerima jaminan fidusia saham dan tanggal perolehan hak gadai atau tanggal pendaftaran jaminan fidusia tersebut;
 - e. Keterangan penyetoran saham dalam bentuk lain selain uang; dan
 - f. Keterangan lainnya yang dianggap perlu oleh Direksi.

3. Dalam Daftar Khusus dicatat keterangan mengenai kepemilikan saham dan/atau perubahan kepemilikan saham anggota Direksi dan Dewan Komisaris beserta keluarganya dalam Perseroan dan/atau pada perseroan lain serta tanggal saham itu diperoleh.
4. Pemegang Saham harus memberitahukan setiap perpindahan tempat tinggal dengan surat yang disertai tanda penerimaan kepada Direksi. Selama pemberitahuan itu belum dilakukan, maka segala pemanggilan dan pemberitahuan kepada Pemegang Saham adalah sah jika dialamatkan pada alamat Pemegang Saham yang paling akhir dicatat dalam Daftar Pemegang Saham.
5. Direksi berkewajiban untuk menyimpan dan memelihara Daftar Pemegang Saham dan Daftar Khusus sebaik baiknya.
6. Setiap Pemegang Saham berhak melihat Daftar Pemegang Saham dan Daftar Khusus di Kantor Perseroan atau di Kantor Biro Administrasi Efek yang ditunjuk Perseroan pada waktu jam kerja.
7. Direksi Perseroan dapat menunjuk dan memberi wewenang kepada Biro Administrasi Efek untuk melaksanakan pencatatan saham dalam Daftar Pemegang Saham dan Daftar Khusus.

Setiap pendaftaran atau pencatatan dalam Daftar Pemegang Saham termasuk pencatatan mengenai suatu penjualan, pemindah-tanganan, pengagunan, gadai atau jaminan fidusia, yang menyangkut saham-saham Perseroan atau hak-hak atau kepentingan-kepentingan atas saham-saham harus dilakukan sesuai dengan Anggaran Dasar ini dan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal.

8. Ketentuan dalam pasal ini berlaku sepanjang tidak diatur lain dalam peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal dan ketentuan Bursa Efek.

PEMINDAHAN HAK ATAS SAHAM PASAL 10

1. a. Kecuali ditentukan lain dalam peraturan perundang-undangan khususnya peraturan di bidang Pasar Modal dan Anggaran Dasar Perseroan, Pemindahan hak atas saham harus dibuktikan dengan suatu dokumen yang ditandatangani oleh atau atas nama Pihak yang memindahkan hak dan oleh atau atas nama Pihak yang menerima pemindahan hak atas saham yang bersangkutan. Dokumen pemindahan hak atas saham harus berbentuk sebagaimana ditentukan atau disetujui oleh Direksi.
b. Pemindahan Hak atas saham yang termasuk dalam Penitipan Kolektif dilakukan dengan pemindahbukuan dari rekening Efek satu ke rekening Efek yang lain pada Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian, Bank Kustodian dan Perusahaan Efek.

Dokumen pemindahan hak atas saham harus berbentuk sebagaimana ditentukan dan/atau yang dapat diterima oleh Direksi dengan ketentuan, bahwa dokumen pemindahan hak atas saham-saham yang tercatat pada Bursa Efek harus memenuhi peraturan-peraturan yang berlaku pada Bursa Efek di tempat dimana saham-saham tersebut dicatatkan, dengan tidak mengurangi peraturan perundang-undangan dan ketentuan yang berlaku di tempat dimana saham-saham Perseroan dicatatkan.

2. Pemindahan hak atas saham-saham yang bertentangan dengan ketentuan ketentuan dalam Anggaran Dasar ini atau tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan atau tanpa persetujuan dari pihak yang berwenang jika disyaratkan, tidak berlaku terhadap Perseroan.
3. Direksi atas kebijaksanaan mereka sendiri dan dengan memberikan alasan untuk itu, dapat menolak untuk mendaftarkan pemindahan hak atas saham dalam Daftar Pemegang Saham apabila ketentuan dalam Anggaran Dasar ini tidak dipenuhi atau apabila salah satu syarat yang ditentukan oleh pihak yang berwenang tidak dipenuhi.
4. Apabila Direksi menolak untuk mendaftarkan pemindahan hak atas saham, maka Direksi wajib mengirimkan pemberitahuan penolakan kepada pihak yang akan memindahkan haknya paling lambat 30 (tiga puluh) hari kalender setelah tanggal permohonan untuk pendaftaran itu diterima oleh Direksi dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal dan peraturan Bursa Efek di tempat dimana saham-saham Perseroan tersebut dicatatkan.

5. Dalam hal terjadi perubahan pemilikan dari suatu saham, pemilik asalnya yang terdaftar dalam Daftar Pemegang Saham dianggap tetap sebagai pemilik dari saham tersebut hingga nama dari pemilik baru tersebut telah tercatat dalam Daftar Pemegang Saham, hal tersebut dengan memperhatikan ketentuan perundang-undangan dan ketentuan di bidang Pasar Modal serta ketentuan Bursa Efek di tempat dimana saham-saham Perseroan dicatatkan.
6. Setiap orang yang memperoleh hak atas suatu saham karena kematian seorang pemegang saham atau karena sebab lain yang mengakibatkan pemilikan suatu saham beralih karena hukum, dapat mengajukan bukti-bukti haknya tersebut, sebagaimana yang disyaratkan oleh Direksi, dengan mengajukan permohonan secara tertulis untuk didaftarkan sebagai pemegang saham dari saham tersebut.

Pendaftaran hanya dapat dilakukan apabila Direksi dapat menerima baik atas dasar bukti-bukti hak itu dan tanpa mengurangi ketentuan-ketentuan dalam Anggaran Dasar ini.

7. Bentuk dan tata cara pemindahan hak atas saham yang diperdagangkan di Pasar Modal wajib memenuhi peraturan perundang-undangan dibidang Pasar Modal dan ketentuan-ketentuan Bursa Efek, kecuali untuk hak atas Saham Seri A Dwiwarna yang tidak dapat dipindahkan kepada siapapun juga.

D I R E K S I PASAL 11

1. Perseroan diurus dan dipimpin oleh Direksi yang terdiri dari sekurang-kurangnya 2 (dua) orang. Seorang diantaranya diangkat sebagai Direktur Utama.
2. Persyaratan anggota Direksi wajib mengikuti ketentuan:
 - a. UUPT;
 - b. peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal; dan
 - c. peraturan perundang-undangan yang berlaku bagi Persero dan yang terkait dengan kegiatan usaha Perseroan.
3. Yang dapat diangkat sebagai anggota Direksi adalah orang perseorangan yang cakap melakukan perbuatan hukum, kecuali dalam waktu 5 (lima) tahun sebelum pengangkatannya pernah:
 - a. dinyatakan pailit;
 - b. menjadi anggota Direksi atau anggota Dewan Komisaris atau anggota Dewan Pengawas yang dinyatakan bersalah menyebabkan suatu Perseroan dinyatakan pailit; atau
 - c. dihukum karena melakukan tidak pidana yang merugikan keuangan negara dan/atau BUMN dan/atau yang berkaitan dengan sektor keuangan.
4. Pemenuhan persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat 2 dan 3 pasal ini, dibuktikan dengan surat pernyataan yang ditandatangani oleh calon anggota Direksi dan surat tersebut disimpan oleh Perseroan.
5. Akibat hukum dari tidak dipenuhinya persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat 2 dan 3 pasal ini adalah sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
6. Anggota Direksi diangkat dan diberhentikan oleh RUPS yang dihadiri dan disetujui oleh pemegang saham Seri A Dwiwarna, dengan memperhatikan ketentuan dalam Anggaran Dasar ini.
7. Para anggota Direksi diangkat oleh RUPS, dari calon atau calon-calon yang diajukan oleh pemegang saham Seri A Dwiwarna dan/atau seorang pemegang saham yang mewakili sekurang-kurangnya 10% (sepuluh persen) dari jumlah seluruh saham Perseroan yang ditempatkan dengan hak suara yang sah, dan pencalonan tersebut mengikat bagi RUPS.
8. a. Para anggota Direksi diangkat untuk jangka waktu terhitung sejak tanggal yang ditetapkan oleh RUPS yang mengangkatnya dan berakhir pada penutupan RUPS Tahunan yang ke-5 (lima) setelah tanggal pengangkatannya, namun dengan tidak mengurangi hak dari RUPS untuk sewaktu-waktu dapat memberhentikan para anggota Direksi sebelum masa jabatannya berakhir.
b. Pemberhentian demikian berlaku sejak penutupan RUPS tersebut, kecuali apabila ditentukan lain oleh RUPS.

- c. Setelah masa jabatannya berakhir, para anggota Direksi dapat diangkat kembali oleh RUPS untuk satu kali masa jabatan.
 9. Dalam hal RUPS tidak menetapkan saat mulai berlakunya pengangkatan dan pemberhentian anggota Direksi, maka pengangkatan, dan pemberhentian anggota Direksi tersebut mulai berlaku sejak ditutupnya RUPS.
 10. RUPS dapat memberhentikan para anggota Direksi sewaktu-waktu dengan menyebutkan alasannya.
 11. Alasan pemberhentian anggota Direksi sebagaimana dimaksud pada ayat 10 pasal ini dilakukan apabila berdasarkan kenyataan, anggota Direksi yang bersangkutan:
 - a. Tidak dapat melaksanakan tugasnya dengan baik;
 - b. Tidak melaksanakan ketentuan peraturan perundang-undangan dan/atau ketentuan Anggaran Dasar;
 - c. Terlibat dalam tindakan yang merugikan Perseroan dan/atau Negara;
 - d. Dinyatakan bersalah dengan putusan Pengadilan yang mempunyai kekuatan hukum yang tetap.
 12. Di samping alasan pemberhentian anggota Direksi sebagaimana dimaksud pada ayat 11 huruf a sampai dengan d pasal ini, Direksi dapat diberhentikan oleh RUPS berdasarkan alasan lainnya yang dinilai tepat oleh RUPS demi kepentingan dan tujuan Perseroan.
 13. Keputusan pemberhentian sebagaimana dimaksud pada ayat 10 dengan alasan sebagaimana dimaksud pada ayat 11 pasal ini diambil setelah yang bersangkutan diberi kesempatan untuk membela diri.
 14. Pemberhentian karena alasan sebagaimana dimaksud pada ayat 11 huruf c dan d pasal ini merupakan pemberhentian dengan tidak hormat.
 15. Antara para anggota Direksi dan antara anggota Direksi dengan anggota Dewan Komisaris tidak boleh ada hubungan keluarga sedarah sampai dengan derajat kedua, baik menurut garis lurus maupun garis ke samping atau hubungan semenda (menantu atau ipar).
 16. Dalam hal terjadi keadaan sebagaimana dimaksud pada ayat 15 pasal ini, RUPS berwenang memberhentikan salah seorang di antara mereka.
 17. Para anggota Direksi dapat diberi gaji berikut fasilitas dan/ atau tunjangan lainnya termasuk santunan purna jabatan yang jumlahnya ditentukan oleh RUPS dan wewenang tersebut dapat dilimpahkan kepada Dewan Komisaris.
 18. Apabila oleh suatu sebab jabatan anggota Direksi Perseroan lowong yang mengakibatkan jumlah anggota Direksi kurang dari 2 (dua) orang atau tidak adanya Direktur Utama sebagaimana ditentukan dalam Pasal 11 ayat 1, maka dalam waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari setelah terjadi lowongan, harus diselenggarakan RUPS untuk mengisi jabatan anggota Direksi yang lowong tersebut.
 19. Apabila pada suatu waktu oleh sebab apapun seluruh jabatan anggota Direksi Perseroan lowong, maka dalam waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari setelah terjadi lowongan, harus diselenggarakan RUPS untuk mengisi lowongan jabatan Direksi tersebut.
- Selama jabatan seluruh anggota Direksi tersebut lowong dan RUPS belum mengisi jabatan Direksi yang lowong sebagaimana dimaksud pada ayat ini, maka untuk sementara Perseroan diurus oleh Dewan Komisaris, dengan kekuasaan dan wewenang yang sama.
20. a. Seorang anggota Direksi berhak mengundurkan diri dari jabatannya dengan memberitahukan secara tertulis mengenai maksudnya tersebut kepada Perseroan.
 - b. Perseroan wajib menyelenggarakan RUPS untuk memutuskan permohonan pengunduran diri anggota Direksi dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari setelah diterimanya surat pengunduran diri.
 - c. Dalam hal Perseroan tidak menyelenggarakan RUPS dalam jangka waktu sebagaimana dimaksud dalam ayat ini, maka dengan lampanya kurun waktu tersebut, pengunduran diri anggota Direksi menjadi sah tanpa memerlukan persetujuan RUPS, namun Perseroan wajib menyampaikan laporan/pengunduran diri tersebut dalam RUPS yang akan datang.

- d. Sebelum pengunduran diri berlaku efektif, anggota Direksi yang bersangkutan tetap berkewajiban menyelesaikan tugas dan tanggung jawabnya sesuai dengan Anggaran Dasar dan peraturan perundang-undangan.
 - e. Direksi yang mengundurkan diri baru bebas dari tanggung jawab setelah memperoleh pembebasan tanggung jawab dari RUPS Tahunan.
 - f. Dalam hal anggota Direksi mengundurkan diri sehingga mengakibatkan jumlah anggota Direksi masing-masing menjadi kurang dari 2 (dua) orang, maka pengunduran diri tersebut sah apabila telah ditetapkan oleh RUPS dan telah diangkat anggota Direksi yang baru, sehingga memenuhi persyaratan minimal jumlah anggota Direksi.
21. Jabatan anggota Direksi dengan sendirinya berakhir apabila:
- a. Meninggal dunia;
 - b. Masa jabatannya berakhir;
 - c. Dinyatakan pailit atau ditaruh di bawah pengampuan berdasarkan suatu keputusan pengadilan;
 - d. Pengunduran dirinya efektif sebagaimana dimaksud dalam ayat 20 pasal ini; atau
 - e. Tidak lagi memenuhi persyaratan sebagai anggota Direksi berdasarkan peraturan perundang-undangan.
22. Bagi anggota Direksi yang berhenti sebelum maupun setelah masa jabatannya berakhir, kecuali berhenti karena meninggal dunia, maka yang bersangkutan wajib menyampaikan pertanggungjawaban atas tindakan-tindakannya yang belum diterima pertanggung-jawabannya oleh RUPS.
23. Anggota Direksi dapat diberhentikan untuk sementara waktu oleh Dewan Komisaris apabila mereka bertindak bertentangan dengan Anggaran Dasar ini atau terdapat indikasi melakukan kerugian Perseroan atau melalaikan kewajibannya atau terdapat alasan yang mendesak bagi Perseroan, dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan sebagai berikut:
- a. Keputusan Dewan Komisaris mengenai pemberhentian sementara anggota Direksi dilakukan sesuai dengan tata cara pengambilan keputusan Dewan Komisaris.
 - b. Pemberhentian sementara dimaksud harus diberitahukan secara tertulis kepada yang bersangkutan disertai alasan yang menyebabkan tindakan tersebut dengan tembusan kepada Direksi.
 - c. Pemberitahuan sebagaimana dimaksud dalam huruf b ayat ini disampaikan dalam waktu paling lambat 2 (dua) hari setelah ditetapkannya pemberhentian sementara tersebut.
 - d. Anggota Direksi yang diberhentikan sementara tidak berwenang menjalankan pengurusan Perseroan serta mewakili Perseroan baik di dalam maupun di luar pengadilan.
 - e. Dalam jangka waktu paling lambat 45 (empat puluh lima) hari setelah pemberhentian sementara dimaksud harus diselenggarakan RUPS oleh Dewan Komisaris yang akan memutuskan apakah mencabut atau menguatkan keputusan pemberhentian sementara tersebut.
 - f. Dalam RUPS sebagaimana dimaksud pada huruf e ayat ini, anggota Direksi yang bersangkutan diberi kesempatan untuk membela diri.
 - g. RUPS sebagaimana dimaksud pada huruf e ayat ini dipimpin oleh salah seorang Pemegang Saham yang dipilih oleh dan dari antara Pemegang Saham yang hadir.
 - h. Dalam hal RUPS sebagaimana dimaksud dalam huruf e di atas tidak dapat mengambil keputusan atau setelah lewatnya jangka waktu dimaksud RUPS tidak diselenggarakan, maka pemberhentian sementara anggota Direksi menjadi batal.
 - i. Pemberhentian sementara tidak dapat diperpanjang atau ditetapkan kembali dengan alasan yang sama, apabila pemberhentian sementara dinyatakan batal sebagaimana dimaksud pada huruf h ayat ini.
 - j. Apabila RUPS membatalkan pemberhentian sementara atau terjadi keadaan sebagaimana dimaksud pada huruf h ayat ini, maka anggota Direksi yang bersangkutan wajib melaksanakan tugasnya kembali sebagaimana mestinya.
24. Apabila seorang anggota Direksi berhenti atau diberhentikan sebelum masa jabatannya berakhir, maka masa jabatan pengantinya adalah sebagaimana dimaksud Pasal 11 ayat 8 a, kecuali RUPS menentukan lain.
25. Dalam hal terdapat penambahan anggota Direksi maka masa jabatan anggota Direksi tersebut adalah sebagaimana dimaksud Pasal 11 ayat 8 a, kecuali RUPS menentukan lain.

-
26. Anggota Direksi dilarang memangku jabatan rangkap sebagaimana tersebut di bawah ini, yaitu:
- Anggota Direksi pada Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, Badan Usaha Milik Swasta; dan/atau
 - Anggota Dewan Komisaris pada Badan Usaha Milik Negara; dan/atau
 - Jabatan struktural dan fungsional lainnya pada instansi/lembaga pemerintah pusat dan atau daerah;
 - Pengurus partai politik dan/atau calon/anggota legislatif; dan/atau calon kepala daerah/wakil kepala daerah.
 - Jabatan yang dapat menimbulkan benturan kepentingan dan/atau jabatan lainnya sesuai dengan ketentuan dalam peraturan perundang-undangan.
27. Untuk perangkapan jabatan Direksi yang tidak termasuk dalam ketentuan ayat 26 pasal ini diperlukan persetujuan dari Rapat Dewan Komisaris.

