



Garuda Indonesia

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk.

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

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) TBK - PUT I KEPADA PARA PEMEGANG SAHAM PERSEROAN DALAM RANGKA PENERBITAN HMETD

SUNTIKEDSOP

JADWAL

Tanggal Pernyataan Pendaftaran Penawaran HMETD Menjadi Efektif	21 Maret 2014	Tanggal Distribusi HMETD	7 April 2014
Tanggal Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa (RUPSLB)	24 Maret 2014	Tanggal Pencatatan Efek di Bursa	8 April 2014
Tanggal Laporan Hasil RUPSLB Mengenai Persetujuan Penawaran HMETD Kepada BEI	25 Maret 2014	Tanggal Awal Perdagangan HMETD	8 April 2014
Tanggal Pengumuman Hasil Keputusan RUPS	25 Maret 2014	Tanggal Akhir Perdagangan HMETD	16 April 2014
Tanggal Terakhir Perdagangan Saham dengan HMETD (<i>Cum-Right</i>)		Tanggal Awal Pelaksanaan HMETD	8 April 2014
- Pasar Reguler dan Negosiasi	1 April 2014	Tanggal Akhir Pelaksanaan HMETD	16 April 2014
- Pasar Tunai	4 April 2014	Tanggal Akhir Pembayaran yang Berasal dari Pesanan Efek Tambahan	21 April 2014
Tanggal Mulai Perdagangan Saham Tanpa HMETD (<i>Ex-Right</i>)		Tanggal Awal Penyerahan Saham yang Berasal dari HMETD	10 April 2014
- Pasar Reguler dan Negosiasi	2 April 2014	Tanggal Akhir Penyerahan Saham yang Berasal dari HMETD	21 April 2014
- Pasar Tunai	7 April 2014	Tanggal Penjatahan	22 April 2014
Tanggal Pencatatan (<i>Recording Date</i>) Untuk Memperoleh HMETD	4 April 2014	Tanggal Pengembalian Kelebihan Uang Pesanan Yang Tidak Terpenuhi	24 April 2014

OTORITAS JASA KEUANGAN (“OJK”) TIDAK MEMBERIKAN PERNYATAAN MENYETUJUI ATAU TIDAK MENYETUJUI EFEK INI, TIDAK JUGA MENYATAKAN KEBENARAN ATAU KECUKUPAN ISI PROSPEKTUS INI. SETIAP PERNYATAAN YANG BERTENTANGAN DENGAN HAL-HAL TERSEBUT ADALAH PERBUATAN MELANGGAR HUKUM.

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) TBK. (“PERSEROAN”) 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 Manajemen:

Management Building

Garuda City

Bandara Udara Internasional Soekarno-Hatta

Cengkareng 19120, Indonesia

Kantor Pusat :

Jl. Kebon Sirih No. 44

Jakarta 10110, Indonesia

Telp. 62 21 231 1355

Fax. 62 21 231 1223

63 Kantor Cabang yang berlokasi di:

Medan, Banda Aceh, Pekanbaru, Padang, Batam, Tanjung Karang, Jambi, Palembang, Pangkal Pinang, Tanjung Pinang, Bengkulu, Tanjung Pandan, Bandung, Jakarta, Surabaya, Malang, Jogjakarta, Semarang, Solo, Denpasar, Kupang, Mataram, Makassar, Kendari, Palu, Mamuju, Ambon, Balikpapan, Tarakan, Berau, Pontianak, Banjarmasin, Palangkaraya, Manado, Ternate, Gorontalo, Jayapura, Manokwari, Sorong, Biak, Timika, Singapura, Bangkok, Kuala Lumpur, Penang, Tokyo, Osaka, Seoul, Shanghai, Beijing, Guangzhou, Hongkong, Taipei, Sydney, Brisbane, Perth, Melbourne, Amsterdam, London, Abu Dhabi dan Jeddah

Email: investor@garuda-indonesia.com

Website: www.garuda-indonesia.com

PENAWARAN UMUM TERBATAS I (“PUT I”) KEPADA PARA PEMEGANG SAHAM PERSEROAN DALAM RANGKA PENERBITAN HAK MEMESAN EFEK TERLEBIH DAHULU (“HMETD”)

Perseroan menawarkan sebanyak-banyaknya 3.227.930.633 (tiga miliar dua ratus dua puluh tujuh juta sembilan ratus tiga puluh ribu enam ratus tiga puluh tiga) Saham Biasa Atas Nama Seri B atau sebanyak-banyaknya sebesar 12,48% (dua belas koma empat puluh delapan persen) dari modal ditempatkan dan disetor setelah PUT I dan sebelum pelaksanaan Management Employee Stock Options Plan (“MESOP”) dan 12,37% (dua belas koma tiga puluh tujuh persen) dari modal ditempatkan dan disetor setelah PUT I dan setelah MESOP dengan nilai nominal Rp459 (empat ratus lima puluh sembilan Rupiah) setiap saham. Setiap pemegang 701.409 (tujuh ratus satu ribu empat ratus sembilan) Saham Lama yang namanya tercatat dalam Daftar Pemegang Saham Perseroan pada tanggal 4 April 2014 pukul 16.00 WIB berhak atas 100.000 (seratus ribu) HMETD, dimana setiap 1 (satu) HMETD memberikan hak kepada pemegangnya untuk membeli sebanyak 1 (satu) Saham Baru dengan Harga Pelaksanaan sebesar Rp460 (empat ratus enam puluh Rupiah) setiap lembar saham, yang harus dibayar penuh pada saat mengajukan Formulir Pemesanan dan Pembelian Saham. Jumlah Saham Baru yang ditawarkan dalam PUT I dengan cara penerbitan HMETD ini adalah jumlah maksimum saham yang seluruhnya akan dikeluarkan dari portepel serta akan dicatatkan di Bursa Efek Indonesia dengan memperhatikan peraturan perundangan yang berlaku. Jumlah dana yang akan diterima Perseroan dalam PUT I ini adalah sebanyak-banyaknya sebesar Rp1.484.848.091.180 (satu triliun empat ratus delapan puluh empat miliar delapan ratus empat puluh delapan juta sembilan puluh satu ribu seratus delapan puluh Rupiah). Saham Baru yang diterbitkan dalam PUT I memiliki hak yang sama dan sederajat dalam segala hal termasuk hak atas dividen dengan saham yang telah disetor penuh lainnya. Setiap HMETD dalam bentuk pecahan akan dibulatkan ke bawah (*round down*).

Jika Saham Baru ini tidak seluruhnya diambil oleh pemegang HMETD, maka sisanya akan dialokasikan kepada pemegang HMETD lainnya yang melakukan pemesanan lebih dari haknya, seperti yang tercantum dalam Sertifikat Bukti HMETD atau Formulir Pemesanan dan Pembelian Saham Tambahan secara proporsional berdasarkan hak yang telah dilaksanakan. Apabila setelah alokasi tersebut masih terdapat sisa Saham Baru yang belum dilaksanakan, maka seluruh sisa Saham Baru yang tersisa tersebut tidak akan dikeluarkan dari portepel saham Perseroan. Perseroan akan mencatatkan seluruh saham yang akan dikeluarkan dari portepel dalam PUT I ini pada BEI.

Negara Republik Indonesia sebagai pemegang saham Perseroan tidak akan melaksanakan seluruh HMETD yang menjadi haknya dalam PUT I yaitu sebesar 2.231.669.111 (dua miliar dua ratus tiga puluh satu juta enam ratus enam puluh sembilan ribu seratus sebelas) HMETD. Berdasarkan Perjanjian Pembelian tanggal 6 Maret 2014 (“Perjanjian Pembelian”) dan Addendum Perjanjian Pembelian tanggal 19 Maret 2014 (“Addendum Perjanjian Pembelian”) yang dibuat di bawah tangan antara Kementerian Badan Usaha Milik Negara dalam kapasitasnya sebagai wakil Negara Republik Indonesia (“Kementerian BUMN”) dengan PT Bahana Securities, PT Danareksa Sekuritas dan PT Mandiri Sekuritas, HMETD milik Negara Republik Indonesia sebesar 2.231.669.111 (dua miliar dua ratus tiga puluh satu juta enam ratus enam puluh sembilan ribu seratus sebelas) HMETD akan dijual kepada PT Bahana Securities sejumlah 743.889.700 (tujuh ratus empat puluh tiga juta delapan ratus delapan puluh sembilan ribu tujuh ratus), PT Danareksa Sekuritas sejumlah 743.889.700 (tujuh ratus empat puluh tiga juta delapan ratus delapan puluh sembilan ribu tujuh ratus) dan PT Mandiri Sekuritas sejumlah 743.889.711 (tujuh ratus empat puluh tiga juta delapan ratus delapan puluh sembilan ribu tujuh ratus sebelas) selaku agen penjual yang ditunjuk, dan selanjutnya PT Bahana Securities, PT Danareksa Sekuritas dan PT Mandiri Sekuritas akan menawarkan dan menjual saham hasil pelaksanaan HMETD yang diperoleh dari HMETD milik Negara Republik Indonesia, segera setelah saham tersebut diterbitkan oleh Biro Administrasi Efek yang ditunjuk Perseroan yaitu PT Datindo Entrycom, kepada para investor domestik maupun asing melalui suatu penawaran terbatas. Selanjutnya, PT Bahana Securities, PT Danareksa Sekuritas dan PT Mandiri Sekuritas akan mendistribusikan saham tersebut ke rekening efek para investor setelah pelaksanaan transaksi melalui BEI pada hari yang sama saat pelaksanaan HMETD milik Negara Republik Indonesia oleh PT Bahana Securities, PT Danareksa Sekuritas dan PT Mandiri Sekuritas.

PUT I INI MENJADI EFEKTIF SETELAH DISETUJUI OLEH RAPAT UMUM PEMEGANG SAHAM LUAR BIASA (“RUPSLB”) PERSEROAN YANG AKAN DIADAKAN PADA TANGGAL 24 MARET 2014. DALAM HAL RUPSLB TERSEBUT TIDAK MENYETUJUI PENERBITAN HMETD, MAKA SEGALA KEGIATAN DAN/ATAU TINDAKAN LAIN BERUPA APAPUN JUGA YANG TELAH DILAKSANAKAN DAN/ATAU DIRENCANAKAN OLEH PERSEROAN DALAM RANGKA PENERBITAN HMETD SESUAI DENGAN JADWAL TERSEBUT DI ATAS MAUPUN DALAM PROSPEKTUS INI ATAU DOKUMEN LAIN YANG BERHUBUNGAN DENGAN RENCANA PUT I, DIANGGAP TIDAK PERNAH ADA DAN TIDAK DAPAT DIGUNAKAN SEBAGAI DASAR ATAU ALASAN APAPUN JUGA OLEH SIAPAPUN UNTUK MELAKUKAN TINDAKAN HUKUM BERUPA APAPUN TERHADAP PIHAK MANAPUN TERMASUK PERSEROAN SERTA LEMBAGA PROFESI PENUNJANG PASAR MODAL YANG DITUNJUK DALAM RANGKA PUT I INI.

HMETD DAPAT DIPERDAGANGKAN BAIK DI DALAM MAUPUN DI LUAR BURSA EFEK INDONESIA SELAMA TIDAK KURANG DARI 5 (LIMA) HARI KERJA MULAI TANGGAL 8 APRIL 2014 SAMPAI DENGAN 16 APRIL 2014. PENCATATAN SAHAM BARU HASIL PELAKSANAAN HMETD AKAN DILAKUKAN DI BURSA EFEK INDONESIA PADA TANGGAL 8 APRIL 2014. TANGGAL TERAKHIR PELAKSANAAN HMETD ADALAH TANGGAL 16 APRIL 2014 DENGAN KETERANGAN BAHWA HAK YANG TIDAK DILAKSANAKAN SAMPAI DENGAN TANGGAL TERSEBUT TIDAK BERLAKU LAGI.

PENTING UNTUK DIPERHATIKAN OLEH PARA PEMEGANG SAHAM

PEMEGANG SAHAM LAMA YANG TIDAK MELAKSANAKAN HMETD MEREKA UNTUK MEMBELI SAHAM BARU YANG DITAWARKAN DALAM PUT I INI SESUAI DENGAN HMETD-NYA AKAN MENGALAMI PENURUNAN PERSENTASE KEPEMILIKAN SAHAMNYA (DILUSI) DALAM JUMLAH YANG CUKUP MATERIAL YAITU MAKSIMUM SEBESAR 12,48% SEBELUM PELAKSANAAN MESOP DAN SEBESAR 13,21% SETELAH PELAKSANAAN MESOP.

RISIKO UTAMA YANG DIHADAPI OLEH PERSEROAN ADALAH KETERBATASAN INFRASTRUKTUR DAN FASILITAS BANDARA INTERNASIONAL SOEKARNO-HATTA DAN BANDARA LAINNYA DI INDONESIA DAPAT MENGHAMBAT KEMAMPUAN PERSEROAN UNTUK MELAKUKAN EKSPANSI, MENINGKATKAN UTILISASI PESAWAT, MEMPERBAIKI KINERJA KETEPATAN WAKTU (“ON TIME PERFORMANCE” ATAU “OTP”) DALAM MENYEDIAKAN JASA TRANSPORTASI UDARA YANG AMAN, NYAMAN DAN EFISIEN.

PERSEROAN TIDAK MENERBITKAN SURAT KOLEKTIF SAHAM DALAM PUT I INI, TETAPI SAHAM-SAHAM TERSEBUT AKAN DIDISTRIBUSIKAN SECARA ELEKTRONIK YANG AKAN DIADMINISTRASIKAN DALAM PENETAPAN KOLEKTIF PT KUSTODIAN SENTRAL EFEK INDONESIA.

RISIKO YANG DIHADAPI INVESTOR ADALAH TIDAK LUKUINYA SAHAM YANG DITAWARKAN PADA PENAWARAN UMUM TERBATAS I INI YANG ANTARA LAIN DISEBABKAN OLEH TERBATASNYA JUMLAH PEMEGANG SAHAM PERSEROAN.

Prospektus ini diterbitkan di Jakarta pada tanggal 24 Maret 2014

Perseroan telah menyampaikan Pernyataan Pendaftaran Emisi Efek sehubungan dengan Penawaran Umum Terbatas I dalam rangka penerbitan Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu (selanjutnya disebut “Penawaran Umum Terbatas I ” atau “PUT I”) kepada Otoritas Jasa keuangan (“OJK”) di Jakarta dengan surat No.GARUDA/JKTDF/20028/14 pada tanggal 20 Februari 2014, sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan dalam peraturan Bapepam dan LK No.IX.D.1, Lampiran Keputusan Ketua Bapepam No.Kep-26/PM/2003 tanggal 17 Juli 2003 tentang Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu (“Peraturan No. IX.D.1”) dan Peraturan Bapepam dan LK No.IX.D.2, Lampiran Keputusan Ketua Bapepam No.Kep-08/PM/2000 tanggal 13 Maret 2000 tentang Pedoman Mengenai Bentuk dan Isi Pernyataan Pendaftaran Dalam Rangka Penerbitan Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu (“Peraturan No. IX.D.2”), yang merupakan pelaksanaan dari Undang-undang Republik Indonesia No.8 tahun 1995 tanggal 10 November 1995 tentang Pasar Modal yang dimuat dalam Lembaran Negara Republik Indonesia No.64 tahun 1995, Tambahan Lembaran Negara No. 3608 (selanjutnya disebut “UUPM”) dan peraturan pelaksanaannya.

Lembaga dan Profesi Penunjang Pasar Modal dalam rangka PUT I ini bertanggung jawab sepenuhnya atas kebenaran semua data, informasi atau fakta material serta kejujuran pendapat yang disajikan dalam Prospektus ini, sesuai dengan bidang tugasnya masing-masing berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku dalam wilayah Republik Indonesia serta kode etik, norma dan standar profesinya masing-masing.

Sehubungan dengan PUT I ini, setiap pihak yang terafiliasi tidak diperkenankan untuk memberikan keterangan atau membuat pernyataan apapun mengenai data yang tidak diungkapkan dalam Prospektus ini tanpa sebelumnya memperoleh persetujuan tertulis dari Perseroan.

Lembaga dan Profesi Penunjang Pasar Modal dalam PUT I ini dengan tegas menyatakan tidak mempunyai hubungan afiliasi dengan Perseroan baik secara langsung maupun tidak langsung sebagaimana didefinisikan dalam UUPM.

Sesuai dengan Peraturan No.IX.D.1, dalam hal pemegang saham memiliki HMETD dalam bentuk pecahan, maka HMETD tersebut menjadi milik Perseroan dan akan dijual oleh Perseroan serta hasil penjualannya akan dimasukkan ke rekening Perseroan.

PUT I INI TIDAK DIDAFTARKAN BERDASARKAN UNDANG-UNDANG ATAU PERATURAN LAIN SELAIN YANG BERLAKU DI INDONESIA. BARANG SIAPA DI LUAR INDONESIA MENERIMA PROSPEKTUS INI ATAU SERTIFIKAT BUKTI HMETD ATAU DOKUMEN LAIN SEHUBUNGAN DENGAN PUT I, MAKA DOKUMEN-DOKUMEN TERSEBUT TIDAK DIMAKSUDKAN SEBAGAI DOKUMEN PENAWARAN UNTUK MEMBELI SAHAM ATAU MELAKSANAKAN HMETD, KECUALI BILA PENAWARAN ATAU PEMBELIAN SAHAM MAUPUN PELAKSANAAN HMETD TERSEBUT TIDAK BERTENTANGAN ATAU BUKAN MERUPAKAN PELANGGARAN TERHADAP UNDANG-UNDANG ATAU PERATURAN YANG BERLAKU DI NEGARA TERSEBUT. DALAM HAL TERDAPAT PEMEGANG SAHAM YANG BUKAN WARGA NEGARA INDONESIA YANG BERDASARKAN KETENTUAN PERUNDANG-UNDANGAN DI NEGARANYA DILARANGUNTUK MELAKSANAKAN HMETD, MAKA PERSEROANATAU PIHAK YANGDITUNJUK OLEH PERSEROAN BERHAK UNTUK MENOLAK PERMOHONAN PIHAK TERSEBUT UNTUK MELAKSANAKAN PEMBELIAN SAHAM BERDASARKAN HMETD YANG DIMILIKINYA.

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

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI	i
DEFINISI DAN SINGKATAN	iii
RINGKASAN	xi
I. PENAWARAN UMUM TERBATAS	1
II. RENCANA PENGGUNAAN DANA	10
III. PERNYATAAN UTANG	12
IV. ANALISIS DAN PEMBAHASAN OLEH MANAJEMEN	29
V. RISIKO USAHA	64
VI. KEJADIAN PENTING SETELAH TANGGAL LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN	73
VII. KETERANGAN TENTANG PERSEROAN DAN ENTITAS ANAK	74
A. Riwayat Singkat Perseroan	74
B. Perkembangan Kepemilikan Saham Perseroan Sejak Penawaran Umum Perdana	75
C. Pengurus dan Pengawas Perseroan	78
D. Sumber Daya Manusia	84
E. Struktur Kepemilikan Group Perseroan	97
F. Keterangan Tentang Entitas Anak dan Entitas Asosiasi	98
G. Keterangan Singkat Mengenai Entitas Anak Tidak Langsung Perseroan	112
H. Hubungan Kepemilikan, Pengurus, Pengawas Perseroan dan Entitas Anak	139
I. Transaksi Dengan Pihak Afiliasi	140
J. Perjanjian-perjanjian Penting Dengan Pihak Ketiga	143
K. Perizinan	210
L. Keterangan Mengenai Aset Tetap	211
M. Asuransi	214
N. Tata Kelola Perusahaan Yang Baik (Good Corporate Governance/GCG)	217
O. Tanggung Jawab Sosial Perseroan (Corporate Social Responsibility/CSR)	217
P. Perkara Hukum Yang Dihadapi Perseroan, Entitas Anak, Dewan Komisaris Dan Direksi Perseroan, Serta Komisaris Dan Direksi Entitas Anak	219
VIII. KEGIATAN DAN PROSPEK USAHA PERSEROAN	221
A. Umum	221
B. Kunci Utama Investasi	222
C. Strategi Usaha	223
D. Kegiatan Usaha	224
E. Armada Perseroan	233
F. Perjanjian Pembelian dan Sewa Armada Pesawat	235
G. Kegiatan Operasional	236
H. Manajemen Pendapatan	238
I. Pemasaran, Penjualan dan Reservasi	239
J. Perjanjian Code-Sharing	240
K. Sistem Informasi Manajemen	241
L. Persaingan Usaha	242
M. Pilot dan Awak Kabin	243
N. Keselamatan Penerbangan	244

O.	Fasilitas dan Bangunan	245
P.	Kepatuhan Peraturan Lingkungan	245
Q.	Hak Kekayaan Intelektual	246
R.	Pengembangan Sumber Daya Manusia	247
S.	Prospek Usaha	251
IX.	IKHTISAR DATA KEUANGAN PENTING	252
X.	EKUITAS	256
XI.	KEBIJAKAN DIVIDEN	257
XII.	PERPAJAKAN	258
XIII.	LEMBAGA DAN PROFESI PENUNJANG PASAR MODAL	260
XIV.	LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN DAN LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN PERSEROAN	263
XV.	ANGGARAN DASAR PERSEROAN	407
XVI.	PERSYARATAN PEMESANAN PEMBELIAN SAHAM	431
XVII.	PENYEBARLUASAN PROSPEKTUS DAN SERTIFIKAT BUKTI HAK MEMESAN EFEK TERLEBIH DA- HULU	436
XVIII.	INFORMASI TAMBAHAN	437