TUGAS, WEWENANG DAN KEWAJIBAN DIREKSI PASAL 12

1. Direksi bertugas menjalankan segala tindakan yang berkaitan dengan pengurusan Perseroan untuk kepentingan Perseroan dan sesuai dengan maksud dan tujuan Perseroan serta mewakili Perseroan baik di dalam maupun di luar Pengadilan tentang segala hal dan segala kejadian dengan pembatasan-pembatasan sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan, Anggaran Dasar dan/atau Keputusan RUPS.
2. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat 1 pasal ini, maka:
 - Direksi berwenang untuk:
 - Menetapkan kebijakan kepengurusan Perseroan;
 - Mengatur penyerahan kekuasaan Direksi untuk mewakili Perseroan di dalam dan di luar pengadilan kepada seorang atau beberapa orang anggota Direksi yang khusus ditunjuk untuk itu atau kepada seorang atau beberapa orang pegawai Perseroan baik sendiri-sendiri maupun bersama-sama atau kepada orang lain dan mengatur penyerahan kekuasaan Direksi untuk mewakili Perseroan kepada Kepala Cabang atau Kepala Perwakilan di dalam atau di luar negeri;
 - Mengatur ketentuan-ketentuan tentang kepegawaian Perseroan termasuk penetapan gaji, pensiun atau jaminan hari tua dan penghasilan lain bagi pegawai Perseroan berdasarkan peraturan perundang-undangan, dengan ketentuan penetapan gaji, pensiun atau jaminan hari tua dan penghasilan lain bagi pegawai Perseroan yang melampaui kewajiban yang ditetapkan peraturan perundang-undangan, harus mendapat persetujuan Dewan Komisaris.
 - Mengangkat dan memberhentikan pegawai Perseroan berdasarkan peraturan kepegawaian Perseroan dan peraturan perundang-undangan;
 - Mengangkat dan memberhentikan Sekretaris Perusahaan;
 - Melakukan segala tindakan dan perbuatan lainnya mengenai pengurusan maupun pemilikan kekayaan Perseroan, mengikat Perseroan dengan pihak lain dan/atau pihak lain dengan Perseroan, termasuk tetapi tidak terbatas pada optimalisasi pemanfaatan aset Perseroan, dengan pembatasan-pembatasan sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan, Anggaran Dasar dan/atau Keputusan RUPS.
 - Direksi berkewajiban untuk:
 - Mengusahakan dan menjamin terlaksananya usaha dan kegiatan Perseroan sesuai dengan maksud dan tujuan serta kegiatan usahanya;
 - Menyiapkan Rencana Jangka Panjang Perseroan, Rencana Kerja dan Anggaran Tahunan Perseroan dan rencana kerja lainnya, berikut perubahannya serta menyampaikannya paling lambat 60 (enam puluh) hari sebelum tahun buku baru dimulai kepada Dewan Komisaris untuk mendapatkan persetujuan;
 - Memberikan penjelasan kepada Dewan Komisaris mengenai Rencana Jangka Panjang Perseroan dan Rencana Kerja dan Anggaran Perseroan;
 - Membuat Daftar Pemegang Saham, Daftar Khusus, Risalah RUPS, dan Risalah Rapat Direksi;



Garuda Indonesia

- b.5. Membuat Laporan Tahunan sebagai wujud pertanggungjawaban pengurusan Perseroan, serta dokumen keuangan Perseroan sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang tentang Dokumen Perusahaan;
 - b.6. Menyusun Laporan Keuangan berdasarkan Standar Akuntansi Keuangan dan menyerahkannya kepada Akuntan Publik untuk diaudit;
 - b.7. Menyampaikan Laporan Tahunan setelah ditelaah oleh Dewan Komisaris dalam jangka waktu paling lambat 5 (lima) bulan setelah tahun buku Perseroan berakhir kepada RUPS untuk disetujui dan disahkan;
 - b.8. Memberikan penjelasan kepada RUPS mengenai Laporan Tahunan;
 - b.9. Menyampaikan Neraca dan Laporan Laba Rugi yang telah disahkan oleh RUPS kepada Menteri yang membidangi hukum dan Hak Asasi Manusia sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
 - b.10. memelihara Daftar Pemegang Saham, Daftar Khusus, Risalah RUPS, Risalah Rapat Dewan Komisaris dan Risalah Rapat Direksi, Laporan Tahunan dan dokumen keuangan Perseroan sebagaimana dimaksud pada huruf b.4 dan b.5 ayat ini, dan dokumen Perseroan lainnya;
 - b.11. Menyimpan di tempat kedudukan Perseroan: Daftar Pemegang Saham, Daftar Khusus, Risalah RUPS, Risalah Rapat Dewan Komisaris dan Risalah Rapat Direksi, Laporan Tahunan dan dokumen keuangan Perseroan serta dokumen Perseroan lainnya;
 - b.12. Menyusun sistem akuntansi sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan dan berdasarkan prinsip-prinsip pengendalian intern, terutama pemisahan fungsi pengurusan, pencatatan, penyimpanan, dan pengawasan;
 - b.13. Memberikan laporan berkala menurut cara dan waktu sesuai dengan ketentuan yang berlaku, serta laporan lainnya setiap kali diminta oleh Dewan Komisaris dan/atau pemegang saham Seri A Dwiwarna, dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan khususnya peraturan di bidang Pasar Modal;
 - b.14. Menyiapkan susunan organisasi Perseroan lengkap dengan perincian dan tugasnya;
 - b.15. Memberikan penjelasan tentang segala hal yang ditanyakan atau yang diminta anggota Dewan Komisaris dan pemegang saham Seri A Dwiwarna, dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan khususnya peraturan di bidang Pasar Modal;
 - b.16. Menyusun dan menetapkan *blue print* organisasi Perseroan;
 - b.17. Menjalankan kewajiban-kewajiban lainnya sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Anggaran Dasar ini dan yang ditetapkan oleh RUPS berdasarkan peraturan perundang-undangan.
3. Dalam melaksanakan tugasnya, Direksi wajib mencurahkan tenaga, pikiran, perhatian dan pengabdiannya secara penuh pada tugas, kewajiban dan pencapaian tujuan Perseroan.
4. Dalam melaksanakan tugasnya, anggota Direksi harus mematuhi Anggaran Dasar Perseroan dan peraturan perundang-undangan serta wajib melaksanakan prinsip-prinsip profesionalisme, efisiensi, transparansi, kemandirian, akuntabilitas, pertanggungjawaban serta kewajiban.
5. Setiap anggota Direksi wajib dengan itikad baik dan penuh tanggung jawab menjalankan tugas untuk kepentingan dan usaha Perseroan dengan mengindahkan perundang-undangan.
6. Setiap anggota Direksi bertanggung jawab penuh secara pribadi apabila yang bersangkutan bersalah atau lalai menjalankan tugasnya untuk kepentingan dan usaha Perseroan, kecuali anggota Direksi yang bersangkutan dapat membuktikan:
 - a. kerugian tersebut bukan karena kesalahan atau kelalaianya;
 - b. telah melakukan pengurusan dengan itikad baik dan kehati-hatian untuk kepentingan dan sesuai dengan maksud dan tujuan Perseroan;
 - c. tidak mempunyai benturan kepentingan baik langsung maupun tidak langsung atas tindakan pengurusan yang mengakibatkan kerugian; dan
 - d. telah mengambil tindakan untuk mencegah timbul atau berlanjutnya kerugian tersebut.
7. Dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan dan ketentuan di bidang Pasar Modal, perbuatan-perbuatan Direksi di bawah ini harus mendapat persetujuan tertulis dari Dewan Komisaris untuk:

- a. memindah tangankan dan menghapuskan aktiva tetap milik Perseroan dalam nilai yang melebihi batas yang dari waktu ke waktu ditetapkan oleh Dewan Komisaris;
 - b. mengadakan kerjasama dengan badan usaha atau pihak lain, dalam bentuk kerjasama operasi, kontrak manajemen, kerjasama lisensi Bangun Guna Serah (*Build, Operate and Transfer/BOT*), Bangun Guna Milik (*Build, Operate and Own/BOO*) dan perjanjian-perjanjian lain yang mempunyai sifat yang sama, yang jangka waktunya melebihi dari jangka waktu, yang dari waktu ke waktu ditetapkan oleh Dewan Komisaris;
 - c. menerima atau memberikan pinjaman jangka menengah/panjang, dalam nilai yang melebihi batas yang dari waktu ke waktu ditetapkan oleh Dewan Komisaris dengan atau tanpa jaminan, kecuali pinjaman utang atau piutang yang timbul karena transaksi bisnis, dan pinjaman yang diberikan kepada anak perusahaan dengan ketentuan pinjaman kepada anak perusahaan dilaporkan kepada Dewan Komisaris;
 - d. menghapuskan dari pembukuan piutang macet dan persediaan barang mati, dalam nilai yang melebihi batas yang dari waktu ke waktu ditetapkan oleh Dewan Komisaris;
 - e. menetapkan struktur organisasi sampai dengan 1 (satu) tingkat di bawah Direksi;
 - f. membentuk yayasan, organisasi dan atau perkumpulan baik yang berkaitan langsung maupun tidak langsung dengan Perseroan yang dapat berdampak finansial bagi Perseroan;
 - g. membebangkan beban Perseroan yang bersifat tetap dan rutin untuk kegiatan yayasan, organisasi dan atau perkumpulan baik yang berkaitan langsung maupun tidak langsung dengan Perseroan;
 - h. mengusulkan wakil Perseroan untuk menjadi calon anggota direksi dan Dewan Komisaris pada anak Perseroan yang memberikan kontribusi signifikan kepada Perseroan dan atau bernilai strategis yang ditetapkan oleh Dewan Komisaris;
 - i. tidak lagi menagih piutang macet yang telah dihapusbukkan, dalam nilai yang melebihi batas yang dari waktu ke waktu ditetapkan oleh Dewan Komisaris;
 - j. menetapkan dan mengubah logo Perseroan;
 - k. melakukan penyertaan modal pada perseroan lain dalam nilai yang melebihi batas yang dari waktu ke waktu ditetapkan oleh Dewan Komisaris, sepanjang penyertaan modal tersebut tidak memerlukan persetujuan RUPS sesuai dengan peraturan Pasar Modal;
 - l. mendirikan anak perusahaan, sepanjang hal tersebut tidak memerlukan persetujuan RUPS sesuai dengan peraturan Pasar Modal;
 - m. melepaskan penyertaan modal pada anak perusahaan, sepanjang hal tersebut tidak memerlukan persetujuan RUPS sesuai dengan peraturan Pasar Modal;
 - n. melakukan penggabungan, peleburan, pengambilalihan, pemisahan dan pembubaran anak perusahaan, sepanjang hal tersebut tidak memerlukan persetujuan RUPS sesuai dengan peraturan Pasar Modal;
 - o. menetapkan gaji, pensiun atau jaminan hari tua dan penghasilan lain bagi pegawai Perseroan yang melampaui kewajiban yang ditetapkan peraturan perundang-undangan;
 - p. mengikat Perseroan sebagai penjamin (*borg atau avalist*) yang mempunyai akibat keuangan yang melebihi jumlah tertentu yang ditetapkan oleh Dewan Komisaris.
8. Dalam waktu 30 (tiga puluh) hari sejak diterimanya permohonan atau penjelasan dan dokumen secara lengkap dari Direksi, Dewan Komisaris harus memberikan keputusan sebagaimana dimaksud pada ayat 7 pasal ini.
 9. Perbuatan-perbuatan di bawah ini hanya dapat dilakukan oleh Direksi setelah mendapat persetujuan dari RUPS dengan memperhatikan ketentuan perundang-undangan dibidang Pasar Modal, untuk:
 - a. melakukan transaksi material sebagaimana ditentukan dalam peraturan perundang-undangan di Pasar Modal;
 - b. melakukan transaksi yang mengandung benturan kepentingan sebagaimana ditentukan dalam peraturan perundang-undangan di Pasar Modal;
 - c. melakukan transaksi lain, guna memenuhi peraturan perundang-undangan di Pasar Modal.
 10. Direksi wajib meminta persetujuan RUPS untuk:
 - a. mengalihkan kekayaan Perseroan dalam jangka waktu 1 (satu) tahun buku; atau
 - b. menjadikan jaminan utang kekayaan Perseroan;
 - c. yang merupakan lebih dari 50% (lima puluh persen) dari jumlah kekayaan bersih Perseroan dalam 1 (satu) transaksi atau lebih, baik yang berkaitan satu sama lain maupun tidak.

11. Dalam rangka melaksanakan kebijakan kepengurusan Perseroan:
 - a. Direktur Utama berhak dan berwenang bertindak untuk dan atas nama Direksi serta mewakili Perseroan.
 - b. Dalam hal Direktur Utama tidak hadir atau berhalangan karena sebab apapun juga, hal mana tidak perlu dibuktikan kepada pihak ketiga, maka salah seorang Direktur yang ditetapkan berdasarkan keputusan Rapat Direksi, berwenang bertindak untuk dan atas nama Direksi serta mewakili Perseroan.
12. Direksi untuk perbuatan tertentu, berhak pula mengangkat seseorang atau lebih sebagai wakil atau kuasanya, dengan memberikan kepadanya atau kepada mereka kekuasaan untuk perbuatan tertentu tersebut yang diatur dalam surat kuasa.
13. Pembagian tugas dan wewenang setiap anggota Direksi ditetapkan oleh RUPS. Dalam hal RUPS tidak menetapkan pembagian tugas dan wewenang tersebut, maka pembagian tugas dan wewenang di antara Direksi ditetapkan berdasarkan keputusan Direksi.
14. Direksi dalam mengurus Perseroan melaksanakan keputusan yang diberikan oleh RUPS sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan dan/atau Anggaran Dasar ini.
15. Anggota Direksi tidak berwenang mewakili Perseroan apabila :
 - a. Terjadi perkara di depan Pengadilan antara Perseroan dengan anggota Direksi yang bersangkutan; atau
 - b. Anggota Direksi yang bersangkutan mempunyai benturan kepentingan dengan Perseroan.
16. Dalam hal terdapat keadaan sebagaimana dimaksud dalam ayat 15 huruf b pasal ini, yang berhak mewakili Perseroan adalah:
 - a. Anggota Direksi lainnya yang tidak mempunyai benturan kepentingan dengan Perseroan;
 - b. Dewan Komisaris dalam hal seluruh anggota Direksi mempunyai benturan kepentingan dengan Perseroan; atau
 - c. Pihak lain yang ditunjuk oleh RUPS dalam hal seluruh anggota Direksi atau Dewan Komisaris mempunyai benturan kepentingan dengan Perseroan.

RAPAT DIREKSI PASAL 13

1. Penyelenggaraan Rapat Direksi dapat dilakukan setiap waktu apabila:
 - a. dipandang perlu oleh seorang atau lebih anggota Direksi;
 - b. atas permintaan tertulis dari seorang atau lebih anggota Dewan Komisaris; atau
 - c. atas permintaan tertulis dari 1 (satu) orang atau lebih pemegang saham yang bersama-sama mewakili 1/10 (satu per sepuluh) atau lebih dari jumlah seluruh saham dengan hak suara.
2. Rapat Direksi dianggap sah apabila diadakan di tempat kedudukan Perseroan atau di tempat kegiatan usahanya yang utama di dalam wilayah Republik Indonesia.
3. Rapat Direksi yang diselenggarakan di tempat lain selain tersebut pada ayat 5 pasal ini dianggap sah dan dapat mengambil keputusan apabila dilaksanakan di dalam wilayah Republik Indonesia dan dihadiri oleh seluruh anggota Direksi atau wakilnya yang sah.
4. Panggilan Rapat Direksi dilakukan secara tertulis atau sarana lainnya oleh anggota Direksi yang berhak mewakili Perseroan dan disampaikan dalam jangka waktu paling lambat 3 (tiga) hari sebelum rapat diadakan atau dalam waktu yang lebih singkat jika dalam keadaan mendesak dengan tidak memperhitungkan tanggal panggilan dan tanggal rapat.
5. Dalam panggilan rapat sebagaimana dimaksud dalam ayat 4 Pasal ini harus menjelaskan acara, tanggal, waktu dan tempat rapat.
6. Panggilan Rapat terlebih dahulu tidak disyaratkan apabila semua anggota Direksi hadir dalam rapat.