DEFINISI DAN SINGKATAN

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

“Afiliasi”	: Berarti hubungan afiliasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 1 UUPM, yaitu: <ol style="list-style-type: none"> Hubungan keluarga karena perkawinan dan keturunan sampai derajat kedua, baik secara horisontal maupun vertikal; Hubungan antara 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.
“AFTK”	: Berarti <i>Available Freight Ton Kilometers</i> yaitu jumlah penerbangan dalam kilometer dikalikan dengan kapasitas tersedia untuk kargo dalam ton.
“Anggota Bursa”	: Berarti Anggota Bursa Efek sebagaimana didefinisikan dalam Pasal 1 ayat 2 UUPM.
“ASK”	: Berarti <i>Available Seat Kilometers</i> yaitu jumlah tempat duduk yang tersedia untuk penumpang dikalikan dengan jarak dalam satuan kilometer yang diterbangi.
“ATK”	: Berarti <i>Available Tones per Kilometer</i> yaitu kapasitas berat dari pesawat tersedia untuk mengangkut muatan yang memberi pendapatan (penumpang, bagasi, kargo, dan barang pos) dikalikan dengan jarak kilometer yang diterbangi.
“Bank Kustodian”	: Berarti bank umum yang telah memperoleh persetujuan OJK untuk melakukan kegiatan usaha sebagai Kustodian sebagaimana dimaksud dalam UUPM.
“Bapepam dan LK”	: Berarti Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan sebagaimana dimaksud Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No.184/PMK.01/2010 tanggal 11 Oktober 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Keuangan atau para pengganti dan penerima hak dan kewajibannya.
“BAE”	: Berarti Biro Administrasi Efek, yaitu pihak yang melaksanakan administrasi saham dalam PUT I yang ditunjuk oleh Perseroan yang dalam hal ini adalah PT Datindo Entrycom, berkedudukan di Jakarta.
“BEI”	: Berarti PT Bursa Efek Indonesia yang merupakan pihak yang menyelenggarakan dan menyediakan sistem dan/atau sarana untuk mempertemukan penawaran jual dan beli efek pihak-pihak lain dengan tujuan memperdagangkan Efek di antara mereka, yang dalam hal ini adalah BEI.
“BUMN”	: Berarti Badan Usaha Milik Negara.
“CLF”	: Berarti <i>Cargo Load Factor</i> yaitu RFTK sebagai persentase dari AFTK.
“Code Share”	: Berarti perjanjian dimana dua atau lebih maskapai penerbangan dapat menggunakan penerbangan yang sama.
“DPS”	: Berarti singkatan dari Daftar Pemegang Saham yang merupakan daftar yang dikeluarkan oleh BAE.
“DJPU”	: Berarti Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

“Efek”	: Berarti surat berharga yaitu surat pengakuan utang, surat berharga komersial, saham, obligasi, tanda bukti utang, Unit Penyertaan Kontrak Investasi Kolektif, Kontrak Berjangka atas Efek, dan setiap derivatif Efek, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 5 UUPM.
“Entitas Anak”	: Berarti perusahaan yang laporan keuangannya dikonsolidasikan dengan Perseroan sesuai dengan prinsip akuntansi yang berlaku umum di Indonesia.
“Entitas Asosiasi”	: Berarti perusahaan, di mana Perseroan mempunyai pengaruh yang signifikan dan bukan merupakan Entitas Anak ataupun bagian partisipasi dalam <i>joint venture</i> . Pengaruh signifikan dianggap ada jika Perseroan memiliki, secara langsung maupun tidak langsung, 20% atau lebih hak suara perusahaan, dan atau memiliki kekuasaan untuk berpartisipasi dalam keputusan kebijakan keuangan dan operasional perusahaan tersebut, tetapi tidak mengendalikan atau mengendalikan bersama atas kebijakan tersebut.
“Force Majeure”	: Berarti banjir, gempa bumi, gunung meletus, kebakaran, perang atau huru-hara di Indonesia, yang mempunyai akibat negatif secara material terhadap kemampuan masing-masing pihak untuk memenuhi kewajibannya.
“FPPS Tambahan”	: Berarti singkatan dari Formulir Pemesanan Pembelian Saham Tambahan, dalam rangka PUT I, yaitu formulir untuk memesan saham yang melebihi porsi yang ditentukan sesuai dengan jumlah HMETD yang diterima oleh 1(satu) pemegang saham Perseroan dalam rangka pelaksanaan PUT I.
“FSC”	: Berarti <i>Full Service Carrier</i> , dimana berdasarkan UU Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan No. KM No. 26 tahun 2010 tentang Mekanisme Formulasi Perhitungan dan Penetapan Tarif Batas atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri (“Permenhub No. KM26/2010”), dinyatakan sebagai badan usaha angkutan udara niaga berjadwal yang di dalam menjalankan kegiatannya dengan standard maksimum.
“Grup”	: Berarti Perseroan dan Entitas Anak.
“Harga Pelaksanaan”	: Berarti harga yang ditawarkan kepada para pemegang saham Perseroan dalam PUT I untuk melaksanakan HMETD-nya menjadi 1 (satu) Saham Baru, yaitu Rp460 (empat ratus enam puluh Rupiah) setiap lembar saham.
“Hari Bank”	: Berarti hari pada saat mana Bank Indonesia menyelenggarakan kegiatan kliring antar bank.
“Hari Bursa”	: Berarti hari-hari dimana BEI melakukan aktivitas transaksi perdagangan Efek menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku dan ketentuan-ketentuan BEI.
“Hari Kalender”	: Berarti setiap hari dalam 1 (satu) tahun sesuai dengan <i>Gregorius Calendar</i> tanpa kecuali, termasuk hari Sabtu, Minggu dan hari libur nasional yang sewaktu-waktu ditetapkan oleh Pemerintah Republik Indonesia dan Hari Kerja Biasa yang karena suatu keadaan tertentu ditetapkan oleh Pemerintah Indonesia sebagai bukan Hari Kerja Biasa.
“Hari Kerja”	: Berarti hari Senin sampai dengan Jumat, kecuali hari libur nasional yang ditetapkan oleh Pemerintah Republik Indonesia atau Hari Kerja biasa yang karena suatu keadaan tertentu ditetapkan oleh Pemerintah Republik Indonesia sebagai bukan Hari Kerja biasa.
“HMETD”	: Berarti Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu yaitu suatu hak yang dapat dialihkan yang melekat pada saham yang memungkinkan para pemegang Saham Lama untuk membeli Saham Baru.
“IAPI”	: Berarti Institut Akuntan Publik Indonesia.

“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.
“Kantor Cabang”	: Berarti kantor penjualan Perseroan di lokasi-lokasi tertentu yang telah mendapat ijin sebagai Kantor Cabang dari pihak-pihak berwenang.
“Kemenkumham”	: Berarti Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia (dahulu dikenal dengan nama Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia, Departemen Kehakiman Republik Indonesia, Departemen Hukum dan Perundang-undangan Republik Indonesia atau nama lainnya).
“Kementerian BUMN”	: Berarti Kementerian Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia.
“Kemenhub”	: Berarti Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
“KNKT”	: Berarti Komite Nasional Keselamatan Transportasi.
“KSEI”	: Berarti PT Kustodian Sentral Efek Indonesia.
“Kustodian”	: Berarti pihak yang memberikan jasa penitipan Efekserta harta lain yang berkaitan dengan Efek serta jasa lainnya termasuk menerima pembayaran bunga dan hak-hak lain, menyelesaikan transaksi Efek dan mewakili Pemegang Rekening yang menjadi nasabahnya sesuai dengan ketentuan UUPM, yang meliputi KSEI, Perusahaan Efek dan Bank Kustodian.
“LCC”	: Berarti <i>Low Cost Carrier</i> , dimana berdasarkan UU Penerbangan dan Permenhub No. KM26/2010, dinyatakan sebagai badan usaha angkutan udara niaga berjadwal yang di dalam menjalankan kegiatannya dengan standard minimum.
“Lessee”	: Berarti pihak yang menyewa.
“Lessor”	: Berarti pihak yang menyewakan.
“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 (sebelumnya dikenal dengan nama Menteri Kehakiman Republik Indonesia, Menteri Hukum dan Perundang-undangan dan/atau nama lainnya).
“MOPAG”	: Berarti <i>Mean of Platts Arab Gulf</i> , yaitu ukuran harga bahan bakar minyak di Teluk Arab.
“MOPS”	: Berarti <i>Mean of Platts Singapore</i> , yaitu ukuran harga dasar bahan bakar minyak di Singapura.
“MRO”	: Berarti <i>Maintenance, Repair, and Overhaul</i> yaitu jasa pemeliharaan, perawatan, dan perbaikan pesawat
“OJK”	: Berarti Otoritas Jasa Keuangan, lembaga yang independen dan bebas dari campur tangan pihak lain, yang mempunyai fungsi, tugas, dan wewenang peraturan, pengawasan, pemeriksaan, dan penyidikan sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 21 tahun 2011 tentang Otoritas Jasa Keuangan (“UU OJK”). Sejak tanggal 31-12-2012 (tiga puluh satu Desember dua ribu dua belas), fungsi, tugas, dan wewenang pengaturan dan pengawasan kegiatan jasa keuangan di sektor Pasar Modal, beralih dari Bapepam dan LK ke OJK, atau para pengganti dan penerima hak dan kewajibannya, sesuai dengan Pasal 55 UU OJK.

“Passenger Yield”	:	Berarti pendapatan penumpang berjadwal per RPK.
“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.
“Pemegang Saham”	:	Berarti pemegang saham Perseroan yang tercatat dalam DPS Perseroan.
“Pemerintah”	:	Berarti Pemerintah Negara Republik Indonesia.
“Penawaran Umum Perdana”	:	Berarti Penawaran Umum Saham Perdana yang dilakukan oleh Perseroan dalam rangka menerbitkan dan menawarkan saham sebanyak 4.400.000.000 saham biasa atas nama yang merupakan saham baru dan penjualan saham Perseroan yang dimiliki oleh PT Bank Mandiri (Persero) Tbk sebanyak 1.935.738.000 saham seri B atas nama dengan nilai nominal Rp500,- dengan harga Penawaran Perdana sebesar Rp740,- setiap sahamnya, yang telah dinyatakan efektif pada tanggal 1 Februari 2011.
“PDP”	:	Berarti <i>Pre-delivery Deposit Payments</i> yaitu pembayaran cicilan uang muka pembelian pesawat sebelum penyerahan pesawat.
“Penawaran Umum Berkelanjutan Obligasi Berkelanjutan I Garuda Indonesia Tahap I Tahun 2013”	:	Berarti Penawaran Umum Berkelanjutan Obligasi Berkelanjutan I Garuda Indonesia Tahap I Tahun 2013 dengan jumlah pokok sebesar Rp2.000.000.000.000,00 (dua triliun Rupiah) dengan bunga tetap 9,25% per tahun yang jatuh tempo pada tahun 2018 telah memperoleh pernyataan efektif dari OJK pada tanggal 27 Juni 2013, yang merupakan rangkaian dari Penawaran Umum Berkelanjutan Obligasi Berkelanjutan I Garuda Indonesia Tahun 2013 dengan target dana yang akan dihimpun sebesar Rp4.000.000.000.000,00 (empat triliun Rupiah).
“Penawaran Umum Terbatas I atau PUT I”	:	Berarti penawaran atas sebanyak-banyaknya 3.227.930.633 (tiga miliar dua ratus dua puluh tujuh juta sembilan ratus tiga puluh ribu enam ratus tiga puluh tiga) Saham Biasa Atas Nama Seri B dengan nilai nominal Rp459 (empat ratus lima puluh sembilan Rupiah) setiap saham. Setiap pemegang 701.409 (tujuh ratus satu ribu empat ratus sembilan) Saham Lama yang namanya tercatat dalam Daftar Pemegang Saham Perseroan pada tanggal 4 April 2014 pukul 16.00 WIB berhak atas 100.000 (seratus ribu) HMETD dan setiap 1 (satu) HMETD memberikan hak kepada pemegangnya untuk membeli 1 (satu) Saham Baru dengan Harga Pelaksanaan sebesar Rp460 (empat ratus enam puluh Rupiah) setiap lembar saham yang harus dibayar penuh pada saat mengajukan Formulir Pemesanan dan Pembelian Saham.
“Penitipan Kolektif”	:	Berarti jasa penitipan kolektif atas efek yang dimiliki bersama oleh lebih dari 1 (satu) pihak yang kepentingannya diwakili oleh Kustodian, sebagaimana dimaksud dalam UUPM.
“Peraturan No. IX.D.1”	:	Berarti peraturan Bapepam dan LK No.IX.D.1 Lampiran Keputusan Ketua Bapepam No.Kep-26/PM/2003 tanggal 17-07-2003 (tujuh belas Juli dua ribu tiga) tentang Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu.
“Peraturan No. IX.D.2”	:	Berarti peraturan Bapepam dan LK No.IX.D.2 Lampiran Keputusan Ketua Bapepam No.Kep-08/PM/2000 tanggal 13-03-2000 (tiga belas Maret dua ribu) tentang Pedoman Mengenai Bentuk dan Isi Pernyataan Pendaftaran Dalam Rangka Penerbitan Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu.
“Peraturan No. IX.E.1”	:	Berarti Peraturan Nomor: IX.E.1 Lampiran Keputusan Ketua Bapepam dan LK Nomor Kep-412/BL/2009 tanggal 29-11-2009 (dua puluh sembilan November dua ribu sembilan) tentang Transaksi Afiliasi dan Benturan Kepentingan Transaksi Tertentu.

"Peraturan No. IX.E.2"	:	Berarti Peraturan Nomor: IX.E.2 Lampiran Keputusan Ketua Bapepam dan LK Nomor Kep-614/BL/2011 tanggal 28-11-2011 (dua puluh delapan November dua ribu sebelas) tentang Transaksi Material dan Perubahan Kegiatan Usaha Utama.
"Peraturan No. IX.I.6"	:	Berarti Peraturan Bapepam dan LK No. IX.I.6 Lampiran atas Surat Keputusan Ketua Badan Pengawas Pasar Modal No. KEP-45/PM/2004 tanggal 29-11-2004 (dua puluh sembilan November dua ribu empat) tentang Direksi dan Komisaris Perseroan dan Perusahaan Publik.
"Peraturan No. IX.J.1"	:	Berarti Peraturan No.IX.J.1, Lampiran Keputusan Ketua Bapepam dan LK No. KEP-179/BL/2008 tanggal 14-05-2008 (empat belas Mei dua ribu delapan) tentang Pokok-Pokok Anggaran Dasar Perseroan yang Melakukan Penawaran Umum Efek Bersifat Ekuitas dan Perusahaan Publik.
"Peraturan No. IX.L.1"	:	Berarti Peraturan No. IX.L.1, Lampiran Keputusan Ketua Bapepam dan LK No. Kep-16/PM/2004 tanggal 13-04-2004 (tiga belas April dua ribu empat) sebagaimana diubah dengan Lampiran Keputusan Bapepam dan LK No. Kep-718/BL/2012 tanggal 28-12-2012 (dua puluh Desember dua ribu dua belas) tentang Kuasi Reorganisasi.
"Peraturan No. X.K.4"	:	Berarti Peraturan No.X.K.4 Lampiran Keputusan Ketua Bapepam No. Kep-27/PM/2003 tanggal 17-07-2003 (tujuh belas Juli dua ribu tiga) tentang Laporan Realisasi Penggunaan Dana Hasil Penawaran Umum.
"Periode Perdagangan"	:	Berarti periode dimana Pemegang Saham dan/atau pemegang HMETD dapat menjual atau mengalihkan HMETD yang dimilikinya serta melaksanakan HMETD yang dimilikinya.
"Pernyataan Pendaftaran"	:	Berarti pernyataan pendaftaran yang disampaikan kepada OJK oleh Perseroan dalam rangka PUT I, yang terdiri dari dokumen-dokumen yang wajib diajukan berikut lampiran-lampirannya, termasuk semua perubahan, tambahan, serta pembetulannya.
"Pernyataan Efektif"	:	Berarti telah diterimanya surat dari Kepala Eksekutif Pengawas Pasar Modal OJK oleh Perseroan yang memberitahukan bahwa OJK tidak memerlukan informasi tambahan dan tidak mempunyai tanggapan lebih lanjut secara tertulis terhadap Pernyataan Pendaftaran yang telah disampaikan oleh Perseroan dalam rangka PUT I, dan diperolehnya persetujuan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa atas PUT I Perseroan yang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
"PLF"	:	Berarti <i>Passenger Load Factor</i> yaitu jumlah penumpang yang membayar (<i>revenue passenger</i>) yang diangkut sebagai suatu presentase dari kursi yang tersedia.
"Perseroan"	:	Berarti PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk., suatu perseroan terbatas terbuka yang berkedudukan di Jakarta Pusat.
"Prospektus"	:	Berarti setiap informasi tertulis sehubungan dengan PUT I sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 26 UUPM <i>juncto</i> Peraturan No. IX.D.3. tentang Pedoman Mengenai Bentuk dan Isi Prospektus Dalam Rangka Penerbitan Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu yang dimuat dalam Lampiran Keputusan Ketua Badan Pengawas Pasar Modal (Bapepam) No. Kep-09/PM/2000 tanggal 13 Maret 2000.
"Rekening Efek"	:	Berarti rekening yang memuat catatan posisi saham dan/atau dana milik pemegang saham yang diadministrasikan di KSEI, atau Pemegang Rekening berdasarkan perjanjian pembukaan rekening efek yang ditandatangani pemegang saham dengan Perusahaan Efek atau Bank Kustodian.
"RFTK"	:	Berarti <i>Revenue Freight Ton Kilometers</i> , yaitu jumlah penerbangan dalam kilometer dikalikan dengan pendapatan kargo dalam ton.
"Rp"	:	Berarti Rupiah, mata uang yang sah negara Republik Indonesia.

“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, yaitu rapat umum para pemegang saham Perseroan yang diselenggarakan sesuai dengan ketentuan-ketentuan anggaran dasar Perseroan dan UUPT dan UUPM serta peraturan-peraturan pelaksanaannya.
“RUPSLB”	:	Berarti Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa yang akan diadakan oleh Perseroan pada tanggal 24 Maret 2014 dengan agenda antara lain menyetujui PUT I.
“Saham Baru”	:	Berarti Saham Biasa Atas Nama Seri B yang akan dikeluarkan oleh Perseroan dalam PUT I ini dalam jumlah sebanyak-banyaknya 3.227.930.633 (tiga miliar dua ratus dua puluh tujuh juta sembilan ratus tiga puluh ribu enam ratus tiga puluh tiga) Saham Biasa Atas Nama Seri B dengan nilai nominal Rp459 (empat ratus lima puluh sembilan Rupiah) setiap saham.
“Saham Lama”	:	Berarti saham biasa atas nama yang telah ditempatkan dan disetor penuh oleh Pemegang Saham Perseroan pada tanggal Prospektus ini diterbitkan.
“SAP Group”	:	Berarti <i>Airline Industry Expert</i> .
“SBU”	:	Berarti <i>Strategic Business Unit</i> yaitu unit usaha strategis yang dikelola Perseroan.
“SBU Garuda Cargo”	:	Berarti SBU Perseroan yang mengelola bisnis kargo.
“SBU Garuda Sentra Medika (GSM)”	:	Berarti SBU Perseroan yang mengelola bisnis kesehatan.
“Sertifikat Bukti HMETD”	:	Berarti singkatan dari Sertifikat Bukti Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu, yaitu surat bukti hak atau sertifikat yang dikeluarkan oleh Perseroan kepada Pemegang Saham yang membuktikan kepemilikan mereka atas HMETD yang dapat diperdagangkan selama Periode Perdagangan.
“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 100 (seratus).
“Tanggal Penjataan”	:	Berarti tanggal dilakukannya penjataan saham
“Transaksi Afiliasi”	:	Berarti transaksi sebagaimana dimaksud dalam Peraturan No. IX.E.1.
“USD”	:	Dollar Amerika Serikat, mata uang yang sah dan berlaku di negara Amerika Serikat.
“UU Penerbangan”	:	Berarti Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Lembaran Negara Republik Indonesia No 1 Tahun 2009, Tambahan No 4956.
“UUPM”	:	Berarti Undang-Undang Republik Indonesia No. 8 Tahun 1995 tanggal 10 November 1995 tentang Pasar Modal dan peraturan-peraturan pelaksanaannya.
“UUPT”	:	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.

SINGKATAN ENTITAS ANAK DAN ENTITAS ASOSIASI

“Abacus”	:	Berarti PT Abacus Distribution System Indonesia, merupakan Entitas Anak Perseroan yang bergerak di bidang usaha jasa sistem komputerisasi reservasi.
“AJC”	:	Berarti PT Aerojasa Cargo, merupakan Entitas Anak dari AJP yang bergerak di bidang jasa pengurusan transportasi (<i>freight forwarding</i>).
“Aerofood”	:	Berarti PT Aerofood Indonesia, merupakan Entitas Anak dari Aerowisata yang bergerak di bidang jasa boga, <i>airline catering</i> , <i>laundry</i> dan pergudangan.
“AeroGlobe”	:	Berarti PT Aero Globe Indonesia, merupakan Entitas Anak dari Aerowisata yang bergerak di bidang usaha jasa biro perjalanan wisata.
“Aerotrans”	:	Berarti PT Aerotrans Services Indonesia, merupakan Entitas Anak dari Aerowisata yang bergerak di bidang transportasi, perdagangan, jasa, industri, dan pembangunan.
“Aerowisata”	:	Berarti PT Aero Wisata, merupakan Entitas Anak Perseroan yang bergerak di bidang usaha perhotelan (pariwisata), jasa boga penerbangan dan penjualan tiket.
“AHM”	:	Berarti PT Aero Hotel Management, merupakan Entitas Anak dari Aerowisata yang bergerak di bidang jasa pengelolaan properti (hotel, apartemen, kondominium).
“AJP”	:	Berarti PT Aerojasa Perkasa, merupakan Entitas Anak dari Aerowisata yang bergerak di bidang usaha jasa angkutan dan sarana penunjangnya.
“Asyst”	:	Berarti PT Aero Systems Indonesia, merupakan Entitas Anak Perseroan yang bergerak di bidang usaha penyediaan sistem teknologi informasi untuk perusahaan penerbangan.
“BID”	:	Berarti PT Bina Inti Dinamika, merupakan Entitas Anak dari Aerowisata yang bergerak di bidang usaha jasa akomodasi.
“BIP”	:	Berarti PT Belitung Intipermi, merupakan Entitas Anak dari Aerowisata yang bergerak di bidang jasa akomodasi dan perhotelan.
“Citilink”	:	Berarti PT Citilink Indonesia, merupakan Entitas Anak Perseroan yang bergerak di bidang angkutan niaga berjadwal yang berbiaya murah (<i>Low Cost Carrier</i>).
“Gapura”	:	Berarti PT Gapura Angkasa, yang merupakan Entitas Asosiasi yang sahamnya dimiliki oleh Perseroan sebanyak 37,5% yang bergerak di bidang usaha jasa tata operasi darat.
“GIH”	:	Berarti PT GIH Indonesia, merupakan Entitas Anak dari Aerowisata yang bergerak di bidang usaha jasa biro perjalanan wisata.
“GHIF”	:	Berarti Garuda Indonesia Holiday France, merupakan Entitas Anak Perseroan yang bergerak di bidang biro perjalanan pariwisata.
“GMF AeroAsia”	:	Berarti PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia, merupakan Entitas Anak Perseroan yang bergerak di bidang usaha perbaikan dan perawatan pesawat terbang.
“GOHA”	:	Berarti Garuda Orient Holidays Pty, Limited, merupakan Entitas Anak dari Aerowisata yang bergerak di bidang penjualan paket liburan wisata Indonesia
“GOHK”	:	Berarti Garuda Orient Holidays Korea Co., Limited, merupakan Entitas Anak dari Aerowisata yang bergerak di bidang biro perjalanan pariwisata.
“GOHJ”	:	Berarti Garuda Orient Holidays Japan Co., Ltd, merupakan Entitas Anak dari Aerowisata yang bergerak di bidang biro perjalanan pariwisata.