7. Rapat Direksi adalah sah dan berhak mengambil keputusan yang mengikat apabila dihadiri oleh lebih dari 1/2 (satu per dua) jumlah anggota Direksi atau wakilnya yang sah dengan memperhatikan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat 6 Pasal ini.
8. Dalam mata acara lain-lain, rapat Direksi tidak berhak mengambil keputusan kecuali semua anggota Direksi atau wakilnya yang sah, hadir dan menyetujui penambahan mata acara rapat.
9. Semua Rapat Direksi dipimpin oleh Direktur Utama.
10. Apabila Direktur Utama tidak ada atau berhalangan karena sebab apapun, hal mana tidak perlu dibuktikan kepada pihak ketiga, maka salah seorang anggota Direksi yang hadir memimpin rapat Direksi.
11. Untuk memberikan suara dalam pengambilan keputusan, seorang anggota Direksi dapat diwakili dalam rapat hanya oleh anggota Direksi lainnya berdasarkan kuasa tertulis yang diberikan khusus untuk keperluan itu.
12. Seorang anggota Direksi hanya dapat mewakili seorang anggota Direksi lainnya.
13. Semua keputusan dalam rapat Direksi diambil dengan musyawarah untuk mufakat.
14. Dalam hal keputusan tidak dapat diambil dengan musyawarah mufakat, maka keputusan diambil dengan suara terbanyak biasa.
15. Setiap anggota Direksi berhak mengeluarkan 1 (satu) suara dan tambahan 1 (satu) suara untuk anggota Direksi yang diwakilinya.
16. Apabila jumlah suara yang setuju dan yang tidak setuju sama banyaknya, maka keputusan rapat adalah yang sesuai dengan pendapat ketua rapat dengan tetap memperhatikan ketentuan mengenai pertanggungjawaban.
17. Dalam hal usulan lebih dari dua alternatif dan hasil pemungutan suara belum mendapatkan satu alternatif dengan suara lebih dari ½ (satu per dua) bagian dari jumlah suara yang dikeluarkan, maka dilakukan pemilihan ulang terhadap dua usulan yang memperoleh suara terbanyak sehingga salah satu usulan memperoleh suara lebih dari ½ (satu per dua) bagian dari jumlah suara yang dikeluarkan.
18. Suara blanko (abstain) dianggap menyetujui usul yang diajukan dalam Rapat dan bertanggung jawab atas hasil keputusan rapat.
19. Suara yang tidak sah dianggap tidak ada dan tidak dihitung dalam menentukan jumlah suara yang dikeluarkan dalam rapat.
20. Direksi dapat juga mengambil keputusan-keputusan yang sah dan mengikat tanpa mengadakan Rapat Direksi, dengan ketentuan bahwa semua anggota Direksi telah diberitahukan secara tertulis tentang usul-usul yang bersangkutan dan semua anggota Direksi memberikan persetujuan mengenai usul yang diajukan secara tertulis serta menandatangani persetujuan tersebut.
21. Keputusan yang diambil dengan cara demikian mempunyai kekuatan yang sama dengan keputusan yang diambil dengan sah dalam Rapat Direksi.
22. Dalam setiap rapat Direksi harus dibuat risalah Rapat yang ditandatangani oleh Ketua Rapat Direksi dan seluruh anggota Direksi yang hadir, yang berisi hal-hal yang dibicarakan (termasuk pernyataan ketidaksetujuan/dissenting opinion anggota Direksi, jika ada) dan hal-hal yang diputuskan. Direksi menyampaikan salinan risalah Rapat Direksi kepada Dewan Komisaris apabila diminta untuk diketahui.

DEWAN KOMISARIS
PASAL 14

1. Dewan Komisaris terdiri dari sekurang-kurangnya 2 (dua) orang dan paling banyak sama dengan jumlah anggota Direksi, seorang diantaranya diangkat sebagai Komisaris Utama.
2. Dewan Komisaris merupakan majelis dan setiap anggota Dewan Komisaris tidak dapat bertindak sendiri-sendiri, melainkan berdasarkan keputusan Dewan Komisaris.

3. Persyaratan anggota Dewan Komisaris wajib mengikuti ketentuan:
 - a. UUPT;
 - b. peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal; dan
 - c. peraturan perundang-undangan yang terkait dengan kegiatan usaha Perseroan.
4. Yang dapat diangkat sebagai anggota Dewan Komisaris adalah orang perseorangan yang cakap melakukan perbuatan hukum, kecuali dalam waktu 5 (lima) tahun sebelum pengangkatannya pernah:
 - a. dinyatakan pailit;
 - b. menjadi anggota Direksi atau anggota Dewan Komisaris atau anggota Dewan Pengawas yang dinyatakan bersalah menyebabkan suatu Perseroan atau Perum dinyatakan pailit; atau
 - c. dihukum karena melakukan tindak pidana yang merugikan keuangan negara dan/atau BUMN dan/atau yang berkaitan dengan sektor keuangan.
5. Pemenuhan persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat 3 dan 4 pasal ini, dibuktikan dengan surat pernyataan yang ditandatangani oleh calon anggota Dewan Komisaris dan surat tersebut disimpan oleh Perseroan.
6. Akibat hukum dari tidak dipenuhinya persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat 3 dan 4 pasal ini adalah sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
7. Anggota Dewan Komisaris diangkat dan diberhentikan oleh RUPS yang dihadiri dan disetujui oleh pemegang saham Seri A Dwiwarna, dengan memperhatikan ketentuan dalam Anggaran Dasar ini.
8. Para anggota Dewan Komisaris diangkat oleh RUPS, dari calon atau calon-calon yang diajukan oleh pemegang saham Seri A Dwiwarna dan/atau seorang pemegang saham yang mewakili sekurang-kurangnya 10% (sepuluh persen) dari jumlah seluru saham Perseroan yang ditempatkan dengan hak suara yang sah, dan pencalonan tersebut mengikat bagi RUPS.
9. Para anggota Dewan Komisaris diangkat untuk jangka waktu terhitung sejak tanggal yang ditetapkan oleh RUPS yang mengangkatnya dan berakhir pada penutupan RUPS Tahunan yang ke-5 (lima) setelah tanggal pengangkatannya, namun dengan tidak mengurangi hak dari RUPS untuk sewaktu-waktu dapat memberhentikan para anggota Dewan Komisaris sebelum masa jabatannya berakhir.

Pemberhentian demikian berlaku sejak penutupan RUPS tersebut, kecuali apabila ditentukan lain oleh RUPS.
10. Dalam hal RUPS tidak menetapkan saat mulai berlakunya pengangkatan dan pemberhentian anggota Dewan Komisaris, maka pengangkatan dan pemberhentian anggota Dewan Komisaris tersebut mulai berlaku sejak ditutupnya RUPS.
11. Pemberhentian anggota Dewan Komisaris sebagaimana dimaksud pada ayat 9 pasal ini dilakukan apabila berdasarkan kenyataan, anggota Dewan Komisaris yang bersangkutan antara lain:
 - a. Tidak dapat melaksanakan tugasnya dengan baik; dan/atau
 - b. tidak melaksanakan ketentuan peraturan perundang-undangan dan/atau ketentuan Anggaran Dasar ini; dan/atau
 - c. terlibat dalam tindakan yang merugikan Perseroan dan/atau Negara; dan/atau
 - d. dinyatakan bersalah dengan putusan Pengadilan yang mempunyai kekuatan hukum yang tetap.
12. Di samping alasan pemberhentian anggota Dewan Komisaris sebagaimana dimaksud pada ayat 11 huruf a sampai dengan d pasal ini, anggota Dewan Komisaris dapat diberhentikan oleh RUPS berdasarkan alasan lainnya yang dinilai tepat oleh RUPS demi kepentingan dan tujuan Perseroan.
13. Rencana pemberhentian anggota Dewan Komisaris sebagaimana dimaksud pada ayat 9 pasal ini diberitahukan kepada anggota Dewan Komisaris yang bersangkutan secara lisan atau tertulis oleh Pemegang Saham.
14. Keputusan pemberhentian sebagaimana dimaksud pada ayat 9 dengan alasan sebagaimana dimaksud pada ayat 11 pasal ini diambil setelah yang bersangkutan diberi kesempatan untuk membela diri.

15. Pemberhentian karena alasan sebagaimana dimaksud pada ayat 11 huruf c dan d pasal ini merupakan pemberhentian dengan tidak hormat.
16. Antara para anggota Dewan Komisaris dan antara anggota Dewan Komisaris dengan anggota Direksi tidak boleh ada hubungan keluarga sedarah sampai dengan derajat kedua baik menurut garis lurus maupun garis kesamping atau hubungan semenda (menantu atau ipar).
17. Dalam hal terjadi keadaan sebagaimana dimaksud pada ayat 16 pasal ini, maka RUPS berwenang memberhentikan salah seorang di antara mereka.
18. Anggota Dewan Komisaris diberikan honorarium dan tunjangan/fasilitas termasuk tantiem dan santunan purna jabatan yang jenis dan jumlahnya ditetapkan oleh RUPS dengan memperhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
19. Pembagian kerja diantara para anggota Dewan Komisaris diatur oleh mereka sendiri, dan untuk kelancaran tugasnya Dewan Komisaris dapat dibantu oleh Sekretaris Dewan Komisaris yang diangkat oleh Dewan Komisaris.
20. Apabila oleh suatu sebab jabatan anggota Dewan Komisaris lowong sehingga menyebabkan anggota Dewan Komisaris kurang dari 2 (dua) orang, atau tidak adanya Komisaris Utama sebagaimana ditentukan dalam Pasal 14 ayat 1, maka RUPS harus diselenggarakan dalam waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari setelah terjadi lowongan, untuk mengisi lowongan tersebut;
21. Apabila karena sebab apapun juga Perseroan tidak mempunyai seorangpun anggota Dewan Komisaris, maka dalam waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari setelah terjadi lowongan, harus diselenggarakan RUPS untuk mengisi jabatan anggota Dewan Komisaris yang lowong tersebut;
22.
 - a. Seorang anggota Dewan Komisaris berhak mengundurkan diri dari jabatannya dengan memberitahukan secara tertulis mengenai maksudnya tersebut kepada Perseroan.
 - b. Perseroan wajib menyelenggarakan RUPS untuk memutuskan permohonan pengunduran diri anggota Dewan Komisaris dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari setelah diterimanya surat pengunduran diri.
 - c. Dalam hal Perseroan tidak menyelenggarakan RUPS dalam jangka waktu sebagaimana dimaksud dalam ayat ini, maka dengan lampanya kurun waktu tersebut, pengunduran diri anggota Dewan Komisaris menjadi sah tanpa memerlukan persetujuan RUPS, namun Perseroan wajib menyampaikan laporan/pengunduran diri tersebut dalam RUPS yang akan datang.
 - d. Sebelum pengunduran diri berlaku efektif, anggota Dewan Komisaris yang bersangkutan tetap berkewajiban menyelesaikan tugas dan tanggung jawabnya sesuai dengan Anggaran Dasar dan peraturan perundang-undangan.
 - e. Dalam hal anggota Dewan Komisaris mengundurkan diri sehingga mengakibatkan jumlah anggota Dewan Komisaris masing-masing menjadi kurang dari 2 (dua) orang, maka pengunduran diri tersebut sah apabila telah ditetapkan oleh RUPS dan telah diangkat anggota Dewan Komisaris yang baru, sehingga memenuhi persyaratan minimal jumlah anggota Dewan Komisaris.
24. Jabatan anggota Dewan Komisaris dengan sendirinya berakhir apabila:
 - a. meninggal dunia;
 - b. masa jabatannya berakhir;
 - c. dinyatakan pailit atau ditaruh di bawah pengampuan berdasarkan suatu keputusan pengadilan;
 - d. pengunduran dirinya efektif;
 - e. tidak lagi memenuhi persyaratan sebagai anggota Dewan Komisaris berdasarkan peraturan perundang-undangan.
25. Ketentuan sebagaimana ayat 23 huruf e pasal ini termasuk tetapi tidak terbatas pada rangkap jabatan yang dilarang.
26. Bagi anggota Dewan Komisaris yang berhenti sebelum maupun setelah masa jabatannya berakhir kecuali berhenti karena meninggal dunia, maka yang bersangkutan tetap bertanggung jawab atas tindakan-tindakannya yang belum diterima pertanggungjawabannya oleh RUPS.

27. Apabila seorang anggota Dewan Komisaris berhenti atau diberhentikan sebelum masa jabatannya berakhir, maka masa jabatan penggantinya adalah sebagaimana dimaksud Pasal 14 ayat 9, kecuali RUPS menentukan lain.
28. Dalam hal terdapat penambahan anggota Dewan Komisaris maka masa jabatan anggota Dewan Komisaris tersebut adalah sebagaimana dimaksud Pasal 14 ayat 9, kecuali RUPS menentukan lain.
29. Anggota Dewan Komisaris dilarang memangku jabatan rangkap sebagai:
 - a. Anggota Direksi pada Badan usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, Badan Usaha Milik Swasta;
 - b. Pengurus partai politik dan/atau anggota legislatif dan/atau calon kepala daerah/wakil kepala daerah;
 - c. Jabatan lainnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan/atau
 - d. Jabatan lain yang dapat menimbulkan benturan kepentingan.

**TUGAS, WEWENANG DAN KEWAJIBAN DEWAN KOMISARIS
PASAL 15**

1. Dewan Komisaris bertugas melakukan pengawasan terhadap kebijakan pengurusan, jalannya pengurusan Perseroan oleh Direksi termasuk pengawasan terhadap pelaksanaan Rencana Jangka Panjang Perseroan, Rencana Kerja dan Anggaran Tahunan Perseroan serta ketentuan Anggaran Dasar dan Keputusan RUPS, serta peraturan perundang-undangan, untuk kepentingan Perseroan dan sesuai dengan maksud dan tujuan Perseroan, serta melakukan tugas yang secara khusus diberikan kepadanya menurut Anggaran Dasar, perundang-undangan dan/atau keputusan RUPS.
2. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat 1 pasal ini, maka:
 - a. Dewan Komisaris berwenang untuk:
 - a.1. memeriksa buku-buku, surat-surat bukti, persediaan barang-barang, memeriksa dan mencocokkan keadaan uang kas (untuk keperluan verifikasi) dan lain-lain surat berharga serta mengetahui segala tindakan yang telah dijalankan oleh Direksi;
 - a.2. memasuki bangunan-bangunan dan halaman-halaman atau tempat-tempat lain yang dipergunakan atau dikuasai oleh Perseroan;
 - a.3. meminta keterangan/penjelasan dari Direksi dan/atau pejabat lainnya mengenai segala persoalan yang menyangkut pengelolaan Perseroan dan Direksi harus memberikan semua keterangan/penjelasan yang berkenaan dengan Perseroan sebagaimana diperlukan oleh Komisaris;
 - a.4. mengetahui segala kebijakan dan tindakan yang telah dan akan dijalankan oleh Direksi;
 - a.5. meminta Direksi dan/atau pejabat lainnya di bawah Direksi dengan sepengetahuan Direksi untuk menghadiri Rapat Dewan Komisaris;
 - a.6. mengangkat dan memberhentikan seorang Sekretaris Dewan Komisaris (jika dianggap perlu);
 - a.7. memberhentikan sementara anggota Direksi sesuai dengan ketentuan Anggaran Dasar ini;
 - a.8. membentuk Komite Audit, Komite Remunirasi dan Nominasi, Komite Pemantau Risiko, dan komite lainnya jika dianggap perlu dengan memperhatikan kemampuan Perseroan;
 - a.9. menggunakan tenaga ahli untuk hal tertentu dan dalam jangka waktu tertentu atas beban Perseroan, jika dianggap perlu dan dengan memperhatikan ketentuan yang berlaku.
 - a.10. melakukan tindakan pengurusan Perseroan dalam keadaan tertentu untuk jangka waktu tertentu sesuai dengan ketentuan Anggaran Dasar ini.
 - a.11. menghadiri Rapat Direksi dan memberikan pandangan-pandangan terhadap hal-hal yang dibicarakan;
 - a.12. melaksanakan kewenangan pengawasan lainnya sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, Anggaran Dasar, dan/atau keputusan RUPS;
 - b. Dewan Komisaris berkewajiban untuk:
 - b.1. memberikan nasihat kepada Direksi dalam melaksanakan pengurusan Perseroan ;
 - b.2. memberikan pendapat dan persetujuan Rencana Jangka Panjang Perseroan dan Rencana Kerja dan Anggaran Tahunan Perseroan, serta rencana lainnya, yang disiapkan Direksi, sesuai dengan ketentuan Anggaran Dasar ini;

- b.3. mengikuti, mengawasi perkembangan kegiatan Perseroan, memberikan pendapat dan saran kepada RUPS mengenai setiap masalah yang dianggap penting bagi kepengurusan Perseroan;
 - b.4. melaporkan dengan segera kepada RUPS apabila terjadi gejala menurunnya kinerja Perseroan disertai saran mengenai langkah perbaikan yang harus ditempuh;
 - b.5. mengusulkan kepada RUPS penunjukan Akuntan Publik yang akan melakukan pemeriksaan atas buku-buku Perseroan;
 - b.6. meneliti dan menelaah serta memberikan tanggapan atas laporan berkala dan Laporan Tahunan yang disiapkan Direksi serta menandatangani Laporan Tahunan;
 - b.7. memberikan penjelasan, pendapat dan saran kepada RUPS mengenai Laporan Tahunan, apabila diminta;
 - b.8. membuat risalah Rapat Dewan Komisaris dan menyimpan salinannya ;
 - b.9. melaporkan kepada Perseroan mengenai kepemilikan sahamnya dan/atau keluarganya pada Perseroan tersebut dan Perseroan lain;
 - b.10. memberikan laporan tentang tugas pengawasan yang telah dilakukan selama tahun buku yang baru lampau kepada RUPS;
 - b.11. melaksanakan kewajiban lainnya dalam rangka tugas pengawasan dan pemberian nasihat, sepanjang tidak bertentangan dengan ketentuan, peraturan perundang-undangan, Anggaran Dasar, dan keputusan RUPS;
3. Dalam melaksanakan tugasnya tersebut setiap anggota Dewan Komisaris harus:
- a. Mematuhi Anggaran Dasar dan peraturan perundang-undangan serta prinsip-prinsip profesionalisme, efisiensi, transparansi, kemandirian, akuntabilitas, pertanggungjawaban, serta kewajaran;
 - b. Beritikad baik, penuh kehati-hatian dan bertanggung-jawab dalam menjalankan tugas pengawasan dan pemberian nasihat kepada Direksi untuk kepentingan Perseroan dan sesuai dengan maksud dan tujuan Perseroan.
 - 4. Setiap anggota Dewan Komisaris bertanggung jawab penuh secara pribadi apabila yang bersangkutan bersalah atau lalai menjalankan tugasnya untuk kepentingan dan usaha Perseroan, kecuali anggota Dewan Komisaris yang bersangkutan dapat membuktikan:
 - a. telah melakukan pengawasan dengan itikad baik dan kehati-hatian untuk kepentingan dan sesuai dengan maksud dan tujuan Perseroan;
 - b. tidak mempunyai kepentingan pribadi baik langsung maupun tidak langsung atas tindakan pengurusan Direksi yang mengakibatkan kerugian; dan
 - c. telah memberikan nasehat kepada Direksi untuk mencegah timbul atau berlanjutnya kerugian tersebut.