- “MHD”** : Berarti PT Mirtasari Hotel Development, merupakan Entitas Anak dari Aerowisata yang bergerak di bidang usaha jasa akomodasi.
- “SPI”** : Berarti PT Senggigi Pratama Internasional, merupakan Entitas Anak dari Aerowisata yang bergerak di bidang jasa akomodasi.

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 konsolidasian serta catatan-catatan yang tercantum di dalam Prospektus ini. Semua informasi keuangan Perseroan disusun dalam mata uang US Dollar dan telah disajikan sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan di Indonesia.

UMUM

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 disahkan oleh Menteri Kehakiman Republik Indonesia Serikat berdasarkan Surat Keputusan tertanggal 31 Maret 1950 dengan No. J.A. 5/12/10, telah 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 Soeleman Ardjasmita, 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").

Setelah Perseroan melakukan Penawaran Umum Berkelanjutan Obligasi Berkelanjutan I Garuda Indonesia Tahap I Tahun 2013, Anggaran Dasar Perseroan tidak mengalami perubahan sehingga Anggaran Dasar Perseroan yang terakhir pada saat Prospektus ini diterbitkan adalah sebagaimana ternyata dalam:

- (i) Akta Pernyataan Keputusan Para Pemegang Saham Luar Biasa No. 24 tanggal 16 November 2010, yang dibuat dihadapan Fathiah Helmi, S.H. Notaris di Jakarta, yang telah mendapat persetujuan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-54724.AH.01.02 Tahun 2010 tanggal 22 November 2010, telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0084627.AH.01.09 Tahun 2010 tanggal 22 November 2010, akta mana yang telah mengubah seluruh ketentuan Anggaran Dasar Perseroan dalam rangka penyesuaian dengan ketentuan Peraturan No. IX.J.1;
- (ii) Akta Pernyataan Keputusan Rapat Perubahan Anggaran Dasar No. 22 tanggal 27 September 2011 yang dibuat dihadapan Andalia Farida, S.H., Notaris di Jakarta ("**Akta No. 22/2011**"), yang telah diberitahukan kepada Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Anggaran Dasar No. AHU-AH.01.10-33910 tanggal 21 Oktober 2011 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0085337.AH.01.09.Tahun 2011 tanggal 21 Oktober 2011. Berdasarkan Akta No. 22/2011, Dewan Komisaris telah menyatakan kembali struktur permodalan dan susunan pemegang saham setelah selesainya Penawaran Umum Perdana; dan

- (iii) Akta Pernyataan Keputusan Rapat Perubahan Anggaran Dasar No. 1 tanggal 26 Juli 2012, yang dibuat di hadapan Aulia Taufani, S.H., Notaris di Tangerang, yang telah mendapat persetujuan Menkumham berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-66159.AH.01.02 Tahun 2012 tanggal 27 Desember 2012 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0111973.AH.01.09.Tahun 2012 tanggal 27 Desember 2012 ("Akta No. 1/2012"). Berdasarkan Akta No. 1/2012, para pemegang saham Perseroan telah menyetujui Kuasi Reorganisasi Perseroan sesuai dengan ketentuan PSAK 51 (Revisi 2003) dan Peraturan No. IX.L.1 sehingga mengubah ketentuan Pasal 4 Anggaran Dasar Perseroan tentang Permodalan. Sehubungan dengan pelaksanaan Kuasi Reorganisasi, maka disetujui pengurangan nilai nominal saham Perseroan dari semula sebesar Rp 500,00 menjadi sebesar Rp 459,00.

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.

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, Perseroan telah melakukan seluruh kegiatan usaha sebagaimana disebutkan dalam Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar Perseroan.

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, Perseroan memiliki 1 kantor pusat dan 9 area manajemen yang mengelola 63 kantor cabang, yaitu:

1. Area Domestik Region – 1, yang mengelola 13 kantor cabang di Medan, Banda Aceh, Pekanbaru, Padang, Batam, Tanjung Karang (2 kantor cabang), Jambi, Palembang, Pangkal Pinang, Tanjung Pinang, Bengkulu dan Tanjung Pandan. Area Domestik Region – 1 juga mengelola Station & Service Hub Kuala Namu;
2. Area Domestik Region – 2, yang mengelola 2 kantor cabang di Bandung dan Jakarta;
3. Area Domestik Region – 3, yang mengelola 8 kantor cabang di Surabaya, Malang, Jogjakarta, Semarang, Solo, Denpasar, Kupang dan Mataram;
4. Area Domestik Region – 4, yang mengelola 20 kantor cabang di Makassar, Kendari, Palu, Mamuju, Ambon, Balikpapan, Tarakan, Berau, Pontianak, Banjarmasin, Palangkaraya, Manado, Ternate, Gorontalo, Jayapura, Manokwari, Sorong, Biak dan Timika (2 kantor cabang);
5. Area Internasional Region – 1, yang mengelola 4 kantor cabang di Singapura, Bangkok, Kuala Lumpur dan Penang;
6. Area Internasional Region – 2, yang mengelola 3 kantor cabang di Tokyo, Osaka dan Seoul;
7. Area Internasional Region – 3, yang mengelola 5 kantor cabang di Shanghai, Beijing, Guangzhou, Hongkong dan Taipei;
8. Area Internasional Region – 4, yang mengelola 4 kantor cabang di Sydney, Brisbane, Perth dan Melbourne;
9. Area Internasional Region – 5, yang mengelola 4 kantor cabang di Amsterdam, London, Abu Dhabi dan Jeddah.

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, Perseroan memiliki 2 SBU, yaitu SBU Garuda Cargo yang mengelola bisnis kargo dan SBU Garuda Sentra Medika (GSM) yang mengelola bisnis kesehatan.

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, Perseroan memiliki penyertaan saham secara langsung pada 6 Entitas Anak sebagai berikut :

No	Entitas Anak	Bidang Usaha	Kepemilikan	Tahun Penyertaan	Keterangan Operasional
1	PT Abacus Distribution Systems Indonesia	Penyedia jasa sistem komputerisasi reservasi	95,00% kepemilikan langsung oleh Perseroan	1995	Sudah Beroperasi
2	PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia	Perbaikan dan pemeliharaan pesawat terbang	99,00% kepemilikan langsung oleh Perseroan 1,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	2002	Sudah Beroperasi
3	PT Aero Systems Indonesia	Penyedia jasa teknologi informasi	51,00% kepemilikan langsung oleh Perseroan 49,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	2005	Sudah Beroperasi
4	PT Citilink Indonesia	Angkutan udara niaga	94,27% kepemilikan langsung oleh Perseroan 5,73% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	2009	Sudah Beroperasi
5	Garuda Indonesia Holiday France	Biro perjalanan wisata	100,00% kepemilikan langsung oleh Perseroan	2014	Dalam Tahap Pengembangan
6	PT Aero Wisata	Perhotelan, jasa boga dan agen perjalanan	99,99% kepemilikan langsung oleh Perseroan	1989	Sudah Beroperasi

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, Perseroan memiliki penyertaan saham secara tidak langsung pada 14 Entitas Anak melalui Aerowisata sebagai berikut :

No	Entitas Anak	Bidang Usaha	Kepemilikan	Tahun Penyertaan	Keterangan Operasional
1.	PT Mirtasari Hotel Development	Hotel	99,994% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1979	Sudah Beroperasi
2.	PT Aerofood Indonesia (dahulu bernama PT Angkasa Citra Sarana Catering Service)	Jasa boga pesawat	99,9991% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1982	Sudah Beroperasi
3.	PT Aero Globe Indonesia (dahulu bernama PT Biro Perjalanan Wisata Satriavi)	Biro perjalanan wisata	99,9995% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1974	Sudah Beroperasi
4.	PT Aerotrans Services Indonesia (dahulu bernama PT Mandira Erajasa Wahana)	Jasa Transportasi	99,998% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1988	Sudah Beroperasi
5.	PT Aerojasa Perkasa	Penjualan tiket	99,87% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1998	Sudah Beroperasi
6.	PT Aerojasa Cargo *)	Jasa Pengurusan Transportasi (Freight Forwarding)	99,91% kepemilikan tidak langsung melalui Aerojasa Perkasa	2003	Sudah Beroperasi
7.	PT Senggigi Pratama Internasional	Hotel	99,993% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1997	Sudah Beroperasi
8.	Garuda Orient Holidays, Pty, Limited	Biro perjalanan wisata	100,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1981	Sudah Beroperasi
9.	Garuda Orient Holidays Korea Co, Limited	Biro perjalanan wisata	60,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	2008	Sudah Beroperasi
10.	Garuda Orient Holidays Japan Co, Ltd	Biro perjalanan wisata	60,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	2009	Sudah Beroperasi
11.	PT GIH Indonesia	Biro perjalanan wisata	60,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	2012	Sudah Beroperasi
12.	PT Bina Inti Dinamika	Hotel	61,89% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1987	Sudah Beroperasi
13.	PT Aero Hotel Management	Manajemen Hotel	90,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata 10,00% kepemilikan tidak langsung melalui PT Mirtasari Hotel Development	2009	Sudah Beroperasi
14.	PT Belitung Intipermai	Hotel	99,999968% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1992	Dalam tahap pengembangan

Catatan:

*) Kepemilikan AWS melalui AJP

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, Perseroan memiliki penyertaan saham baik langsung maupun tidak langsung sebesar kurang dari 50% pada Entitas Asosiasi sebagai berikut :

No	Entitas Asosiasi	Bidang Usaha	Kepemilikan	Tahun Penyertaan	Keterangan Operasional
1.	PT Aeronurti	Jasa Akomodasi	45,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1996	Sudah Beroperasi
2.	PT Aeroprima	Jasa Akomodasi	40,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1993	Sudah Beroperasi
3.	PT Bumi Minang Padang	Jasa Akomodasi	10,10% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1989	Sudah Beroperasi
4.	PT Nusa Dua Graha Internasional	Jasa Akomodasi	6,06% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1988	Sudah Beroperasi
5.	PT Arthaloka Indonesia	Jasa Pengelolaan Properti	2,58% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1988	Sudah Beroperasi
6.	PT Gapura Angkasa	Pengelolaan tata operasi darat dan penunjang usaha penerbangan	37,50% kepemilikan langsung oleh Perseroan	1998	Sudah Beroperasi
7.	Pan Asia Pacific Aviation Services Ltd.	Pengelolaan tata operasi darat dan penunjang usaha penerbangan	17,65% kepemilikan langsung oleh Perseroan	1998	Sudah Beroperasi
8.	Abacus International Pte. Ltd.	Sistem Informatika	2,06% kepemilikan langsung oleh Perseroan	1997	Sudah Beroperasi
9.	PT Merpati Nusantara Airlines	Penerbangan	4,21% kepemilikan langsung oleh Perseroan	1978	Sudah Beroperasi

STRUKTUR PERMODALAN DAN SUSUNAN PEMEGANG SAHAM TERAKHIR

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, struktur permodalan Perseroan dan susunan pemegang saham serta komposisi kepemilikan saham Perseroan per tanggal 31 Januari 2014 berdasarkan Daftar Pemegang Saham Perseroan tanggal 6 Februari 2014 yang dikeluarkan oleh PT Datindo Entrycom selaku BAE Perseroan adalah sebagai berikut:

Modal Saham			
Terdiri Dari Saham Seri A dan Saham Biasa Atas Nama Seri B			
Dengan Nilai Nominal Rp459,- (empat ratus lima puluh sembilan Rupiah) Setiap Saham			
Pemegang Saham	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal Dasar			
- Saham Seri A Dwiwarna	1	459	
- Saham Biasa Atas Nama Seri B	29.999.999.999	13.769.999.999.541	
Jumlah Modal Dasar	30.000.000.000	13.770.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
- Saham Seri A Dwiwarna			
Negara Republik Indonesia	1	459	0,0000
- Saham Biasa Atas Nama Seri B			
Negara Republik Indonesia	15.653.127.999	7.184.785.751.541	69,1362
Credit Suisse AG Singapore TR AC CL PT Trans Airways	2.466.965.725	1.132.337.267.775	10,8960
Wendy Aritenang Yazid	231.534	106.274.106	0,0010
Emirsyah Satar	1.904.369	874.105.371	0,0084
Handrito Hardjono	97.118	44.577.162	0,0004
Faik Fahmi	166.094	76.237.146	0,0007
Heriyanto Agung Putra	181.829	83.459.511	0,0008
Batara Silaban	285.207	130.910.013	0,0013
Novijanto Herupratomo	123.816	56.831.544	0,0005
Masyarakat	4.517.912.308	2.073.721.749.372	19,9547
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	22.640.996.000	10.392.217.164.000	100,00
Saham dalam Portepel			
- Saham Seri A Dwi Warna	-	-	
- Saham Biasa Atas Nama Seri B	7.359.004.000	3.377.782.836.000	
Jumlah Saham dalam Portepel	7.359.004.000	3.377.782.836.000	

Perseroan telah memperoleh penetapan dari Pemerintah sehubungan dengan Kuasi Reorganisasi sebagaimana ternyata dalam Akta No. 1/2012, berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 114 Tahun 2012 tanggal 27 Desember 2012 tentang Pengurangan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia Pada Perusahaan Perseroan (Persero) PT Garuda Indonesia Tbk, Lembaran Negara Republik Indonesia No. 287 tahun 2012.

PENAWARAN UMUM TERBATAS I

Jenis Penawaran	: HMETD
Nilai Nominal	: Rp459 (empat ratus lima puluh sembilan Rupiah)
Harga Pelaksanaan	: Rp460 (empat ratus enam puluh Rupiah) setiap lembar saham
Rasio Konversi	: 701.409 (tujuh ratus satu ribu empat ratus sembilan) Saham Lama berhak atas 100.000 (seratus ribu) HMETD
Dilusi Kepemilikan	: 12,48% (dua belas koma empat puluh delapan persen) sebelum pelaksanaan MESOP dan sebesar 13,21% (tiga belas koma dua puluh satu persen) setelah pelaksanaan MESOP
Periode Perdagangan HMETD	: 8 April 2014 – 16 April 2014
Periode Pelaksanaan HMETD	: 8 April 2014 – 16 April 2014
Tanggal Pencatatan Efek di Bursa	: 8 April 2014
Pencatatan	: BEI

Keterangan selengkapnya mengenai PUT I ini dapat dilihat pada Bab I Prospektus ini.

Negara Republik Indonesia sebagai pemegang saham Perseroan tidak akan melaksanakan seluruh HMETD yang menjadi haknya dalam PUT I yaitu sebesar 2.231.669.111 (dua miliar dua ratus tiga puluh satu juta enam ratus enam puluh sembilan ribu seratus sebelas). Berdasarkan Perjanjian Pembelian tanggal 6 Maret 2014 ("Perjanjian Pembelian") dan Addendum Perjanjian Pembelian tanggal 19 Maret 2014 ("Addendum Perjanjian Pembelian") yang dibuat di bawah tangan antara Kementerian Badan Usaha Milik Negara dalam kapasitasnya sebagai wakil Negara Republik Indonesia ("Kementerian BUMN") dengan PT Bahana Securities, PT Danareksa Sekuritas dan PT Mandiri Sekuritas, HMETD milik Negara Republik Indonesia sebesar 2.231.669.111 (dua miliar dua ratus tiga puluh satu juta enam ratus enam puluh

sembilan ribu seratus sebelas) HMETD akan dijual kepada PT Bahana Securities sejumlah 743.889.700 (tujuh ratus empat puluh tiga juta delapan ratus delapan puluh sembilan ribu tujuh ratus), PT Danareksa Sekuritas sejumlah 743.889.700 (tujuh ratus empat puluh tiga juta delapan ratus delapan puluh sembilan ribu tujuh ratus) dan PT Mandiri Sekuritas sejumlah 743.889.711 (tujuh ratus empat puluh tiga juta delapan ratus delapan puluh sembilan ribu tujuh ratus sebelas) selaku agen penjual yang ditunjuk, dan selanjutnya PT Bahana Securities, PT Danareksa Sekuritas dan PT Mandiri Sekuritas akan menawarkan dan menjual saham hasil pelaksanaan HMETD yang diperoleh dari HMETD milik Negara Republik Indonesia, segera setelah saham tersebut diterbitkan oleh Biro Administrasi Efek yang ditunjuk Perseroan yaitu PT Datindo Entrycom, kepada para investor domestik maupun asing melalui suatu penawaran terbatas. Selanjutnya, PT Bahana Securities, PT Danareksa Sekuritas dan PT Mandiri Sekuritas akan mendistribusikan saham tersebut ke rekening efek para investor setelah pelaksanaan transaksi melalui BEI pada hari yang sama saat pelaksanaan HMETD milik Negara Republik Indonesia oleh PT Bahana Securities, PT Danareksa Sekuritas dan PT Mandiri Sekuritas.

Jika Saham Baru ini tidak seluruhnya diambil oleh pemegang HMETD, maka sisanya akan dialokasikan kepada pemegang HMETD lainnya yang melakukan pemesanan lebih dari haknya, seperti yang tercantum dalam Sertifikat Bukti HMETD atau Formulir Pemesanan dan Pembelian Saham Tambahan secara proporsional berdasarkan hak yang telah dilaksanakan. Apabila setelah alokasi tersebut masih terdapat sisa Saham Baru yang belum dilaksanakan, maka seluruh sisa Saham Baru yang tersisa tersebut tidak akan dikeluarkan dari portepel saham Perseroan. Perseroan akan mencatatkan seluruh saham yang akan dikeluarkan dari portepel dalam PUT I ini pada BEI.

Apabila HMETD yang ditawarkan dalam rangka PUT I ini seluruhnya dilaksanakan oleh semua pemegang saham dan HMETD milik Pemerintah Republik Indonesia dilaksanakan oleh PT Bahana Securities, PT Danareksa Sekuritas dan PT Mandiri Sekuritas untuk selanjutnya dijual kepada investor domestik maupun asing melalui suatu penawaran terbatas, maka susunan pemegang saham Perseroan sebelum dan setelah PUT I secara proforma menjadi sebagai berikut:

Modal Saham
Terdiri Dari Saham Seri A dan Saham Biasa Atas Nama Seri B
Dengan Nilai Nominal Rp459,- (empat ratus lima puluh sembilan Rupiah) Setiap Saham

Keterangan	Sebelum PUT I			Setelah PUT I Sebelum MESOP		
	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	(%)	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	(%)
Modal Dasar						
- Saham Seri A Dwiwarna	1	459		1	459	
- Saham Biasa Atas Nama Seri B	29.999.999.999	13.769.999.999.541		29.999.999.999	13.769.999.999.541	
Jumlah Modal Dasar	30.000.000.000	13.770.000.000.000		30.000.000.000	13.770.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh						
- Saham Seri A Dwiwarna						
- Pemerintah Republik Indonesia	1	459	0,0000	1	459	0
- Saham Biasa Atas Nama Seri B						
- Negara Republik Indonesia	15.653.127.999	7.184.785.751.541	69,1362	15.653.127.999	7.184.785.751.541	60,5094
- Credit Suisse AG Singapore TR AC CL PT	2.466.965.725	1.132.337.267.775	10,8960	2.818.681.446	1.293.774.783.714	10,8960
- Trans Airways						
- Wendy Aritenang Yazid	231.534	106.72.106	0,0010	264.543	121.425.237	0,0010
- Emirsyah Satar	1.904.369	874.105.371	0,0084	2.175.875	998.726.625	0,0084
- Handrito Hardjono	97.118	44.577.162	0,0004	110.964	50.932.476	0,0004
- Faik Fahmi	166.094	76.237.146	0,0007	189.774	87.106.266	0,0007
- Heriyanto Agung Putra	181.829	83.459.511	0,0008	207.752	95.358.168	0,0008
- Batara Silaban	285.207	130.910.013	0,0013	325.869	149.573.871	0,0013
- Novijanto Herupratomo	123.816	56.831.544	0,0005	141.468	64.933.812	0,0006
- Masyarakat	4.517.912.308	2.073.721.749.372	19,9547	7.393.700.942	3.393.708.732.378	28,5814
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	22.640.996.000	10.392.217.164.000	100,0000	25.868.926.633	11.873.837.324.547	100,0000
Saham dalam Portepel						
- Saham Seri A Dwiwarna	-	-	-	-	-	-
- Saham Biasa Atas Nama Seri B	7.359.004.000	3.377.782.836.000		4.131.073.367	1.896.162.675.453	
Jumlah Saham dalam Portepel	7.359.004.000	3.377.782.836.000		4.131.073.367	1.896.162.675.453	

Catatan:

*) Pada tanggal Prospektus ini diterbitkan, sisa Hak Opsi dalam Program MESOP yang belum dilaksanakan sampai dengan pelaksanaan PUT I ini adalah sejumlah 219.617.660 hak opsi. Dengan demikian setelah seluruh Hak Opsi tersebut dilaksanakan maka jumlah saham Perseroan yang ditempatkan dan disetor penuh akan menjadi 26.088.544.293 saham.