RAPAT DEWAN KOMISARIS PASAL 16

- 1. Segala keputusan Dewan Komisaris diambil dalam rapat Dewan Komisaris.
- 2. Dalam setiap rapat Dewan Komisaris harus dibuat risalah rapat yang berisi hal-hal yang dibicarakan (termasuk pernyataan ketidaksetujuan/*dissenting opinion* anggota Dewan Komisaris, jika ada) dan hal-hal yang diputuskan.
- 3. Risalah rapat sebagaimana dimaksud pada ayat 2 pasal ini ditandatangani oleh Ketua rapat dan seluruh anggota Dewan Komisaris yang hadir dalam rapat.
- 4. Asli Risalah rapat Dewan Komisaris disampaikan kepada Direksi untuk disimpan dan dipelihara, sedangkan Dewan Komisaris menyimpan salinannya.
- 5. Rapat Dewan Komisaris dianggap sah apabila diadakan di tempat kedudukan Perseroan atau di tempat kegiatan usahanya yang utama di dalam wilayah Republik Indonesia.
- 6. Rapat Dewan Komisaris yang diselenggarakan di tempat lain selain tersebut pada ayat 6 pasal ini, dianggap sah dan dapat mengambil keputusan apabila dilaksanakan di dalam wilayah Republik Indonesia dan dihadiri oleh seluruh anggota Dewan Komisaris.
- 7. Dewan Komisaris mengadakan rapat paling sedikit setiap bulan sekali, dalam rapat tersebut Dewan Komisaris dapat mengundang Direksi.

8. Dewan Komisaris dapat mengadakan rapat sewaktu-waktu atas permintaan 1 (satu) atau beberapa anggota Dewan Komisaris, permintaan Direksi, atau atas permintaan tertulis dari 1 (satu) atau beberapa Pemegang Saham yang mewakili sekurang-kurangnya 1/10 (satu per sepuluh) dari jumlah saham dengan hak suara, dengan menyebutkan hal-hal yang akan dibicarakan.
9. Panggilan Rapat Dewan Komisaris disampaikan secara tertulis atau sarana lainnya oleh Komisaris Utama atau oleh anggota Dewan Komisaris yang ditunjuk oleh Komisaris Utama dan disampaikan dalam jangka waktu paling lambat 3 (tiga) hari sebelum rapat diadakan atau dalam waktu yang lebih singkat jika dalam keadaan mendesak, dengan tidak memperhitungkan tanggal panggilan dan tanggal rapat.
10. Panggilan rapat sebagaimana dimaksud pada ayat 9 pasal ini harus menjelaskan acara, tanggal, waktu dan tempat rapat.
11. Panggilan rapat tersebut tidak disyaratkan apabila semua anggota Dewan Komisaris hadir dalam rapat.
12. Rapat Dewan Komisaris adalah sah dan berhak mengambil keputusan yang mengikat apabila dihadiri atau diwakili oleh lebih dari 1/2 (satu per dua) jumlah anggota Dewan Komisaris.
13. Dalam mata acara lain-lain, rapat Dewan Komisaris tidak berhak mengambil keputusan kecuali semua anggota Dewan Komisaris atau wakilnya yang sah, hadir dan menyetujui penambahan mata acara rapat.
14. Seorang anggota Dewan Komisaris dapat diwakili dalam rapat hanya oleh anggota Dewan Komisaris lainnya berdasarkan kuasa tertulis yang diberikan khusus untuk keperluan itu.
15. Seorang anggota Dewan Komisaris hanya dapat mewakili seorang anggota Dewan Komisaris lainnya.
16. Semua Rapat Dewan Komisaris dipimpin oleh Komisaris Utama.
17. Dalam hal Komisaris Utama tidak hadir atau berhalangan, rapat Dewan Komisaris dipimpin oleh seorang anggota Dewan Komisaris lainnya yang ditunjuk oleh Komisaris Utama.
18. Dalam hal Komisaris Utama tidak melakukan penunjukan, maka anggota Dewan Komisaris yang paling lama menjabat sebagai anggota Dewan Komisaris bertindak sebagai pimpinan rapat Dewan Komisaris.
19. Dalam hal anggota Dewan Komisaris yang paling lama menjabat sebagai anggota Dewan Komisaris lebih dari satu orang, maka anggota Dewan Komisaris sebagaimana dimaksud pada ayat 18 pasal ini yang tertua dalam usia bertindak sebagai pimpinan rapat.
20. Semua keputusan dalam rapat Dewan Komisaris diambil dengan musyawarah untuk mufakat.
21. Apabila melalui musyawarah tidak tercapai mufakat, maka keputusan rapat Dewan Komisaris diambil dengan suara terbanyak biasa.
22. Setiap anggota Dewan Komisaris berhak untuk mengeluarkan 1 (satu) suara ditambah 1 (satu) suara untuk anggota Dewan Komisaris yang diwakilinya.
23. Apabila jumlah suara yang setuju dan tidak setuju sama banyaknya, maka pimpinan Rapat memutuskan hasil rapat, dengan tetap memperhatikan ketentuan mengenai pertanggungjawaban sebagaimana dimaksud pada Pasal 15 ayat 3, kecuali mengenai diri orang, pengambilan keputusan rapat dilakukan dengan pemilihan secara tertutup.
24. Suara blanko (abstain) dianggap menyetujui usul yang diajukan dalam rapat.
25. Dalam hal usulan lebih dari dua alternatif dan hasil pemungutan suara belum mendapatkan satu alternatif dengan suara lebih dari $\frac{1}{2}$ (satu per dua) bagian dari jumlah suara yang dikeluarkan, maka dilakukan pemilihan ulang terhadap dua usulan yang memperoleh suara terbanyak sehingga salah satu usulan memperoleh suara lebih dari $\frac{1}{2}$ (satu per dua) bagian dari jumlah suara yang dikeluarkan.
26. Suara yang tidak sah dianggap tidak ada dan tidak dihitung dalam menentukan jumlah suara yang dikeluarkan dalam rapat.

27. Dewan Komisaris dapat juga mengambil keputusan-keputusan yang sah dan mengikat tanpa mengadakan Rapat Dewan Komisaris, dengan ketentuan bahwa semua anggota Dewan Komisaris telah diberitahukan secara tertulis tentang usul-usul yang bersangkutan dan semua anggota Dewan Komisaris memberikan persetujuan mengenai usul yang diajukan secara tertulis serta menanda-tangani persetujuan tersebut.
28. Keputusan yang diambil dengan cara demikian mempunyai kekuatan yang sama dengan keputusan yang diambil dengan sah dalam Rapat Dewan Komisaris.

RENCANA KERJA DAN ANGGARAN TAHUNAN PASAL 17

1. Direksi wajib membuat dan melaksanakan Rencana Kerja dan Anggaran Tahunan Perseroan untuk setiap tahun buku, yang sekurang-kurangnya memuat:
 - a. Misi, sasaran usaha, strategi usaha, kebijakan Perusahaan, dan program kerja/kegiatan;
 - b. Anggaran Perseroan yang dirinci atas setiap anggaran program kerja/kegiatan;
 - c. Proyeksi keuangan Perseroan dan anak perusahaan; dan
 - d. Hal-hal lain yang memerlukan persetujuan Dewan Komisaris.
2. Dewan Komisaris wajib menyusun program kerja Dewan Komisaris yang menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari Rencana Kerja dan Anggaran Tahunan Perseroan yang disusun oleh Direksi sebagaimana dimaksud pada ayat 1 pasal ini.
3. Rancangan Rencana Kerja dan Anggaran Tahunan Perseroan yang telah ditandatangani oleh Direksi selanjutnya disampaikan oleh Direksi kepada Dewan Komisaris, paling lambat 60 (enam puluh) hari sebelum tahun buku baru dimulai, untuk mendapatkan persetujuan Dewan Komisaris.
4. Rancangan Rencana Kerja dan Anggaran Tahunan Perseroan disetujui oleh Dewan Komisaris paling lambat 30 (tiga puluh) hari setelah tahun anggaran Perseroan berjalan.
5. Dalam hal rancangan Rencana Kerja dan Anggaran Tahunan Perseroan belum disetujui Dewan Komisaris dalam kurun waktu sebagaimana dimaksud pada ayat 3 pasal ini, maka Rencana Kerja dan Anggaran Tahunan Perseroan sebelumnya yang diberlakukan.

TAHUN BUKU DAN LAPORAN TAHUNAN PASAL 18

1. Tahun buku Perseroan adalah tahun takwim, dan pada akhir bulan Desember dari tiap-tiap tahun, buku-buku Perseroan ditutup.
2. Direksi wajib menyusun Laporan Tahunan yang memuat sekurang-kurangnya:
 - a. laporan Keuangan yang terdiri atas sekurang-kurangnya neraca akhir tahun buku yang baru lampau dalam perbandingan dengan tahun buku sebelumnya, laporan laba rugi dari tahun buku yang bersangkutan, laporan arus kas, dan laporan perubahan ekuitas, serta catatan atas Laporan Keuangan tersebut;
 - b. laporan mengenai kegiatan Perseroan;
 - c. laporan pelaksanaan Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan;
 - d. rincian masalah yang timbul selama tahun buku yang mempengaruhi kegiatan usaha Perseroan;
 - e. laporan mengenai tugas pengawasan yang telah dilaksanakan oleh Dewan Komisaris selama tahun buku yang baru lampau;
 - f. nama anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris;
 - g. gaji dan tunjangan/fasilitas bagi anggota Direksi dan honorarium dan tunjangan/fasilitas bagi anggota Dewan Komisaris Perseroan untuk tahun yang baru lampau (tahun buku yang bersangkutan).
3. Rancangan Laporan Tahunan termasuk Laporan Keuangan yang telah diaudit oleh Akuntan Publik, yang telah ditandatangani oleh seluruh anggota Direksi disampaikan kepada Dewan Komisaris untuk ditelaah dan ditandatangani sebelum disampaikan kepada Pemegang Saham.
4. Dalam hal ada anggota Direksi dan Dewan Komisaris tidak menandatangani Laporan Tahunan dimaksud harus disebutkan alasannya secara tertulis atau alasan tersebut dinyatakan oleh Direksi dalam surat tersendiri yang dilekatkan dalam Laporan Tahunan.

5. Dalam hal terdapat anggota Direksi atau anggota Dewan Komisaris yang tidak menandatangani Laporan Tahunan sebagaimana dimaksud pada ayat 4 pasal ini dan tidak memberi alasan secara tertulis, yang bersangkutan dianggap telah menyetujui isi Laporan Tahunan.
6. Persetujuan Laporan Tahunan, termasuk pengesahan Laporan Keuangan tahunan serta laporan tugas pengawasan Dewan Komisaris, dan keputusan penggunaan laba ditetapkan oleh RUPS.
7. Persetujuan atas Laporan Tahunan termasuk pengesahan laporan keuangan sebagaimana dimaksud pada ayat 2 pasal ini, dilakukan oleh RUPS paling lambat pada akhir bulan kelima setelah tahun buku berakhir.
8. Persetujuan Laporan Tahunan termasuk pengesahan Laporan Keuangan serta laporan tugas pengawasan Dewan Komisaris yang dilakukan oleh RUPS, berarti memberikan pelunasan dan pembebasan tanggung jawab sepenuhnya kepada para anggota Direksi dan Dewan Komisaris atas pengurusan dan pengawasan yang telah dijalankan selama tahun buku yang lalu, sejauh tindakan tersebut tercermin dalam Laporan Tahunan dan Laporan Keuangan dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Laporan Tahunan termasuk Laporan Keuangan sebagaimana dimaksud pada ayat 2 pasal ini harus disediakan di kantor Perseroan sejak tanggal pemanggilan sampai dengan tanggal pelaksanaan RUPS persetujuannya untuk kepentingan Pemegang Saham.

9. Perseroan wajib mengumumkan Neraca dan Laporan Laba/Rugi dalam surat kabar berbahasa Indonesia dan berperedaran nasional menurut tata cara sebagaimana diatur dalam peraturan di bidang Pasar Modal.

PELAPORAN PASAL 19

1. Direksi wajib menyiapkan laporan berkala yang memuat pelaksanaan Rencana Kerja dan Anggaran Tahunan Perseroan.
2. Laporan berkala sebagaimana dimaksud pada ayat 1 pasal ini meliputi laporan triwulan dan Laporan Tahunan.
3. Selain laporan berkala sebagaimana dimaksud pada ayat 2 pasal ini, Direksi sewaktu-waktu dapat pula memberikan laporan khusus kepada Dewan Komisaris.
4. Laporan berkala dan laporan lainnya sebagaimana dimaksud dalam pasal ini, disampaikan dengan bentuk, isi dan tata cara penyusunan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.
5. Direksi wajib menyampaikan laporan triwulan kepada Dewan Komisaris paling lambat 30 (tiga puluh) hari setelah berakhirnya periode triwulan tersebut.

RAPAT UMUM PEMEGANG SAHAM PASAL 20

1. RUPS dalam Perseroan adalah:
 - a. RUPS Tahunan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21.
 - b. RUPS lainnya yang selanjutnya dalam Anggaran Dasar disebut RUPS Luar Biasa yaitu RUPS yang diadakan sewaktu waktu berdasarkan kebutuhan sebagaimana diatur dalam Pasal 22.
2. Yang dimaksud dalam RUPS dalam Anggaran Dasar ini berarti yaitu RUPS Tahunan dan RUPS Luar Biasa, kecuali dengan tegas dinyatakan lain.
3. RUPS dengan mata acara lain-lain tidak berhak mengambil keputusan, kecuali semua pemegang saham hadir dan/atau diwakili dalam Rapat Umum Pemegang Saham dan menyetujui penambahan mata acara rapat.
4. Dalam Acara RUPS dapat juga dimasukkan usul-usul yang diajukan oleh:
 - a. Dewan Komisaris dan/atau seorang atau lebih Pemegang Saham yang mewakili paling sedikit 1/10 (satu per sepuluh) bagian dari jumlah seluruh saham yang telah dikeluarkan Perseroan dengan hak suara yang sah;

- b. usul-usul yang bersangkutan harus sudah diterima oleh Direksi 7 (tujuh) hari sebelum tanggal pemanggilan RUPS.

**RAPAT UMUM PEMEGANG SAHAM TAHUNAN
PASAL 21**

1. RUPS Tahunan diadakan tiap-tiap tahun.
2. RUPS Tahunan untuk menyetujui Laporan Tahunan diadakan paling lambat dalam bulan Mei setelah penutupan tahun buku yang bersangkutan.
3. Dalam RUPS Tahunan tersebut Direksi menyampaikan:
 - a. Laporan Tahunan, sebagaimana tersebut pada Pasal 18 ayat 2 ;
 - b. Usulan penggunaan laba Perseroan;
 - c. Usulan penetapan Kantor Akuntan Publik untuk mengaudit buku Perseroan yang sedang berjalan berdasarkan usulan dari Dewan Komisaris atau memberikan kuasa kepada Dewan Komisaris untuk menetapkan Kantor Akuntan Publik;

Dalam RUPS Tahunan dapat diputuskan hal-hal lain yang telah diajukan secara sebagaimana mestinya dalam rapat, dengan tidak mengurangi ketentuan dalam Anggaran Dasar ini.

**RAPAT UMUM PEMEGANG SAHAM LUAR BIASA
PASAL 22**

RUPS Luar Biasa dapat diadakan setiap waktu berdasarkan kebutuhan untuk kepentingan Perseroan.

**TEMPAT, PENGUMUMAN, PEMANGGILAN DAN WAKTU
PENYELENGGARAAN RAPAT UMUM PEMEGANG SAHAM
PASAL 23**

1. RUPS wajib dilakukan di wilayah Republik Indonesia, yaitu dapat diadakan di:
 - a. tempat kedudukan Perseroan;
 - b. tempat Perseroan melakukan kegiatan usahanya ; atau
 - c. tempat kedudukan Bursa Efek dimana saham Perseroan dicatatkan.
2. Direksi menyelenggarakan RUPS Tahunan dan RUPS Luar Biasa dengan didahului pemanggilan RUPS.
3. Pengumuman RUPS dilakukan paling lambat 14 (empat belas) hari sebelum pemanggilan RUPS, dengan tidak memperhitungkan tanggal pengumuman dan tanggal pemanggilan.
4. a. Pemanggilan RUPS dilakukan paling lambat 14 (empat belas) hari sebelum RUPS, dengan tidak memperhitungkan tanggal pemanggilan dan tanggal RUPS.
b. Pemanggilan untuk RUPS kedua dilakukan paling lambat 7 (tujuh) hari sebelum RUPS kedua dilakukan dengan tidak memperhitungkan tanggal pemanggilan dan tanggal RUPS dan disertai informasi bahwa RUPS pertama telah diselenggarakan tetapi tidak mencapai kuorum.
c. Dalam Pemanggilan RUPS wajib dicantumkan tanggal, waktu, tempat, mata acara, dan pemberitahuan bahwa bahan yang akan dibicarakan dalam RUPS tersedia di kantor Perseroan kecuali diatur lain dalam peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal.
d. RUPS kedua diselenggarakan paling cepat 10 (sepuluh) hari dan paling lambat 21 (dua puluh satu) hari dari RUPS pertama.
e. Tanpa mengurangi ketentuan lain dalam Anggaran Dasar ini, Pemanggilan harus dilakukan oleh Direksi atau Dewan Komisaris menurut cara yang ditentukan dalam Anggaran Dasar ini.
f. Pengumuman dan pemanggilan dilakukan dengan cara memasang iklan sekurang-kurangnya dalam 2 (dua) surat kabar harian berbahasa Indonesia satu diantaranya berperedaran luas dan satu yang terbit di tempat kedudukan Perseroan sebagaimana ditentukan oleh Direksi.
g. Ketentuan ini berlaku tanpa mengurangi peraturan Pasar modal dan peraturan perundang-undangan lainnya serta peraturan Bursa Efek di Indonesia di tempat dimana saham-saham Perseroan dicatatkan.