Pemegang saham lama yang tidak melaksanakan haknya untuk membeli Saham Baru yang ditawarkan dalam PUT I sesuai dengan HMETD-nya akan mengalami penurunan persentase kepemilikan sahamnya (dilusi) dalam jumlah yang material yaitu maksimum sebesar 12,48% sebelum pelaksanaan MESOP.

Apabila dari seluruh HMETD yang ditawarkan dalam rangka PUT I ini, hanya HMETD milik Pemerintah Republik Indonesia yang dilaksanakan oleh PT Bahana Securities, PT Danareksa Sekuritas dan PT Mandiri Sekuritas untuk selanjutnya dijual kepada investor domestik maupun asing melalui suatu penawaran terbatas dan pemegang saham lain tidak melaksanakan HMETD yang dimilikinya, maka susunan pemegang saham Perseroan sebelum dan setelah PUT I secara proforma menjadi sebagai berikut:

Modal Saham
Terdiri Dari Saham Seri A dan Saham Biasa Atas Nama Seri B
Dengan Nilai Nominal Rp459,- (empat ratus lima puluh sembilan Rupiah) Setiap Saham

Keterangan	Sebelum PUT I			Setelah PUT I Sebelum MESOP		
	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	(%)	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	(%)
Modal Dasar						
- Saham Seri A Dwiwarna	1	459		1	459	
- Saham Biasa Atas Nama Seri B	29.999.999.999	13.769.999.999.541		29.999.999.999	13.769.999.999.541	
Jumlah Modal Dasar	30.000.000.000	13.770.000.000.000		30.000.000.000	13.770.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh						
- Saham Seri A Dwiwarna						
- Pemerintah Republik Indonesia	1	459	0,0000	1	459	0,0000
- Saham Biasa Atas Nama Seri B						
- Negara Republik Indonesia	15.653.127.999	7.184.785.751.541	69,1362	15.653.127.999	7.184.785.751.541	62,9331
- Credit Suisse AG Singapore TR AC CL PT	2.466.965.725	1.132.337.267.775	10,8960	2.466.965.725	1.132.337.267.775	9,9184
- Trans Airways						
- Wendy Aritenang Yazid	231.534	106.72.106	0,0010	231.534	106.724.106	0,0009
- Emirsyah Satar	1.904.369	874.105.371	0,0084	1.904.369	874.105.371	0,0077
- Handrito Hardjono	97.118	44.577.162	0,0004	97.118	44.577.162	0,0004
- Faik Fahmi	166.094	76.237.146	0,0007	166.094	76.237.146	0,0007
- Heriyanto Agung Putra	181.829	83.459.511	0,0008	166.094	76.237.146	0,0007
- Batara Silaban	285.207	130.910.013	0,0013	285.207	130.910.013	0,0011
- Novijanto Herupratomo	123.816	56.831.544	0,0005	123.816	56.831.544	0,0005
- Masyarakat	4.517.912.308	2.073.721.749.372	19,9547	6.749.581.419	3.098.057.871.321	27,1366
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	22.640.996.000	10.392.217.164.000	100,0000	24.872.649.376	11.416.546.063.584	100,0000
Saham dalam Portepel						
- Saham Seri A Dwiwarna	-	-				
- Saham Biasa Atas Nama Seri B	7.359.004.000	3.377.782.836.000		5.127.350.624	2.353.453.936.416	
Jumlah Saham dalam Portepel	7.359.004.000	3.377.782.836.000		5.127.350.624	2.353.453.936.416	

Catatan:

*) Pada tanggal Prospektus ini diterbitkan, sisa Hak Opsi dalam Program MESOP yang belum dilaksanakan sampai dengan pelaksanaan PUT I ini adalah sejumlah 219.617.660 hak opsi. Dengan demikian setelah seluruh Hak Opsi tersebut dilaksanakan maka jumlah saham Perseroan yang ditempatkan dan disetor penuh akan menjadi 26.088.544.293 saham.

KETERANGAN SINGKAT TENTANG MESOP

Berdasarkan keputusan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa tanggal 15 November 2010 Perseroan telah memperoleh persetujuan untuk melaksanakan Program MESOP. Jumlah Saham yang dapat dibeli oleh Peserta Program MESOP adalah sebanyak-banyaknya 219.617.660 Saham.

Perseroan telah mengumumkan pelaksanaan program MESOP sebagai berikut:

Tahapan	Masa Laku Hak Opsi	Harga Pelaksanaan	Keterangan Jumlah Hak Opsi
Hak Opsi Tahap I	10 Februari 2016	Rp500,-	87.847.064
Hak Opsi Tahap II	30 November 2016	Rp500,-	65.885.298
Hak Opsi Tahap III	30 November 2017	Rp500,-	65.885.298

Periode pelaksanaan adalah 2 kali setiap tahun sesuai dengan Peraturan Pencatatan Efek No. I-A Lampiran Keputusan Direksi PT Bursa Efek Jakarta No. Kep-305/BEJ/07-2004 tanggal 19 Juli 2004 sebagaimana telah diubah dengan Keputusan Direksi PT Bursa Efek Jakarta No. Kep-00001/BEI/01-2014 tanggal 20 Januari 2014. Perseroan telah menetapkan Periode Pelaksanaan baik untuk Tahap I, II dan III sesuai dengan Surat No. GARUDA/JKTDI/20066/12, tanggal 30 November 2012, perihal Perubahan Periode Pelaksanaan Management Employee Stock Option Plan. Periode Pelaksanaan adalah 30 Hari Bursa. Periode Pelaksanaan Pertama dihitung sejak tanggal 15 Mei 2013 dan untuk Periode Pelaksanaan Kedua dimulai tanggal 1 November setiap tahunnya sampai dengan masa laku Hak Opsi setiap tahap berakhir.

Apabila HMETD yang ditawarkan dalam rangka PUT I ini seluruhnya dilaksanakan oleh semua pemegang saham kecuali oleh Pemerintah Republik Indonesia yang akan menjual saham HMETD-nya kepada masyarakat melalui Perjanjian Apabila HMETD yang ditawarkan dalam rangka PUT I ini seluruhnya dilaksanakan oleh semua pemegang saham dan HMETD milik Pemerintah Republik Indonesia dilaksanakan oleh PT Bahana Securities, PT Danareksa Sekuritas dan PT Mandiri Sekuritas untuk selanjutnya dijual kepada investor domestik maupun asing melalui suatu penawaran terbatas, setelah PUT I dan setelah dilaksanakannya MESOP, secara proforma menjadi sebagai berikut:

Modal Saham
Terdiri Dari Saham Seri A dan Saham Biasa Atas Nama Seri B
Dengan Nilai Nominal Rp459,- (empat ratus lima puluh sembilan Rupiah) Setiap Saham

Keterangan	Setelah PUT I Sebelum MESOP			Setelah PUT I Setelah MESOP		
	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	(%)	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	(%)
Modal Dasar						
- Saham Seri A Dwiwarna	1	459		1	459	
- Saham Biasa Atas Nama Seri B	29.999.999.999	13.769.999.999.541		29.999.999.999	13.769.999.999.541	
Jumlah Modal Dasar	30.000.000.000	13.770.000.000.000		30.000.000.000	13.770.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh						
- Saham Seri A Dwiwarna						
Pemerintah Republik Indonesia	1	459	0,0000	1	459	0,0000
- Saham Biasa Atas Nama Seri B						
Negara Republik Indonesia	15.653.127.999	7.184.785.751.541	60,5094	15.653.127.999	7.184.785.751.541	60,0000
Credit Suisse AG Singapore TR AC CL PT	2.818.681.446	1.293.774.783.714	10,8960	2.818.681.446	1.293.774.783.714	10,8043
Trans Airways						
Wendy Aritenang Yazid	264.543	121.425.237	0,0010	264.543	121.425.237	0,0010
Emirsyah Satar	2.175.875	998.726.625	0,0084	2.175.875	998.726.625	0,0083
Handrito Hardjono	110.964	50.932.476	0,0004	110.964	50.932.476	0,0004
Faik Fahmi	189.774	87.106.266	0,0007	189.774	87.106.266	0,0007
Heriyanto Agung Putra	207.752	95.358.168	0,0008	207.752	95.358.168	0,0008
Batara Silaban	325.869	149.573.871	0,0013	325.869	149.573.871	0,0013
Novijanto Herupratomo	141.468	64.933.812	0,0006	141.468	64.933.812	0,0006
Masyarakat	7.393.700.942	3.393.708.732.378	28,5814	7.613.318.602	3.494.513.238.318	29,1826
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	25.868.926.633	11.873.837.324.547	100,0000	26.088.544.293	11.974.641.830.487	100,0000
Saham dalam Portepel						
- Saham Seri A Dwiwarna	-	-		-	-	
- Saham Biasa Atas Nama Seri B	4.131.073.367	1.896.162.675.453		3.911.455.707	1.795.358.169.513	
Jumlah Saham dalam Portepel	4.131.073.367	1.896.162.675.453		3.911.455.707	1.795.358.169.513	

Catatan:

*) Pada tanggal Prospektus ini diterbitkan, sisa Hak Opsi dalam Program MESOP yang belum dilaksanakan sampai dengan pelaksanaan PUT I ini adalah sejumlah 219.617.660 hak opsi. Dengan demikian setelah seluruh Hak Opsi tersebut dilaksanakan maka jumlah saham Perseroan yang ditempatkan dan disetor penuh akan menjadi 26.088.544.293 saham.

Pemegang saham lama yang tidak melaksanakan haknya untuk membeli Saham Baru yang ditawarkan dalam PUT I sesuai dengan HMETD-nya akan mengalami penurunan persentase kepemilikan sahamnya (dilusi) dalam jumlah yang material yaitu maksimum sebesar 13,21% setelah pelaksanaan MESOP.

Sampai Prospektus ini diterbitkan, tidak terdapat saham baru yang dikeluarkan untuk program MESOP.

KETERANGAN TENTANG HAK MEMESAN EFEK TERLEBIH DAHULU

Saham Baru yang ditawarkan dalam PUT I ini diterbitkan berdasarkan HMETD yang dapat diperdagangkan selama Periode Perdagangan.