- h. Pengumuman dan Pemanggilan RUPS untuk memutuskan hal-hal yang berbenturan kepentingan, dilakukan dengan mengikuti peraturan pasar modal.
5. Penyelenggaraan RUPS sebagaimana dimaksud dalam ayat 2 pasal ini, dapat dilakukan atas permintaan:
 - a. Seorang atau lebih pemegang saham yang mewakili 1/10 (satu persepuuh) bagian atau lebih dari jumlah seluruh saham yang telah ditempatkan oleh Perseroan dengan hak suara, atau
 - b. Dewan Komisaris;
6. Permintaan sebagaimana dimaksud pada ayat 5 pasal ini, diajukan kepada Direksi dengan surat tercatat disertai dengan alasannya.
7. Alasan sebagaimana dimaksud pada ayat 5 pasal ini antara lain namun tidak terbatas pada:
 - a. Direksi tidak melaksanakan RUPS Tahunan sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
 - b. masa jabatan anggota Direksi dan/atau anggota Dewan Komisaris akan berakhir; atau
 - c. dalam hal Direksi berhalangan atau ada pertentangan kepentingan antara Direksi dan Perseroan.
8. Surat tercatat sebagaimana dimaksud pada ayat 6 pasal ini yang disampaikan oleh Pemegang Saham dan tembusannya disampaikan kepada Dewan Komisaris.
9. Dalam hal Direksi tidak melakukan pengumuman dan pemanggilan RUPS sebagaimana dimaksud pada ayat 3 dan 4 pasal ini:
 - a. permintaan penyelenggaran RUPS oleh Pemegang Saham sebagaimana dimaksud pada ayat 5 huruf a pasal ini, diajukan kembali kepada Dewan Komisaris; atau
 - b. Dewan Komisaris melakukan pemanggilan sendiri RUPS sebagaimana dimaksud pada ayat 9 huruf b pasal ini.
10. Dewan Komisaris wajib melakukan pemanggilan RUPS sebagaimana dimaksud pada ayat 9 huruf b pasal ini dalam jangka waktu paling lambat 30 (tiga puluh) hari terhitung sejak tanggal permintaan penyelenggaraan RUPS diterima.

PIMPINAN DAN BERITA ACARA RAPAT UMUM PEMEGANG SAHAM PASAL 24

1. RUPS dipimpin oleh seorang anggota Komisaris yang ditunjuk oleh Dewan Komisaris.
2. Dalam hal semua anggota Dewan Komisaris tidak hadir atau berhalangan, maka RUPS dipimpin oleh salah seorang anggota Direksi yang ditunjuk oleh Direksi. Dalam hal semua anggota Direksi tidak hadir atau berhalangan, maka RUPS dipimpin oleh pemegang saham yang hadir dalam RUPS yang ditunjuk dari dan oleh peserta RUPS.
3. Dalam hal anggota Komisaris yang ditunjuk oleh Dewan Komisaris mempunyai benturan kepentingan atas hal yang akan diputuskan dalam RUPS, maka RUPS dipimpin oleh anggota Komisaris lainnya yang tidak mempunyai benturan kepentingan yang ditunjuk oleh Dewan Komisaris. Apabila semua anggota Komisaris mempunyai benturan kepentingan, maka RUPS dipimpin oleh salah satu Direktur yang ditunjuk oleh Direksi.
4. Dalam hal salah satu Direktur yang ditunjuk oleh Direksi mempunyai benturan kepentingan atas hal yang akan diputuskan dalam RUPS, maka RUPS dipimpin oleh anggota Direksi yang tidak mempunyai benturan kepentingan. Apabila semua anggota Direksi mempunyai benturan kepentingan, maka RUPS dipimpin oleh salah seorang pemegang saham independen yang ditunjuk oleh pemegang saham lainnya yang hadir dalam RUPS.
5. Dari segala sesuatu yang dibicarakan dan diputuskan dalam RUPS dibuat berita acara RUPS.
6. Berita acara yang dibuat sesuai dengan ketentuan-ketentuan dalam ayat 3 pasal ini berlaku sebagai bukti yang sah untuk semua pemegang saham dan pihak ketiga tentang keputusan dan segala sesuatu yang terjadi dalam Rapat.

KUORUM, HAK SUARA DAN KEPUTUSAN DALAM RAPAT UMUM PEMEGANG SAHAM PASAL 25

1. Sepanjang tidak diatur lain dalam Anggaran Dasar ini, kuorum kehadiran dan keputusan RUPS terhadap hal-hal yang harus diputuskan dalam RUPS dilakukan dengan mengikuti ketentuan:
 - a. dihadiri oleh pemegang saham yang mewakili lebih dari 1/2 (satu per dua) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara yang sah dan keputusan adalah sah jika disetujui oleh lebih dari 1/2 (satu per dua) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara yang sah yang hadir dalam RUPS;
 - b. dalam hal kuorum kehadiran sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 huruf a pasal ini tidak tercapai, maka RUPS kedua adalah sah dan berhak mengambil keputusan yang mengikat apabila paling sedikit 1/3 (satu pertiga) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara yang sah hadir dalam RUPS dan keputusan adalah sah jika disetujui oleh lebih dari 1/2 (satu per dua) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara yang sah yang hadir dalam RUPS;
 - c. dalam hal kuorum kehadiran pada RUPS kedua tidak tercapai, maka atas permohonan Perseroan, kuorum kehadiran, jumlah suara untuk mengambil keputusan, pemanggilan, dan waktu penyelenggaraan RUPS ditetapkan oleh Ketua Bapepam-LK.
2. RUPS untuk mengalihkan kekayaan Perseroan atau menjadikan jaminan hutang kekayaan Perseroan yang merupakan lebih dari 50% (lima puluh persen) dari seluruh kekayaan bersih Perseroan baik dalam satu transaksi atau atau lebih, baik yang berkaitan satu sama lain maupun tidak berkaitan, harus mendapat persetujuan RUPS dengan ketentuan sebagai berikut:
 - a. dihadiri oleh pemegang saham yang mewakili paling sedikit 3/4 (tiga per empat) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara yang sah dan keputusan adalah sah jika disetujui oleh lebih dari 3/4 (tiga per empat) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara yang sah yang hadir dalam RUPS;
 - b. dalam hal kuorum kehadiran sebagaimana dimaksud dalam ayat 2 huruf a pasal ini tidak tercapai, maka dalam RUPS kedua keputusan sah apabila dihadiri oleh pemegang saham yang mewakili paling sedikit 2/3 (dua per tiga) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara yang sah dan keputusan adalah sah jika disetujui oleh lebih dari 3/4 (tiga perempat) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara yang sah yang hadir dalam RUPS; dan
 - c. dalam hal kuorum kehadiran sebagaimana dimaksud dalam ayat 2 huruf b pasal ini tidak tercapai, maka atas permohonan Perseroan, kuorum kehadiran, jumlah suara untuk mengambil keputusan, pemanggilan, dan waktu penyelenggaraan RUPS ditetapkan oleh Ketua Bapepam-LK.
3. RUPS untuk menyetujui transaksi yang mempunyai benturan kepentingan, dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:
 - a. pemegang saham yang mempunyai benturan kepentingan dianggap telah memberikan keputusan yang sama dengan keputusan yang disetujui oleh pemegang saham independen yang tidak mempunyai benturan kepentingan;
 - b. RUPS dihadiri oleh pemegang saham independen yang mewakili lebih dari ½ (satu perdua) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara yang sah yang dimiliki oleh pemegang saham independen dan keputusan adalah sah jika disetujui oleh pemegang saham independen yang mewakili lebih dari ½ (satu perdua) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara yang sah yang sah yang dimiliki oleh pemegang saham independen;
 - c. dalam hal kuorum sebagaimana dimaksud dalam ayat 3 huruf b pasal ini tidak tercapai, maka dalam RUPS kedua, keputusan sah apabila dihadiri oleh pemegang saham independen yang mewakili lebih dari ½ (satu perdua) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara yang sah yang dimiliki oleh pemegang saham independen dan disetujui oleh lebih dari ½ (satu perdua) bagian dari jumlah seluruh saham yang sah yang dimiliki oleh pemegang saham independen yang hadir dalam RUPS; dan
 - d. dalam hal kuorum kehadiran sebagaimana dimaksud dalam ayat 3 huruf c pasal ini tidak tercapai, maka atas permohonan Perseroan, kuorum kehadiran, jumlah suara untuk mengambil keputusan, pemanggilan, dan waktu penyelenggaraan RUPS ditetapkan oleh Ketua Bapepam-LK.
4. Perubahan Direksi dan/atau perubahan Dewan Komisaris dan/atau Pengeluaran Efek Bersifat Ekuitas/Peningkatan modal ditempatkan dan disetor dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:

- a. dihadiri oleh pemegang saham Seri A Dwiwarna dan para pemegang saham lainnya dan/atau wakil-wakil mereka yang sah yang bersama-sama mewakili lebih dari $\frac{1}{2}$ (satu per dua) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara yang sah dan keputusan disetujui oleh pemegang saham Seri A Dwiwarna dan para pemegang saham lainnya dan/atau wakil-wakil mereka yang sah yang bersama-sama mewakili lebih dari $\frac{1}{2}$ (satu per dua) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara yang sah yang hadir dalam RUPS.
 - b. dalam hal kuorum kehadiran sebagaimana dimaksud dalam ayat 4 huruf a pasal ini tidak tercapai, maka dalam RUPS kedua keputusan sah apabila dihadiri oleh para pemegang Seri A Dwiwarna dan para pemegang saham lainnya dan/atau wakil-wakil mereka yang sah yang bersama-sama mewakili paling sedikit $\frac{1}{3}$ (satu per tiga) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara yang sah dan keputusan harus disetujui oleh pemegang saham Seri A Dwiwarna dan para pemegang saham lainnya dan/atau wakil-wakil mereka yang sah yang bersama-sama mewakili lebih dari $\frac{1}{2}$ (satu per dua) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara yang sah yang hadir dalam RUPS.
 - c. dalam hal kuorum kehadiran RUPS kedua tidak tercapai, maka atas permohonan Perseroan, kuorum kehadiran, jumlah suara untuk mengambil keputusan, pemanggilan, dan waktu penyelenggaraan RUPS ditetapkan oleh Ketua Bapepam-LK, dengan ketentuan harus dihadiri dan disetujui oleh pemegang saham Seri A Dwiwarna.
5. RUPS untuk perubahan Anggaran Dasar Perseroan yang memerlukan persetujuan Menteri, dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:
 - a. Perubahan Anggaran Dasar ditetapkan oleh RUPS, yang dihadiri oleh pemegang saham Seri A Dwiwarna dan para pemegang saham lainnya dan/atau wakil-wakil mereka yang sah yang bersama-sama mewakili paling sedikit $\frac{2}{3}$ (dua per tiga) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara yang sah dan keputusan harus disetujui oleh pemegang saham Seri A Dwiwarna dan para pemegang saham lainnya dan/atau wakil-wakil mereka yang sah yang bersama-sama mewakili lebih dari $\frac{2}{3}$ (dua per tiga) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara yang sah yang hadir dalam RUPS.
 - b. Dalam hal kuorum kehadiran sebagaimana dimaksudkan dalam ayat 5 huruf a pasal ini tidak tercapai maka dalam RUPS kedua keputusan sah apabila dihadiri oleh pemegang saham Seri A Dwiwarna dan para pemegang saham lainnya dan/atau wakil-wakil mereka yang mewakili paling sedikit $\frac{3}{5}$ (tiga per lima) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara yang sah dan keputusan disetujui oleh pemegang saham Seri A Dwiwarna dan para pemegang saham lainnya dan/atau wakil-wakil mereka yang sah yang bersama-sama mewakili sedikit-dikitnya lebih dari $\frac{1}{2}$ (satu per dua) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara yang sah yang hadir dalam RUPS.
 - c. Dalam hal kuorum sebagaimana dimaksud dalam ayat 5 huruf b pasal ini tidak tercapai, maka atas permohonan Perseroan, kuorum kehadiran RUPS ke tiga, jumlah suara untuk mengambil keputusan, pemanggilan dan waktu penyelenggaraan RUPS ditetapkan oleh Ketua Bapepam-LK, dengan ketentuan harus dihadiri dan disetujui oleh pemegang saham Seri A Dwiwarna.
 6. Dengan mengindahkan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku maka Penggabungan, Peleburan, Pengambilalihan, Pemisahan, pengajuan permohonan agar Perseroan dinyakan pailit, dan Pembubarannya dapat dilakukan berdasarkan keputusan RUPS, dengan ketentuan sebagai berikut:
 - a. dihadiri oleh pemegang saham Seri A Dwiwarna dan para pemegang saham lainnya dan/atau wakil-wakil mereka yang sah yang bersama-sama mewakili paling sedikit $\frac{3}{4}$ (tiga per empat) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara yang sah dan keputusan harus disetujui oleh pemegang saham Seri A Dwiwarna dan para pemegang saham lainnya dan/atau wakil-wakil mereka yang sah yang bersama-sama mewakili paling sedikit $\frac{3}{4}$ (tiga per empat) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara yang sah yang hadir dalam RUPS.
 - b. Dalam hal kuorum kehadiran sebagaimana dimaksud dalam ayat 6 huruf a pasal ini tidak tercapai, maka dalam RUPS kedua keputusan sah apabila dihadiri oleh pemegang saham Seri A Dwiwarna dan para pemegang saham lainnya dan/atau wakil-wakil mereka yang mewakili paling sedikit $\frac{2}{3}$ (dua per tiga) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara yang sah dan keputusan disetujui oleh pemegang saham Seri A Dwiwarna dan disetujui oleh para pemegang saham lainnya dan/atau wakil-wakil mereka yang sah yang bersama-sama mewakili lebih dari $\frac{3}{4}$ (tiga per empat) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara yang sah yang hadir dalam RUPS.
 - c. Dalam hal kuorum sebagaimana dimaksud dalam ayat 6 huruf b pasal ini tidak tercapai, maka atas permohonan Perseroan, kuorum kehadiran, jumlah suara untuk mengambil keputusan, pemanggilan, dan waktu penyelenggaraan RUPS ditetapkan oleh Ketua Bapepam dan LK, dengan ketentuan harus dihadiri dan disetujui oleh pemegang saham Seri A Dwiwarna.

7. Yang berhak hadir dalam RUPS adalah pemegang saham yang namanya tercatat dalam Daftar Pemegang Saham Perseroan 1 (satu) hari kerja sebelum tanggal pemanggilan RUPS dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan dan ketentuan Bursa Efek di tempat dimana saham-saham Perseroan dicatatkan.
8. Pemegang saham dapat diwakili oleh pemegang saham lain atau pihak ketiga dengan surat kuasa dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan.
9. Ketua RUPS berhak minta agar surat kuasa untuk mewakili pemegang saham diperlihatkan kepadanya pada waktu Rapat diadakan.
10. Dalam Rapat tiap saham memberikan hak kepada pemiliknya untuk mengeluarkan 1 (satu) suara.
11. Pemegang saham dengan hak suara yang sah yang hadir dalam RUPS namun tidak mengeluarkan suara (abstain) dianggap mengeluarkan suara yang sama dengan suara mayoritas pemegang saham yang mengeluarkan suara.
12. Pemegang Saham yang berhalangan hadir dapat diwakili oleh kuasanya dengan menyerahkan Surat Kuasa yang sah yang bentuknya ditentukan oleh Direksi Perseroan, dengan ketentuan para anggota Direksi, anggota Dewan Komisaris dan karyawan Perseroan boleh bertindak selaku kuasa dalam Rapat namun suara yang mereka keluarkan selaku kuasa tidak dihitung dalam pemungutan suara.
13. Pemungutan suara dilakukan secara lisan, kecuali apabila Ketua Rapat menentukan lain.
14. Semua keputusan diambil berdasarkan musyawarah untuk mufakat. Dalam hal keputusan berdasarkan musyawarah untuk mufakat tidak tercapai maka keputusan diambil berdasarkan suara setuju sebagaimana ditentukan dalam Anggaran Dasar ini.

PENGGUNAAN LABA PASAL 26

1. Penggunaan laba bersih termasuk jumlah penyisihan untuk cadangan kerugian diputuskan oleh RUPS.
2. Seluruh laba bersih setelah dikurangi penyisihan untuk cadangan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 pasal ini dibagikan kepada Pemegang Saham sebagai dividen kecuali ditentukan lain oleh RUPS.
3. Selain penggunaan laba bersih sebagaimana dimaksud pada ayat 2 pasal ini, RUPS dapat menetapkan penggunaan laba bersih untuk pembagian lain seperti tantiem untuk Direksi, Dewan Komisaris, dan bonus untuk pegawai, atau penempatan laba bersih tersebut dalam cadangan Perseroan yang antara lain diperuntukkan bagi perluasan usaha Perseroan yang prosentasenya masing-masing ditetapkan tiap tahun oleh RUPS.
4. Dividen sebagaimana dimaksud pada ayat 2 pasal ini hanya boleh dibagikan apabila Perseroan mempunyai saldo laba yang positif.
5. Penggunaan laba bersih untuk tantiem dan bonus sebagaimana dimaksud pada ayat 3 pasal ini, dilakukan sepanjang tidak dianggarkan dan tidak diperhitungkan sebagai beban dalam tahun berjalan.
6. Apabila Perseroan menunjukkan peningkatan kinerja yang ditunjukkan dengan pelampauan target yang harus dicapai, meskipun belum mempunyai saldo laba yang positif, maka Perseroan dapat memberikan tantiem untuk anggota Direksi dan Dewan Komisaris serta bonus untuk pegawai sepanjang telah dianggarkan dan diperhitungkan sebagai beban .
7. Apabila perhitungan laba rugi pada suatu tahun buku menunjukkan kerugian yang tidak dapat ditutup dengan dana cadangan, maka kerugian itu akan tetap dicatat dalam pembukuan Perseroan dan dalam tahun-tahun yang akan datang Perseroan dianggap tidak mendapat laba selama kerugian yang tercatat itu belum sama sekali tertutup, dengan tidak mengurangi ketentuan perundang-undangan.
8. Kecuali bagian dividen yang menjadi hak Negara Republik Indonesia, dividen yang tidak diambil dalam waktu 5 (lima) tahun setelah disediakan untuk dibayarkan, dimasukkan dalam dana cadangan yang khusus diperuntukkan untuk itu.

9. Dividen yang telah dimasukkan dalam cadangan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat 8 pasal ini dan tidak diambil dalam jangka waktu 10 (sepuluh) tahun akan menjadi hak Perseroan.
10. Perseroan dapat membagikan dividen interim sebelum tahun buku Perseroan berakhir apabila diminta oleh Pemegang Saham yang mewakili paling sedikit 1/10 (satu per sepuluh) bagian dari saham yang telah dikeluarkan, dengan memperhatikan proyeksi perolehan laba dan kemampuan keuangan Perseroan.
11. Pembagian dividen interim ditetapkan berdasarkan keputusan Rapat Direksi setelah memperoleh persetujuan Dewan Komisaris, dengan memperhatikan ayat 10 pasal ini.
12. Dalam hal setelah tahun buku berakhir ternyata Perseroan menderita kerugian, dividen interim yang telah dibagikan harus dikembalikan oleh Pemegang Saham kepada Perseroan.
13. Direksi dan Dewan Komisaris bertanggung jawab secara tanggung renteng atas kerugian Perseroan, dalam hal Pemegang Saham tidak dapat mengembalikan dividen interim sebagaimana dimaksud pada ayat 12 pasal ini.

PENGGUNAAN DANA CADANGAN PASAL 27

1. Perseroan membentuk cadangan wajib dan cadangan lainnya.
2. Penyisihan laba bersih untuk cadangan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 pasal ini berlaku apabila Perseroan mempunyai saldo laba yang positif.
3. Penyisihan laba bersih untuk cadangan wajib sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 pasal ini dilakukan sampai cadangan tersebut mencapai paling sedikit 20% (dua puluh persen) dari jumlah modal yang ditempatkan dan disetor.
4. Cadangan wajib sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 pasal ini yang belum mencapai jumlah sebagaimana dimaksud pada ayat 3 pasal ini hanya dapat dipergunakan untuk menutup kerugian Perseroan yang tidak dapat dipenuhi oleh cadangan lainnya.
5. Apabila dana cadangan wajib sebagaimana dimaksud pada ayat 1 pasal ini telah melebihi jumlah 20% (dua puluh persen) tersebut, maka RUPS dapat memutuskan agar kelebihan dari dana cadangan tersebut digunakan bagi keperluan Perseroan.
6. Direksi harus mengelola dana cadangan agar dana cadangan tersebut memperoleh laba, dengan cara yang dianggap baik oleh Direksi dengan persetujuan Dewan Komisaris dan dengan memperhatikan peraturan perundang undangan.
7. Laba yang diperoleh dari dana cadangan itu dimasukkan dalam perhitungan laba rugi.

PERUBAHAN ANGGARAN DASAR PASAL 28

1. Perubahan Anggaran Dasar harus dengan memperhatikan UUPT dan/atau peraturan Pasar Modal .
2. Acara mengenai perubahan Anggaran Dasar wajib dicantumkan dengan jelas dalam panggilan RUPS.
3. Perubahan Anggaran Dasar ditetapkan oleh RUPS yang harus dihadiri dan disetujui oleh Pemegang Saham Seri A Dwiarwana, dengan ketentuan sebagaimana tercantum dalam Pasal 25 dan perubahan Anggaran Dasar yang tidak memerlukan persetujuan Menteri harus pula dihadiri dan disetujui oleh Pemegang Saham Seri A Dwiarwana.
4. Perubahan ketentuan Anggaran Dasar yang menyangkut perubahan nama, tempat kedudukan Perseroan, maksud dan tujuan, kegiatan usaha, jangka waktu berdirinya Perseroan, besarnya modal dasar, pengurangan modal yang ditempatkan dan disetor dan perubahan status Perseroan tertutup menjadi Perseroan terbuka atau sebaliknya, wajib mendapat persetujuan dari Menteri sebagaimana dimaksud dalam UUPT.

5. Perubahan Anggaran Dasar selain yang menyangkut hal-hal yang tersebut dalam ayat 4 pasal ini cukup diberitahukan kepada Menteri dengan memperhatikan ketentuan dalam UUPT.
6. Ketentuan mengenai pengurangan modal mengikuti peraturan perundang-undangan khususnya peraturan perundang-undangan dibidang Pasar Modal.

**PENGGABUNGAN, PELEBURAN, PENGAMBILALIHAN DAN PEMISAHAN
PASAL 29**

1. Penggabungan, Peleburan dan Pengambilalihan dan Pemisahan ditetapkan oleh RUPS dengan ketentuan sebagaimana tercantum dalam Pasal 25 ayat 6.
2. Ketentuan lebih lanjut mengenai Penggabungan, Peleburan, Pengambilalihan dan Pemisahan adalah sebagaimana dimaksud dalam peraturan perundang-undangan khususnya peraturan dibidang Pasar Modal.

**PEMBUBARAN, LIKUIDASI DAN BERAKHIRNYA STATUS BADAN HUKUM
PASAL 30**

1. Pembubaran Perseroan dapat dilakukan berdasarkan keputusan RUPS dengan ketentuan sebagaimana tercantum dalam Pasal 25 ayat 6.
2. Apabila Perseroan dibubarkan berdasarkan keputusan RUPS atau dinyatakan bubar berdasarkan penetapan Pengadilan, maka harus diadakan likuidasi oleh Likuidator.
3. Likuidator bertanggung jawab kepada RUPS atau pengadilan yang mengangkatnya atas likuidasi Perseroan yang dilakukan.
4. Likuidator wajib memberitahukan kepada Menteri dan mengumumkan hasil akhir proses likuidasi dalam surat kabar setelah RUPS memberikan pelunasan dan pembebasan kepada Likuidator atau setelah Pengadilan menerima pertanggungjawaban Likuidator yang ditunjuknya.
5. Ketentuan mengenai pembubaran, likuidasi, dan berakhirnya status badan hukum Perseroan adalah dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan, khususnya ketentuan di bidang Pasar Modal.

**PERATURAN PENUTUP
PASAL 31**

Segala sesuatu yang tidak atau belum cukup diatur dalam Anggaran Dasar, maka RUPS yang akan memutuskannya.

Akhirnya penghadap bertindak dalam kedudukannya sebagaimana tersebut diatas menerangkan bahwa susunan pemegang saham dan Dewan Komisaris serta Direksi Perseroan.

- I. Para pemegang saham telah menyetor penuh sebagaimana tersebut dalam Pasal 4 ayat 3, sejumlah 1 (satu) Saham Seri A Dwiwarna dan 18.240.995.999 (delapan belas miliar dua ratus empat puluh juta sembilan ratus sembilan puluh lima ribu sembilan ratus sembilan puluh sembilan) Saham Seri B, dengan jumlah nominal seluruhnya sebesar 9.120.498.000.000,00 (sembilan triliun seratus dua puluh miliar empat ratus ratus sembilan puluh delapan juta Rupiah), yang telah disetor dengan rincian sebagai berikut :
 - a. NEGARA REPUBLIK INDONESIA sebanyak:
 - (a) 1 (satu) Saham Seri A Dwiwarna, dengan nilai nominal Rp500,00 (lima ratus Rupiah), dengan jumlah nilai nominal seluruhnya sebesar Rp500,00 (lima ratus Rupiah);
 - (b) 15.653.127.999 (lima belas miliar enam ratus lima puluh tiga juta seratus dua puluh tujuh ribu sembilan ratus sembilan puluh sembilan) saham Seri B dengan jumlah nilai nominal seluruhnya sebesar Rp7.826.563.999.500,00 (tujuh triliun delapan ratus dua puluh enam miliar lima ratus enam puluh tiga juta sembilan ratus sembilan puluh sembilan ribu lima ratus Rupiah).



Garuda Indonesia

- b. PT BANK MANDIRI (Persero) Tbk tersebut sejumlah 1.935.738.000 (satu miliar sembilan ratus tiga puluh lima juta tujuh ratus tiga puluh delapan ribu) saham Seri B dengan jumlah nilai nominal seluruhnya sebesar Rp967.869.000.000,00 (sembilan ratus enam puluh tujuh miliar delapan ratus enam puluh sembilan juta Rupiah).
- c. PT ANGKASA PURA II (Persero) tersebut sejumlah 403.634.000 (empat ratus tiga juta enam ratus tiga puluh empat ribu) saham Seri B dengan jumlah nominal seluruhnya sebesar Rp201.817.000.000,00 (dua ratus satu miliar delapan ratus tujuh belas juta Rupiah).
- d. PT ANGKASA PURA I (Persero) tersebut sejumlah 284.496.000 (dua ratus delapan puluh empat ribu empat ratus sembilan puluh enam ribu) saham Seri B dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp124.248.000.000,00 (seratus dua puluh empat miliar dua ratus empat puluh delapan juta Rupiah).

BAB XX. PERSYARATAN PEMESANAN PEMBELIAN SAHAM

Setelah pernyataan pendaftaran menjadi efektif, calon pembeli mengajukan pemesanan pembelian yang harus diajukan pada masa Penawaran Umum dengan menggunakan formulir pemesanan pembelian saham yang dicetak untuk keperluan ini. Pemesanan yang diajukan tidak dapat dibatalkan oleh pemesan

1. Pemesanan Pembelian Saham

Pemesanan pembelian saham harus dilakukan sesuai dengan ketentuan-ketentuan dan persyaratan yang tercantum dalam Prospektus ini dan dalam Formulir Pemesanan Pembelian Saham ("FPPS"). Pemesanan pembelian saham dilakukan dengan menggunakan FPPS asli maupun copy yang dapat diperoleh dari Para Penjamin Emisi Efek yang namanya tercantum pada Bab XXII dalam Prospektus ini. FPPS dibuat dalam 5 (lima) rangkap. Pemesanan pembelian saham yang dilakukan menyimpang dari ketentuan-ketentuan tersebut diatas tidak akan dilayani.

Setiap pemesan saham harus memiliki rekening Efek pada Perusahaan Efek/Bank Kustodian yang telah menjadi pemegang rekening di PT Kustodian Sentral Efek Indonesia ("KSEI").

2. Pemesan yang Berhak

Pemesan yang berhak melakukan pemesanan pembelian saham adalah Perorangan dan/atau Lembaga/ Badan Usaha sebagaimana diatur dalam Undang-undang No. 8 Tahun 1995, tertanggal 10 Nopember 1995 tentang Pasar Modal, Peraturan No. IX.A.7 Lampiran Keputusan Ketua Bapepam No. Kep-48/PM/1996 tanggal 17 Januari 1996, sebagaimana diubah dengan Keputusan Ketua Bapepam No. Kep-45/PM/2000 tanggal 27 Oktober 2000 tentang Tanggung Jawab Manajer Penjatahan Dalam Rangka Pemesanan Dan Penjatahan Efek Dalam Penawaran Umum.

3. Jumlah Pemesanan

Pemesanan pembelian saham harus diajukan dalam jumlah sekurang-kurangnya 1 (satu) satuan perdagangan yang berjumlah 500 (lima ratus) saham dan selanjutnya dalam jumlah kelipatan 500 (lima ratus) saham.

4. Pendaftaran Efek Ke Dalam Penitipan Kolektif

Saham-Saham Yang Ditawarkan ini telah didaftarkan pada KSEI berdasarkan Perjanjian Tentang Pendaftaran Efek Bersifat Ekuitas pada Penitipan Kolektif No.SP-0036/PE/KSEI/1210 dan No.DS/PERJ/DZ/3600/2010 tanggal 3 Desember 2010 yang telah ditandatangani antara Perseroan dengan KSEI.

a. Dengan didaftarkannya saham tersebut di KSEI maka atas Saham-Saham Yang Ditawarkan berlaku ketentuan sebagai berikut:

1. Perseroan tidak menerbitkan saham hasil Penawaran Umum dalam bentuk Surat Kolektif Saham (SKS), tetapi saham tersebut akan didistribusikan dalam bentuk elektronik yang diadministrasikan dalam Penitipan Kolektif KSEI. Saham-saham hasil Penawaran Umum akan dikreditkan ke dalam rekening efek selambat-lambatnya pada tanggal 10 Februari 2011 setelah menerima konfirmasi registrasi saham tersebut atas nama KSEI dari Perseroan atau BAE.
2. Sebelum Saham-Saham Yang Ditawarkan dalam Penawaran Umum ini dicatatkan di Bursa Efek, pemesan akan memperoleh bukti kepemilikan saham dalam bentuk Formulir Konfirmasi Penjatahan ("FKP") dan setelah saham-saham tersebut dicatatkan di Bursa Efek maka sebagai tanda bukti kepemilikan saham adalah Konfirmasi Tertulis dari KSEI atau Perusahaan Efek/Bank Kustodian yang mengelola efek untuk kepentingan pemegang saham.
3. Pihak-pihak yang hendak melakukan pemesanan saham wajib menunjuk Perusahaan Efek atau Bank Kustodian yang telah menjadi Pemegang Rekening di KSEI untuk menerima dan menyimpan saham-saham yang didistribusikan oleh Perseroan.
4. Setelah Penawaran Umum dan setelah saham Perseroan dicatatkan, pemegang saham yang menghendaki sertifikat saham dapat melakukan penarikan saham keluar dari Penitipan Kolektif di KSEI setelah saham hasil Penawaran Umum didistribusikan ke dalam Rekening Perusahaan Efek/Bank Kustodian yang telah ditunjuk.
5. Penarikan tersebut dilakukan oleh Perusahaan Efek/Bank Kustodian melalui C-BEST atas permintaan investor.

6. Saham-saham yang ditarik dari Penitipan Kolektif akan diterbitkan dalam bentuk Sertifikat Jumbo selambat-lambatnya 5 (lima) hari kerja setelah permohonan diterima oleh BAE dan diterbitkan atas nama pemegang saham yang sesuai dengan permintaan Perusahaan Efek dan/atau Bank Kustodian yang mengelola saham.
 7. Pengalihan kepemilikan saham dilakukan dengan pemindahan buku saham antar Rekening Efek di KSEI.
 8. Untuk saham-saham dalam Penitipan Kolektif, maka hak-hak yang melekat pada saham seperti dividen tunai, dividen saham, bonus, hak memesan efek terlebih dahulu dan sebagainya akan didistribusikan melalui KSEI untuk selanjutnya diteruskan kepada Pemegang Rekening di KSEI. Selanjutnya Pemegang Rekening akan mendistribusikan hak tersebut kepada Pemegang Saham yang menjadi nasabahnya.
 9. Hak untuk hadir dan memberikan suara dalam Rapat Umum Pemegang Saham dilaksanakan sendiri oleh pemegang saham atau kuasanya.
 10. Selanjutnya saham-saham Perseroan yang dapat ditransaksikan di Bursa Efek adalah hanya saham-saham yang telah disimpan dalam Penitipan Kolektif dan tidak dalam keadaan gadai atau blokir.
- b. Saham-saham yang ditarik keluar dari Penitipan Kolektif KSEI dan diterbitkan Surat Kolektif Sahamnya tidak dapat dipergunakan untuk penyelesaian transaksi bursa. Informasi lebih lanjut mengenai prosedur penarikan saham dapat diperoleh pada Penjamin Emisi Efek atau Agen Penjualan ditempat dimana Formulir Pemesanan Pembelian Saham yang bersangkutan diajukan.

5. Pengajuan Pemesanan Pembelian Saham

Selama masa penawaran Umum, para Pemesan yang berhak dapat melakukan pemesanan pembelian saham selama jam kerja umum yang ditentukan oleh para Penjamin Pelaksana Emisi Efek atau Agen Penjualan dimana FPPS diperoleh.

Setiap pihak hanya berhak mengajukan 1 (satu) FPPS dan wajib diajukan oleh Pemesan yang bersangkutan (tidak dapat diwakilkan) dengan melampirkan:

- Bagi pemesan perorangan: photocopy jati diri (KTP/Paspor yang masih berlaku, dan menunjukkan aslinya;
- Bagi pemesan badan hukum: photocopy Anggaran Dasar terakhir serta Akta Pengangkatan Direksi yang terakhir, serta surat kuasa dan photocopy KTP/Paspor dari pihak yang memberi kuasa dan yang menerima kuasa;
- Tanda bukti sebagai nasabah Perusahaan Efek dan melakukan pembayaran sesuai dengan jumlah pemesanan serta melampirkan bukti asli pembayarannya.

Persyaratan tambahan bagi pemesan asing:

- Pada Formulir Pemesanan Pembelian Saham wajib mencantumkan nama dan alamat di luar negeri/domisili hukum yang sah dari Pemesan secara lengkap dan jelas

Penjamin Emisi Efek, Penjamin Pelaksana Emisi Efek dan Perseroan berhak untuk menolak pemesanan pembelian saham apabila formulir tidak diisi dengan lengkap atau bila persyaratan pemesanan pembelian saham tidak terpenuhi.

6. Masa Penawaran

Masa penawaran adalah pada tanggal 2, 4, 7 dan 8 Februari 2011, dan waktu penawaran akan dimulai pukul 09.00 WIB sampai dengan pukul 16.00 WIB.

Namun demikian jika jumlah keseluruhan saham yang dipesan telah melebihi dari jumlah saham yang ditawarkan, maka Penjamin Pelaksana Emisi Efek dengan memberitahukan terlebih dahulu kepada Bapepam dan LK, dapat mempersingkat masa penawaran dengan ketentuan masa penawaran tersebut tidak kurang dari 1 (satu) hari kerja dan tidak lebih dari 5 (lima) hari kerja.

7. Tanggal Penjatahan

Tanggal Penjatahan dimana Manajer Penjatahan dan Perseroan menetapkan penjatahan saham untuk setiap pemesanan dan dilakukan sesuai dengan ketentuan yang berlaku adalah tanggal 9 Februari 2011.

8. Pemesanan Pembelian Saham Secara Khusus

Pemesanan pembelian saham secara khusus pada harga perdana oleh para karyawan dan manajemen Perseroan dapat diajukan langsung kepada Perseroan tanpa melalui Penjamin Pelaksana Emisi Efek atau Agen Penjualan selama masa penawaran dengan jumlah sebesar 5% (lima) persen dari jumlah keseluruhan Saham Baru dalam Penawaran Umum ini. Porsi ini akan diambil oleh Dewan Komisaris (kecuali Komisaris Independen), Direksi dan pegawai tetap Perseroan yang tercatat pada data Perseroan pada tanggal 30 Nopember 2010.

9. Persyaratan Pembayaran

Pembayaran hanya dapat dilakukan dengan uang tunai, cek, pemindahbukuan atau wesel bank dalam mata uang Rupiah dan dibayarkan oleh Pemesan yang bersangkutan (tidak dapat diwakilkan) dengan membawa tanda jati diri asli dan beserta copy-nya dan FPPS yang sudah diisi lengkap dan benar pada Penjamin Pelaksana Emisi Efek pada waktu FPPS diajukan dan semua setoran harus dimasukkan ke dalam rekening Penjamin Pelaksana Emisi Efek pada:

Bank Mandiri – Cabang Jakarta Kebon Sirih

No. Rekening: 121-0005525047

Atas Nama: PT Bahana Securities – IPO Garuda

Apabila pembayaran menggunakan cek, maka cek tersebut harus merupakan cek atas nama/milik pihak yang mengajukan (menandatangani) Formulir Pemesanan (cek dari milik/atas nama pihak ketiga tidak dapat diterima sebagai pembayaran). Pembayaran dengan menggunakan cek dari bank selain Bank Mandiri hanya dapat dilakukan paling lambat pada tanggal 7 Pebruari 2011 pukul 10.30 WIB.

Seluruh dana pembayaran pemesanan paling lambat sudah harus diterima dalam rekening di atas (*in good funds*) pada tanggal 8 Pebruari 2011 pukul 14.00 WIB. Apabila pembayaran tidak diterima pada tanggal dan jam tersebut diatas maka FPPS yang diajukan dianggap batal dan tidak berhak atas penjatahan.

Semua beban bank dan beban transfer sehubungan dengan pembayaran tersebut menjadi tanggung jawab Pemesan. Semua cek dan wesel bank akan segera dicairkan pada saat diterima. Bilamana pada saat pencairan cek atau wesel bank ditolak oleh pihak bank, maka pemesanan saham yang bersangkutan otomatis menjadi batal. Untuk pembayaran pemesanan pembelian secara khusus, pembayaran dilakukan langsung kepada Perseroan. Untuk pembayaran yang dilakukan melalui transfer rekening dari bank lain, pemesan harus melampirkan fotokopi Lalu Lintas Giro (LLG) dari bank yang bersangkutan dan menyebutkan nomor FPPS/DPPS-nya.

10. Bukti Tanda Terima

Para Penjamin Emisi Efek yang menerima pengajuan FPPS akan menyerahkan kembali kepada pemesan, tembusan atau fotokopi lembar ke-5 (lima) dari FPPS atau 1 (satu) lembar fotokopi dari FPPS yang telah ditanda tangani (tandatangan asli), sebagai Bukti Tanda Terima Pemesanan Pembelian Saham. Bukti Tanda Terima Pemesanan Pembelian Saham ini bukan merupakan jaminan dipenuhinya pemesanan dan harus disimpan dengan baik agar dapat diserahkan kembali pada saat pengembalian sisa uang pemesanan dan/atau penerimaan FKP atas pemesanan pembelian saham. Bagi pemesan saham secara khusus, Bukti Tanda Terima Pemesanan Pembelian Saham akan diberikan langsung oleh Perseroan.

11. Penjatahan Saham

Pelaksanaan penjatahan akan dilakukan oleh Penjamin Pelaksana Emisi Efek selaku Manajer Penjatahan sesuai dengan Peraturan No. IX.A.7 Lampiran Keputusan Ketua Badan Pengawas Pasar Modal No. Kep-48/PM/1996 tanggal 17 Januari 1996, sebagaimana diubah dengan Keputusan Ketua Bapepam No. Kep-45/PM/2000 tanggal 27 Oktober 2000 tentang Tanggung Jawab Manajer Penjatahan Dalam Rangka Pemesanan dan Penjatahan Efek dalam Penawaran Umum. Manajer Penjatahan dapat menentukan besarnya persentase dan pihak-pihak yang akan mendapatkan penjatahan pasti dalam Penawaran Umum. Dalam penawaran umum ini, penjatahan pasti dibatasi sampai dengan jumlah maksimum 95% dari jumlah saham yang ditawarkan, dan sisanya 5% akan dilakukan penjatahan terpusat (*pooling*).

a. Penjatahan Pasti (*Fixed Allotment*)

Dalam hal penjatahan terhadap suatu Penawaran Umum dilaksanakan dengan menggunakan sistem penjatahan pasti, maka penjatahan tersebut hanya dapat dilaksanakan apabila memenuhi persyaratan-persyaratan sebagai berikut:

1. Manajer Penjatahan dapat menentukan besarnya persentase dan pihak-pihak yang akan mendapatkan penjatahan pasti dalam Penawaran Umum.
2. Dalam hal terjadi kelebihan permintaan beli dalam Penawaran Umum, Penjamin Emisi Efek atau pihak-pihak yang terafiliasi dengannya dilarang membeli atau memiliki saham untuk rekening mereka sendiri; dan
3. Dalam hal terjadi kekurangan permintaan beli dalam Penawaran Umum, Penjamin Emisi Efek atau pihak-pihak terafiliasi dengannya dilarang menjual efek yang telah dibeli atau akan dibeli atau akan dibelinya berdasarkan kontrak Penjaminan Emisi Efek, kecuali melalui Bursa Efek jika telah diungkapkan dalam Prospektus bahwa efek tersebut akan dicatatkan di Bursa Efek.
4. Alokasi penjatahan pasti akan didistribusikan kepada Perusahaan Asuransi, Reksadana, Aset Manajemen, Perusahaan Investasi, Dana Pensiun, Korporasi, pihak-pihak yang termasuk dalam program MESA sesuai dengan ketentuan Perseroan, dan Individu yang sesuai dengan kebijakan Manajer Penjatahan

b. Penjatahan Terpusat (*Pooling*)

Jika jumlah efek yang dipesan melebihi jumlah efek yang ditawarkan melalui suatu Penawaran Umum, maka Manajer Penjatahan yang bersangkutan harus melaksanakan prosedur penjatahan sisa efek sebagai berikut:

1. Jika setelah pengecualian pemesan saham dari Pihak Terafiliasi (pemesan yang merupakan direktur, komisaris, karyawan atau pihak yang memiliki 20% (dua puluh persen) atau lebih saham dari suatu Perusahaan Efek yang bertindak sebagai Penjamin Emisi Efek atau Agen Penjualan atau pihak lain yang terafiliasi dengan semua pihak yang dimaksud sehubungan dengan Penawaran Umum ini), dan terdapat sisa efek yang jumlahnya sama atau lebih besar dari jumlah yang dipesan, maka pemesanan yang tidak dikecualikan itu akan menerima seluruh efek yang dipesan.
2. Jika setelah mengecualikan pemesan saham dari Pihak Terafiliasi dan terdapat sisa saham yang jumlahnya lebih kecil dari jumlah yang dipesan, maka penjatahan bagi pemesan yang tidak dikecualikan itu akan dialokasikan dengan memenuhi persyaratan sebagai berikut:
 - i. Prioritas dapat diberikan kepada para pemesan yang menjadi karyawan Perseroan, sampai dengan jumlah maksimum 10% (sepuluh persen) dari jumlah Penawaran Umum.
 - ii. Para Pemesan yang tidak dikecualikan akan memperoleh satu satuan perdagangan di Bursa, jika terdapat cukup satuan perdagangan yang tersedia. Dalam hal jumlahnya tidak mencukupi, maka satuan perdagangan yang tersedia akan dibagikan dengan diundi. Jumlah efek yang termasuk dalam satuan perdagangan dimaksud adalah satuan perdagangan penuh terbesar yang ditetapkan oleh Bursa dimana efek tersebut akan dicatatkan; dan
 - iii. Apabila masih terdapat efek yang tersisa, maka setelah satuan perdagangan dibagikan kepada Pemesan, pengalokasian dilakukan secara proporsional dalam satuan perdagangan menurut jumlah yang dipesan oleh para Pemesan.

c. Penjatahan Bagi Pihak Terafiliasi

Jika para pemesan karyawan Perseroan dan pemesan yang tidak terafiliasi telah menerima penjatahan sepenuhnya dan masih terdapat sisa, maka sisa efek tersebut dibagikan secara proporsional kepada para pemesan terafiliasi. Manajer Penjatahan akan menyampaikan laporan hasil Penawaran Umum kepada Bapepam-LK paling lambat 10 (sepuluh) Hari Kerja sejak efektifnya Pernyataan Pendaftaran sesuai dengan Peraturan Bapepam No.IX.A.2. Manajer Penjatahan akan menyampaikan laporan hasil Pemeriksaan Akuntan kepada Bapepam-LK mengenai kewajaran dari pelaksanaan penjatahan dengan berpedoman pada peraturan Bapepam No.VIII.G.12 tentang Pedoman Pemeriksaan oleh Akuntan Atas Pemesanan dan Penjatahan Efek atau Pembagian Saham Bonus dan Peraturan Bapepam No.IX.A.7 tentang Tanggung Jawab Manajer Penjatahan dalam Rangka Pemesanan dan Penjatahan Efek dalam Penawaran Umum, paling lambat 30 Hari Kalender sejak Tanggal Penjatahan.

12. Penundaan Masa Penawaran Umum Atau Pembatalan Penawaran Umum

Dalam jangka waktu sejak Pernyataan Pendaftaran menjadi Efektif sampai berakhirnya masa Penawaran Umum, Perseroan mempunyai hak untuk menunda masa Penawaran Umum untuk masa paling lama 3 (tiga) bulan sejak Efektifnya Pernyataan Pendaftaran atau membatalkan Penawaran Umum Perdana ini berdasarkan hal-hal yang tercantum dalam Perjanjian Penjaminan Emisi Efek beserta seluruh addendum, perubahan dan penambahannya serta mengacu pada Peraturan Bapepam-LK No. IX.A.2., dengan ketentuan terjadi suatu keadaan di luar kemampuan dan kekuasaan Perseroan yang meliputi :

- a. Index Harga Saham Gabungan di Bursa Efek turun melebihi 10% (sepuluh persen) selama 3 (tiga) Hari bursa berturut-turut;
- b. Bencana alam, perang, huru-hara, kebakaran, pemogokan yang berpengaruh secara signifikan terhadap kelangsungan usaha Emiten; dan/atau
- c. Peristiwa lain yang berpengaruh secara signifikan terhadap kelangsungan usaha Emiten yang ditetapkan oleh Bapepam dan LK.

Apabila Pembatalan Penawaran Umum dilakukan sebelum Pernyataan Pendaftaran menjadi Efektif, maka Perseroan dan Penjamin Pelaksana Emisi wajib memberitahukan secara tertulis kepada Bapepam dan LK

13. Pengembalian Uang Pemesanan

Bagi pemesan yang pesanannya ditolak seluruhnya atau sebagian atau dalam hal terjadinya pembatalan Penawaran Umum ini, pengembalian uang dalam mata uang Rupiah akan dilakukan oleh para Penjamin Emisi Efek di kantor Biro Administrasi Efek, yaitu:

PT Datindo Entrycom
Puri Datindo – Wisma Sudirman
Jl. Jend. Sudirman Kav. 34-35
Jakarta 10220 – Indonesia

Pengembalian uang tersebut dilakukan selambat-lambatnya 2 (dua) hari kerja setelah tanggal akhir penjatahan atau tanggal diumumkannya pembatalan Penawaran Umum.

Pengembalian uang yang melampaui 2 (dua) hari kerja setelah tanggal akhir penjatahan atau tanggal diumumkannya pembatalan Penawaran Umum, maka pengembalian uang pemesanan akan disertai bunga setiap hari keterlambatan dengan tingkat suku rekening giro Bank BII secara pro rata setiap hari keterlambatan, dengan jumlah hari dalam 1 (satu) bulan adalah 30 (tiga puluh) hari, kecuali keterlambatan tersebut disebabkan oleh pemesan yang tidak mengambil uang pengembaliannya sampai dengan hari kerja ke-30 (tiga puluh) setelah tanggal penjatahan atau hari kerja ke-30 (tiga puluh) setelah tanggal diumumkannya pembatalan Penawaran Umum. Setelah hari kerja ke-30 (tiga puluh) pemesan dapat mengambil pengembalian uang pesanan di kantor Penjamin Pelaksana Emisi.

Uang yang dikembalikan hanya dapat diambil oleh pemesan yang bersangkutan secara langsung dengan menunjukkan tanda jati diri asli dan menyerahkan Bukti Tanda Terima Pemesanan Pembelian Saham pada Penjamin Emisi Efek dimana FPPS yang bersangkutan diajukan mulai tanggal pengembalian uang pemesanan. Pengembalian uang menggunakan cek atau bilyet giro akan diberikan sesuai dengan nama pihak yang mengajukan pemesanan. Untuk pemesanan pembelian saham secara khusus, pengembalian uang akan diatur dan dilakukan langsung oleh Perseroan.

14. Penyerahan Formulir Konfirmasi Penjatahan Atas Pemesanan Pembelian Saham

Distribusi saham ke dalam Rekening Efek yang bersangkutan diajukan akan dilaksanakan selambat-lambatnya dalam waktu 2 (dua) hari kerja setelah tanggal penjatahan. Formulir Konfirmasi Penjatahan (FKP) atas distribusi saham tersebut dapat diambil dengan menyerahkan Bukti Tanda Terima Pemesanan Saham.

15. Lain-lain

Penjamin Pelaksana Emisi Efek dan Perseroan berhak untuk menerima atau menolak pemesanan pembelian saham secara keseluruhan atau sebagian. Pemesanan berganda yang diajukan lebih dari satu formulir akan diperlakukan sebagai 1 (satu) pemesanan untuk keperluan penjatahan. Penjamin Pelaksana Emisi Efek dan pihak terafiliasi dilarang untuk membeli atau memiliki saham untuk rekening sendiri apabila terjadi kelebihan permintaan beli. Pihak-pihak terafiliasi hanya diperkenankan untuk membeli dan memiliki saham apabila terdapat sisa saham yang tidak dipesan oleh pihak yang tidak terafiliasi baik asing maupun nasional. Tata cara pengalokasian dilakukan secara proporsional. Semua pihak dilarang mengalihkan saham sebelum saham-saham dicatatkan di Bursa Efek. Dalam hal terjadi kekurangan permintaan beli dalam Penawaran Umum, Penjamin Pelaksana Emisi Efek, Agen Penjualan atau Pihak Terafiliasi dengannya dilarang menjual efek yang telah dibeli atau akan dibelinya berdasarkan Kontrak Penjamin Emisi Efek kecuali melalui Bursa Efek jika telah diungkapkan dalam Prospektus bahwa efek tersebut akan dicatatkan di Bursa Efek.

BAB XXI. PENYEBARLUASAN PROSPEKTUS DAN FORMULIR PEMESANAN

Kantor cabang Penjamin Pelaksana Emisi yang ada di kota-kota sebagai berikut :

PENJAMIN PELAKSANA EMISI EFEK:

PT Bahana Securities (Terafiliasi)
 Graha Niaga, Lt. 19
 Jl. Jend. Sudirman Kav. 58
 Jakarta 12190
 Telp. (021) 250 5081
 Faks. (021) 522 5869

PT Danareksa Sekuritas (Terafiliasi)
 Gedung Danareksa, Lt.1
 Jl. Medan Merdeka Selatan 14
 Jakarta 10110
 Telp. (021) 350 9777, 350 9888
 Faks. (021) 350 1724, 350 1725

PT Mandiri Sekuritas (Terafiliasi)
 Plaza Mandiri, Lt. 28
 Jl. Jend. Gatot Subroto Kav. 36-38
 Jakarta 12190
 Telp. (021) 526 3445
 Faks. (021) 526 3507

Kantor Cabang Penjamin Pelaksana Emisi Efek

PT Bahana Securities (Terafiliasi)

Surabaya
 Wisma Bill, Lantai Dasar Jl. Pemuda 60-70 Surabaya 60271
 Tel. (031) 535-2788, Fax. (031) 546-1157

PT Danareksa Sekuritas (Terafiliasi) Sentra Investasi Danareksa (SID)

Jakarta
 Gedung Danareksa Lantai 2,
 Jl. Medan Merdeka Selatan No.14,
 Jakarta 10110
 Tel (62-21) 350-9777, Fax (021) 350-6076

Jakarta
 Plaza 5 Blok A/12, Jl. Margaguna Raya,
 Pd Indah, Jakarta 12140,
 Tel (021) 739-6988
 Fax (021) 739-6966

Jakarta
 Pertokoan Mangga Dua Mall, Jl Mangga Dua II/3, Jakarta 10730, Tel (021) 6230-1988
 Fax (021) 6230-1878

Jakarta
 Jl Raya Boulevard Barat , Blok LC-6,
 Kav. 47, Kelapa Gading, Jakarta 14240,
 Tel (021) 4585-7199, Fax (021) 453-5899

Jakarta
 Ruko Megamall Pluit , Blok MG No. 39,
 Jl Raya Pluit Permai 39, Jakarta 14450
 Tel (021) 6669-2777, Fax (021) 667-0063

Jakarta
 Jl. Panjang No. 200 Kebon Jeruk, Jakarta
 11530, Tel (021) 5367-5931/5846
 Fax (021) 4537-7372

Jakarta
 Wisma Antara, Lantai 7, Jl. Medan Merdeka
 Selatan 17, Jakarta 10110,
 Tel (021) 386-0099
 Fax (021) 386-2299

Jakarta
 BCA Tower, Grand Indonesia Suite 4802,
 Jl. MH Thamrin No. 1, Jakarta 10310, Tel(021)
 235-87011, Fax (021) 235-87012

Jakarta
 Rukan Sentra Bisnis Puri Indah.
 Jl Puri Lingkar Dalam Blok T6/20,
 Jakarta 11610
 Tel (021) 582-1212, Fax (021) 582-7494

Tangerang
 Ruko BSD Plaza Sek. IV Blok RG No. 9, BSD
 Tangerang 15322, Tel (021) 5315-2666
 Fax (021) 537-0153

Depok
 Gedung A, Fakultas Ekonomi Universitas
 Indonesia Kampus Baru, Depok 16424
 Tel (021) 7884-9149, Fax (021) 7884-9151

Depok
 Ruko Margonda Residence 12 Jl. Margonda
 Raya, Depok 16426
 Tel (62-21) 787-1688, Fax (021) 772-2255

Bogor
 Gedung Setya Jaya, Jl. Raya Pajajaran
 No 23, Bogor 16143,
 Tel (0251) 833-8777, Fax (0251) 839-4777

Bandung
 Gedung Pinsil, Jl. Gatot Subroto no 1,
 Bandung 40262
 Tel (022) 730- 3588, Fax (022) 730- 2511

Tasikmalaya
 Ruko Asia Plaza No.8 A,
 Jl. H. Mustofa, Tasikmalaya
 Tel (0265) 929-0997, Fax (0265) 331-820

Cirebon
 Jl. Ciptomangunkusumo No. 7,
 Cirebon 45131
 Tel (0231) 220-365/6, Fax(0231) 220-364

Surabaya
 Jl. Pandanaran No.80A, Semarang 50241
 Tel (024) 845-4555
 Fax (024) 845-4222

Solo
 Jl. Slamet Riyadi No. 328, Solo 57141
 Tel (62-271) 722-632
 Fax (0271) 722-894

Yogyakarta
 Gedung Diploma FEB-UGM,
 Jl Prof. Dr. Mr. Drs. Notonegoro,
 Yogyakarta 55281
 Tel (0274) 551-181, Fax (0274) 551-050

Salatiga
 Universitas Kristen Satya Wacana,
 Jl. Diponegoro No. 52 Salatiga 50711
 Tel (0298) 321-117

Surabaya
 Jl Basuki Rahmat 88 - 92, Surabaya 60271
 Tel (031) 534-5888
 Fax (031) 535-2824

Surabaya
 Universitas Airlangga,
 Jl. Airlangga No.4, Surabaya
 Tel (031) 504-4882, Fax (031) 504-4940

Malang
 Jl. Basuki Rahmat No. 95, Malang 65111
 Tel (0341) 329-888
 Fax (0341) 340-651

Malang
 Universitas Ma Chung
 Villa Puncak Tidar N-01, Malang 65151
 Tel (0341) 550-171, Fax (0341) 550-175



Garuda Indonesia

Malang

Gd. Sosial Fk. Ekonomi Lt 3, UIN Maulana
Malik Ibrahim,
Jl. Gajayana No. 50, Malang 65151
Tel (0341) 558-881, Fax (0341) 558-881

Bali

Gd Tapa, Lantai 2, Jl Raya Kuta 27
Abianbase Kuta, Bali 80114
Tel (0361) 764-604, Fax (0361) 751-926

Jakarta

Gedung Plaza Mandiri Lt. Dasar
Jl. Gatot Subroto Kav. 36-38
Jakarta 12190
Tel (021) 526-3445/5678
Fax (021) 526-5050

Jakarta

Jln. Boulevard Raya Blok L No. 6 Lt. Dasar,
Kelapa Gading, Jakarta 14240
Tel (021) 458-41674, Fax (021) 453-2780

Surabaya

Menara Mandiri Tunjungan Plaza II Lt. 1,
Jl. Jend. Basuki Rachmat No.2-4
Surabaya 60261
Tel (031) 535-7218, Fax (031) 535-7219

Palembang

Gedung Bank Mandiri
Jl. Kapten A. Rivai No. 27
Palembang 30129
Tel (0711) 321-391/0, Fax (0711) 317-879

Medan

Jl. Pulau Pinang No. 4, Medan 20111,
Tel (061) 452-8100
Fax (061) 452-7100

Samarinda

Jl. Gatot Subroto No.80, Lantai 3, Samarinda
Tel (0541) 743-780
Fax (0541) 742-110

Palembang

Jl. Kapten A. Rivai No. 406 C
Palembang 30136
Tel (0711) 365050
Fax (0711) 363728

Makassar

Blvd Ruko Ruby No. 26
Panakkang, Makassar
Tel (0411) 420-888, Fax (0411) 420-588

**PT Mandiri Sekuritas (Terafiliasi)
Mandiri Investment Galery (MIG)**

Jakarta

Gedung Bank Mandiri Prioritas Lt. 2
Jl. Metro Pondok Indah Kav.UA
No. 24 Jakarta
Tel (021) 758-18837/9-03876
Fax (021) 758-18659

Bandung

Jln. Ir. H. Djunaedi No. 97
Bandung 40132
Tel (022) 251-2299, Fax (022) 251-7766

Medan

Tiara Convention Center Office Lt.2
Jl. Imam Bonjol No. 28-30, Medan 20152
Tel (061) 457-1116, Fax (061) 451-4020

Jakarta

Komplex Ruko Orion No. 15
Jl. Mangga Dua Raya, Jakarta 10730
Tel (021) 623-02333, Fax (021) 623-02338

Malang

Jln. Jaksa Agung Suprapto No. 65
Malang 65112
Tel (0341) 336-440, Fax (0341) 336-441

Medan

LRB JW Marriot Medan B & G Tower Lt. 6,
Jl. Putri Hijau No. 10 Medan 20111
Tel (061) 800-10087, Fax (061) 800-10086

Banjarmasin

Jl. Let. Jend. Sutoyo S No. 297
Kelurahan Telaga Biru
Banjarmasin 70653
Tel (0511) 442-4120, Fax (0511) 442-4021

PENJAMIN EMISI EFEK:

PT Asjaya Indosurya Securities

Graha Surya Lt. 6 – 8
Taman Perkantoran Kuningan
Jl. Setiabudi Selatan I Kav. 9
Jakarta 12920
Telp. (021) 5790 5068
Fax. (021) 5790 4898

PT Bhakti Securities

Plaza Kebon Sirih Lantai Lt. 1 & 4
Jl. Kebon Sirih No. 17-19
Jakarta 10340
Telp. (021) 392 2000
Fax. (021) 398 36857

PT Armcapital Indonesia

Wisma GKBI Lt. 5 Suite 501
Jl. Jend. Sudirman No. 28
Jakarta 10210
Telp. (021) 574 2310

PT BNI Securities (Terafiliasi)

Kantor Pusat
Sudirman Plaza Indofood Tower Lt. 16
Jl. Jend. Sudirman Kav. 76-78
Jakarta 12910
Telp. (021) 2554 3946
Fax. (021) 5793 5831

PT BNI Securities (Terafiliasi)

Kantor Cabang Balikpapan
Jl. Jend. Sudirman No. 540
Balikpapan
Tel. (0542) 731715
Fax. (0542) 732715

PT Ciptadana Securities

Plaza Asia Office park Unit 2
Jl. Jend. Sudirman Kav. 59 Jakarta 12190
Telp. (021) 523 2500
Fax. (021) 5290 0360

PT Andalan Artha Advisindo Securities

Artha Graha Building 26th Floor
Jl. Jend Sudirman Kav. 52-53
Jakarta 12190
Telp. (021) 515 2640
Fax. (021) 515 2266

PT Bapindo Bumi Sekuritas

Plaza Asia, Lt. 22
Jl. Jend. Sudirman Kav. 59
Telp. (021) 2557 4800
Fax. (021) 2557 4842

PT BNI Securities (Terafiliasi)

Kantor Cabang Banda Aceh
Kantor Cabang BNI Banda Aceh Lt. 2,
Jl. KH. Ahmad Dhlan No. 111,
Banda Aceh.
Tel. (0651) 31109,
Fax. (0651) 31107

PT Bumiputra Capital Indonesia

Wisma Bumiputra Lantai 16
Jl. Jend. Sudirman Kav. 75
Jakarta 12190
Telp. (021) 5296 0155
Fax. (021) 5296 0148

PT BNI Securities (Terafiliasi)

Kantor Cabang Padang
PIPM Padang
Jl. Pondok No. 90A
Padang 25119
Tel. (0751) 7822227
Fax. (0751) 35504

PT CIMB Securities Indonesia

The Jakarta Stock Exchange Building II
20th Floor
Jl. Jend. Sudirman Kav. 52-53
Jakarta 12190
Telp. (021) 515 1330
Fax. (021) 515 1335



Garuda Indonesia

PT Citi Pacific Securities
Plaza BII Menara III lantai 11
Jl. M. H. Thamrin No. 51
Jakarta 10350
Telp. (021) 3983 4668
Fax. (021) 3983 4670

PT Danpac Sekuritas
Equity Tower, Lt. 9 Suite A
Kawasan SCBD Lot 9
Jakarta 12190
Telp. (021) 299 11807
Fax. (021) 290 35702

PT Equity Securities Indonesia
Wisma Sudirman, Lt.14
Telp. (021) 570 0738
Fax. (021) 573 9508

PT HD Capital Tbk
Sona Topas Tower 1 Lt.1
Jl. Jend. Sudirman Kav. 26 Jakarta 12920
Telp. (021) 250 6337
Fax. (021) 250 6351, 250 6352

PT Investindo Nusantara Sekuritas
Plaza ABDA 17th floor
Jl. Jend. Sudirman Kav. 59
Jakarta 12190
Telp. (021) 515 0817
Fax (021) 515 1217

PT Kresna Graha Sekurindo Tbk
Gedung BEI, Tower I, Lt. 30
Jl. Jend. Sudirman Kav. 52-53
Jakarta 12190
Telp. (021) 515 2889, 515 2595, 515 2606
Fax. (021) 515 5280

PT Majapahit Securities Tbk
Menara Imperium, 12X Fl., Suite C
Metropolitan Kuningan Superblok
Jl. H. R. Rasuna Said Kav. 1A
Jakarta 12980
Telp. (021) 835 4120
Fax. (021) 835 4130

PT Mega Capital Indonesia
Menara Bank Mega Lantai 2
Jl. Kapten P. Tendean Kav. 12-14A
Jakarta 12790
Telp. (021) 7917 5599
Fax. (021) 7919 3900

PT Nikko Securities
Wisma Indo cement 3rd Floor
Jl. Jend. Sudirman Kav. 70 - 71
Jakarta 12910
Telp. (021) 251 0125
Fax. (021) 251 0402

PT Pacific Capital
Sona Topas Tower Lantai 18
Jl. Jend. Sudirman Kav. 26
Jakarta 12920
Telp. (021) 252-4930, 252 4960
Fax. (021) 252 4931

PT Phillip Securities Indonesia
ANZ Thower, Lt. 23B
Jl. Jend. Sudirman Kav. 33A
Jakarta 10220
Telp. (021) 5790 0800
Fax. (021) 5790 0809

PT Danasakti Securities
Jl. Tanah Abang III No.6
Jakarta 10160
Telp. (021) 231 2345
Fax. (021) 231 4880

PT Dhanawibawa Arthacemerlang
Gedung BEI Tower I Lt. 15 Suite 1504
Jl. Jend. Sudirman Kav. 52-53
Jakarta 12920
Telp. (021) 515 1678, 515 1679
Fax. (021) 515 1681, 515 1226

PT Erdikha Elit Sekuritas
Gedung Sucaco Lantai 3
Jl. Kebon Sirih No. 71 Jakarta
Telp. (021) 314 6427, 314 7634,
310 0525
Fax. (021) 315 2841
Fax. (021) 570 3379, 570 3380

PT Henan Putihrai
Wisma Tamara Suite 504 & 704,
5th & 7th floor
Jl. Jend. Sudirman Kav. 24
Jakarta 12920
Telp. (021) 520 6464
Fax. (021) 252 5747, 520 6797

PT JJ NAB Capital Tbk
Jl. Sungai Gerong No. 8 – 10
Jakarta 10230
Telp. (021) 390 1138
Fax. (021) 316 2080

PT Lautandhana Securindo
Wisma Kyoei Prince 15th Floor
Jl. Jend. Sudirman Kav. 3
Jakarta 10220
Telp. (021) 5785 1818
Fax. (021) 5785 1637

PT Makindo Securities
Wisma GKBI Mezzanine B Floor
Jl. Jend. Sudirman No. 28
Jakarta 10210
Telp. (021) 572 7111, 572 2738
Fax. (021) 572 2550, 572 2751

PT Minna Padi Investama Tbk
Equity Tower Lantai 11 SCBD Lot 9
Jl. Jend. Sudirman Kav. 52-53
Jakarta 12190
Telp. (021) 525 5555
Fax. (021) 527 1527

PT OSK Nusadana Securities Indonesia
Plaza Lippo, Lt. 14
Jl. Jend. Sudirman Kav. 25
Jakarta 12920
Telp. (021) 520 4599
Fax. (021) 2598 6899

PT Panca Global Securities Tbk
Gedung BEI Tower I Lt. 17, suite 1706A
Jl. Jend. Sudirman Kav. 52-53
Jakarta 12190
Telp. (021) 515 5456
Fax. (021) 515 5466

PT Recapital Securities
Recapital Building Lt. 10
Jl. Adityawarman No.55 Kebayoran Baru
Jakarta 10210
Telp. (021) 270 2277
Fax. (021) 724 6881

PT Danatama Makmur
Menara Global Lantai 15
Jl. Gatot Subroto Kav. 27
Jakarta 12950
Telp. (021) 527 5002
Fax. (021) 5797 4289

PT e-Capital Securities
Menara Batavia 23rd floor
Jl. K. H. Mas Mansyur Kav. 126
Telp. (021) 5296 0155
Fax. (021) 5296 0148

PT Evergreen Capital
Panin Bank Centre Lantai 1
Jl. Jend. Sudirman No. 1, Senayan
Jakarta 10270
Telp. (021) 573 9510

PT Indo Mitra Securities
Gedung Wira Usaha, Lantai IV
Jl. H. R. Rasuna Said Kav. C-5
Jakarta 12940
Telp. (021) 522 9073
Fax. (021) 522 9081

PT Kim Eng Securities
Plaza Bapindo - Citibank Tower 17th Floor
Jl. Jend. Sudirman Kav. 54 - 55
Jakarta 12190
Telp. (021) 2557 1188
Fax.(021) 2557 1189

PT Madani Securities
Menara Prima 25th Floor
Jl. Lingkar Mega Kuningan Blok 6.2
Jakarta 12950
Telp. (021) 5794 8170
Fax. (021) 5794 8171

PT Masindo Artha Securities
Jl. Sisingamangaraja No. 12
Kebayoran Baru
Jakarta 12110
Telp. (021) 7279 2999
Fax. (021) 726 1729

PT Nusantara Capital Securities
Menara Karya Lantai 6
H. R. Rasuna Said Blok X-5 Kav. 1-2
Jakarta 12950
Telp. (021) 2554 6700
Fax. (021) 5794 4700

PT Overseas Securities
Plaza Bapindo Mandiri Tower Lantai 16
Jl. Jend. Sudirman Kav. 54-55
Jakarta 12190
Telp. (021) 250 6540, 250 6620
Fax: (021) 527 7009

PT Panin Sekuritas Tbk
Jakarta BEI Tower II, suite 1705
Jl. Jend. Sudirman Kav. 52-53
Jakarta 12190
Telp. (021) 515 3055
Fax. (021) 515 3061

PT Reliance Securities Tbk
Menara Batavia 27th floor
Jl. K. H. Mas Mansyur Kav. 126
Jakarta 10220
Telp. (021) 5793 0008
Fax. (021) 5793 0010



Garuda Indonesia

PT Samuel Sekuritas Indonesia
Menara Imperium, 25 floor
Jl. H. R. Rasuna Said Kav.1
Jakarta 12980
Telp. (021) 2854 8100
Fax. (021) 8370 1618

PT Sucorinvest Central Gani
Plaza Bapindo - Citibank Tower Lt. 21
Jl. Jend. Sudirman, Kav. 54-55
Jakarta 12190
Telp. (021) 526 6466
Fax. (021) 527 5437

PT UOB Kay Hian Securities
UOB Plaza, Thamrin Nine 36th floor
Jl. M. H. Thamrin Kav. 8-10
Jakarta 10230
Telp. (021) 2993 3866
Fax. (021) 3190 6231

PT Wanteg Securindo
Graha Kencana Lt. 7/7B
Jl. Raya Pejuangan No. 88
Jakarta Barat
Telp. (021) 5367 1517
Fax. (021) 53671 519

PT Semesta Indoвест
Menara Imperium 18th Floor
Jl. H. R. Rasuna Said Kav. 1
Jakarta 12980
Telp. (021) 2854 7600, 8370 3808
Fax. (021) 8370 3787

PT Transasia Securities
Menara Imperium lt. 18
Jl. H. R. Rasuna Said
Jakarta 12980
Telp. (021) 828 2712, 828 2713
Fax. (021) 828 2715, 835 3911

PT Valbury Asia Securities
Wisma valbury asia
Jl. Pluit Kencana Raya 79 B C D
Jakarta 14450
Telp. (021) 6660 2882
Fax. (021) 6660 2872

PT Sinarmas Sekuritas
Plaza BII Tower III, Lt. 5 Ruang 501
Jl. M.H. Thamrin No. 51
Jakarta 10350
Telp. (021) 392 5550
Fax. (021) 392 5540

PT Universal Broker Indonesia
Menara BCA lt. 49
Jl. M. H. Thamrin No. 1
Jakarta 10310
Telp. (021) 2358 6878
Fax. (021) 2358 6879

PT Victoria Sekuritas
Senayan City, Panin Tower 8th Floor
Jl. Asia Afrika Lot 19
Jakarta 10270
Telp. (021) 7278 2310
Fax. (021) 7278 2290

PT Yulie Sekurindo Tbk.
Plaza ABDA, lt.5
Jl. Jend. Sudirman Kav. 59
Jakarta 12190
Telp. (021) 5140 2181
Fax. (021) 5140 2182

Selain di kantor Penjamin Pelaksana Emisi Efek dan Para Penjamin Emisi Efek, Prospektus dan Formulir Pemesanan Pembelian Saham (FPPS) dapat diperoleh di Gerai Penawaran Umum yang bertempat di :

Plaza Bapindo
Lobby Mandiri Tower
Jl. Jend. Sudirman Kav. 54-55
Jakarta 12190

Halaman ini sengaja dikosongkan

Halaman ini sengaja dikosongkan



Garuda Indonesia

Halaman ini sengaja dikosongkan