Keterangan selengkapnya mengenai PUT I dan ketentuan yang harus diperhatikan serta penjelasan lebih lanjut mengenai Keterangan Tentang Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu dapat dilihat pada Bab I dalam Prospektus ini

PENGUNAAN DANA YANG DIPEROLEH DARI HASIL PENAWARAN UMUM TERBATAS I

Skema I:

Sesuai dengan Perjanjian Pembelian tanggal 6 Maret 2014 sebagaimana diubah tanggal 19 Maret 2014, antara Kementerian BUMN, PT Bahana Securities ("Bahana"), PT Danareksa Sekuritas ("Danareksa") dan PT Mandiri Sekuritas ("Mandiri"), Kementerian BUMN akan menjual HMETD yang dimilikinya yaitu sebesar 69,14% dari seluruh HMETD yang akan diterbitkan pada PUT I ini kepada Bahana, Danareksa, dan Mandiri dan selanjutnya Bahana, Danareksa, dan Mandiri akan melaksanakan HMETD yang dimiliki oleh Pemerintah tersebut. Apabila HMETD tersebut hanya dilaksanakan oleh Bahana, Danareksa, dan Mandiri, sedangkan pemegang saham lainnya tidak melaksanakan HMETD yang dimilikinya, maka seluruh dana yang diperoleh dari hasil PUT I, setelah dikurangi dengan seluruh biaya yang terkait dengan PUT I akan digunakan untuk:

Pengembangan armada baru. Penambahan armada baru yang direncanakan pesawat jenis B737 Series, B777 Series, A330 Series dan A320 Series.

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 pendanaan (*financing*), termasuk dengan cara *sale and lease back*.

Skema II:

Selain pelaksanaan HMETD sebagaimana yang diungkapkan pada Skema I, dimana HMETD milik Pemerintah sebesar 69,14% dari seluruh HMETD yang akan diterbitkan pada PUT I akan dilaksanakan oleh Bahana, Danareksa, dan Mandiri, dan terdapat pemegang saham lain yang melaksanakan HMETD mereka dan melakukan pemesanan saham tambahan hingga sebanyak-banyaknya 100% dari seluruh HMETD yang akan diterbitkan pada PUT I ini, maka seluruh dana yang diperoleh dari hasil PUT I, setelah dikurangi dengan seluruh biaya yang terkait dengan PUT I akan digunakan seluruhnya untuk:

Pengembangan armada baru. Penambahan armada baru yang direncanakan pesawat jenis B737 Series, B777 Series, A330 Series dan A320 Series.

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 pendanaan (*financing*), termasuk dengan cara *sale and lease back*.

Apabila dalam skema II terjadi kekurangan dana, maka pengembangan armada baru akan dipenuhi oleh Perseroan melalui dana kas operasional dan/atau fasilitas pinjaman komersial.

Rincian mengenai rencana penggunaan dana dari hasil PUT I dapat dilihat pada Bab II Prospektus ini.

IKHTISAR DATA KEUANGAN PENTING

Tabel-tabel di bawah ini menggambarkan ikhtisar data keuangan penting dari Perseroan berdasarkan Laporan keuangan konsolidasian Perseroan untuk tahun yang berakhir pada tanggal-tanggal 31 Desember 2013, 2012, 2011, 2010 dan 2009.

Laporan keuangan konsolidasian Perseroan untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 yang seluruhnya tercantum dalam Prospektus ini dan telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Eny (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) akuntan publik independen, berdasarkan standar auditing yang ditetapkan oleh Institut Akuntan Publik Indonesia (IAPI), dengan pendapat Wajar Tanpa Pengecualian dan laporan keuangan konsolidasian Perseroan untuk dan pada tahun-tahun yang berakhir tanggal 31 Desember 2012, 1 Januari 2012/31 Desember 2011, 31 Desember 2010 dan 2009 yang seluruhnya tercantum dalam Prospektus ini dan telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Eny (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) akuntan publik independen, berdasarkan standar auditing yang ditetapkan oleh Institut Akuntan Publik Indonesia (IAPI), dengan pendapat Wajar Tanpa Pengecualian dengan paragraf penjelasan mengenai penerapan PSAK 10 (Revisi 2010), Pengaruh Perubahan Kurs Valuta Asing dan menyajikan kembali laporan keuangan konsolidasian tahun-tahun sebelumnya atas perubahan tersebut serta penjelasan mengenai pelaksanaan kuasi-reorganisasi Perseroan pada tanggal 1 Januari 2012 sesuai dengan PSAK No 51 (revisi 2003) akuntansi kuasi-reorganisasi.

LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN

(dalam USD)

Uraian	31 Desember					
	Kuasi Reorganisasi 2011					
	2013	2012	Sesudah	Sebelum	2010	2009
Jumlah Aset	2.953.784.952	2.517.997.766	2.127.970.194	2.083.006.809	1.621.597.346	1.661.385.865
Jumlah Liabilitas	1.836.636.835	1.403.037.688	1.160.209.033	1.160.209.033	1.124.936.670	1.226.496.030
Jumlah Ekuitas	1.117.148.117	1.114.960.078	967.761.161	922.797.776	496.660.676	434.889.835

LAPORAN LABA RUGI KOMPREHENSIF KONSOLIDASIAN

(dalam USD)

Uraian	Untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember				
	2013	2012	2011	2010	2009*)
Jumlah Pendapatan Usaha	3.716.076.586	3.472.468.962	3.096.328.405	2.167.823.256	1.732.638.929
Jumlah Beban Usaha dan Lainnya	3.659.628.311	3.304.396.858	3.003.980.817	2.101.355.970	1.653.130.329
Jumlah Laba Komprehensif	566.520	145.409.308	72.700.616	61.530.419	143.337.230
Laba per saham dasar dan dilusian	0,00049	0,00488	0,00284	0,00219	0,00554

*) Penyajian dalam USD disajikan oleh Manajemen

Rasio – Rasio Keuangan

Uraian	2013	2012	2011	2010	2009
RASIO PERTUMBUHAN					
Pendapatan Usaha	7,02%	12,15%	42,83%	25,12%	-13,59%
Beban Usaha	10,75%	10,00%	42,95%	27,11%	-12,42%
Laba (Rugi) Usaha	-66,41%	82,00%	38,94%	-16,40%	-32,41%
Laba (Rugi) Bersih	-89,90%	72,58%	61,13%	-60,54%	17,53%
Jumlah Aset	17,31%	18,33%	28,45%	-2,39%	11,22%
Jumlah Liabilitas	30,90%	20,93%	3,14%	-8,28%	-5,99%
Jumlah Ekuitas	0,20%	15,21%	85,80%	14,20%	129,90%
RASIO USAHA					
Laba (Rugi) Usaha / Pendapatan Usaha	1,52%	4,84%	2,98%	3,07%	4,59%
Laba (Rugi) Bersih / Pendapatan Usaha	0,30%	3,19%	2,07%	1,84%	5,83%
Laba (Rugi) Usaha / Jumlah Ekuitas	5,05%	15,07%	10,01%	13,38%	18,28%
Laba (Rugi) Bersih / Jumlah Ekuitas	1,00%	9,94%	6,96%	8,03%	23,22%
Laba (Rugi) Bersih / Jumlah Aset	0,38%	4,40%	3,08%	2,46%	6,08%
RASIO KEUANGAN					
Aset Lancar / Liabilitas Jangka Pendek	83,25%	84,40%	116,12%	74,00%	60,38%
Jumlah Liabilitas / Jumlah Ekuitas	164,40%	125,84%	125,73%	226,50%	282,02%
Jumlah Liabilitas / Jumlah Aset	62,18%	55,72%	55,70%	69,37%	73,82%

Untuk keterangan lebih rinci, dapat dilihat pada Bab IV mengenai Analisis dan Pembahasan Oleh Manajemen, Bab IX mengenai Ikhtisar Data Keuangan Penting, dan Bab XIV mengenai Laporan Auditor Independen dan Laporan Keuangan Konsolidasian Perseroan.

RISIKO USAHA

Risiko-risiko yang akan diungkapkan dalam uraian berikut merupakan risiko-risiko yang material bagi Perseroan yang telah disusun sesuai dengan bobot risiko berdasarkan kemungkinan terjadinya (*likelihood*) dan dampak (*impact*) dari masing-masing risiko terhadap kinerja keuangan Perseroan, yang dimulai dari risiko utama Perseroan.

RISIKO TERKAIT KEGIATAN USAHA PERSEROAN

1. Keterbatasan infrastruktur dan fasilitas bandara internasional Soekarno-Hatta dan bandara lainnya di Indonesia dapat menghambat kemampuan Perseroan untuk melakukan ekspansi, meningkatkan utilisasi pesawat, memperbaiki kinerja ketepatan waktu ("On Time Performance" atau "OTP") dalam menyediakan jasa transportasi udara yang aman, nyaman dan efisien.
2. Sumber utama pasokan bahan bakar berasal dari Pertamina.
3. Tingginya tingkat utang dan pembayaran kewajiban tetap dapat mempengaruhi kemampuan Perseroan dalam penerapan strategi Perseroan.
4. Kemampuan Perseroan dalam menetapkan tarif penerbangan pada segmen tertentu dipengaruhi oleh batasan yang ditetapkan oleh Pemerintah.
5. Keterbatasan Perseroan dalam merekrut, melatih, mempertahankan, dan memotivasi personil kunci dapat mempengaruhi bisnis Perseroan.
6. Perseroan sangat bergantung pada sistem Teknologi informasi (TI) dalam menjalankan bisnisnya dan setiap kegagalan pada sistem TI ini dapat mempengaruhi bisnis Perseroan.
7. Perseroan bergantung pada Kementerian Agama terkait kegiatan penerbangan haji.
8. Perseroan bergantung kepada institusi lain yang dimiliki dan dikendalikan oleh Pemerintah terkait dukungan keuangan dan pelayanan penting lainnya.
9. Tingginya beban bunga dapat berdampak negatif terhadap profitabilitas Perseroan.
10. Peningkatan tingkat inflasi dapat berdampak negatif terhadap strategi ekspansi armada pesawat

RISIKO TERKAIT INDUSTRI PENERBANGAN

1. Industri penerbangan sangat kompetitif.
2. Kenaikan beban bahan bakar dapat berdampak negatif terhadap bisnis Perseroan.
3. Bisnis penerbangan ditandai dengan biaya tetap yang tinggi.
4. Reputasi dan bisnis Perseroan dapat terkena dampak negatif akibat kecelakaan atau insiden pesawat.

5. Hasil operasi Perseroan dapat berfluktuasi dari waktu ke waktu yang disebabkan oleh perubahan siklus industri penerbangan dan bersifat musiman.
6. Asuransi mungkin menjadi lebih sulit atau mahal didapatkan.
7. Tambahan beban bahan bakar yang diterapkan oleh Perseroan diperkarakan di Indonesia dan beberapa negara lainnya.
8. Perseroan hanya memiliki jumlah pemasok yang terbatas untuk armada pesawat dan mesin.

RISIKO TERKAIT INDONESIA

1. Indonesia terletak di zona gunung berapi yang masih aktif dan memiliki risiko seismik yang tinggi yang dapat mengganggu kegiatan usaha Perseroan.
2. Depresiasi atau volatilitas nilai tukar Rupiah dapat secara negatif mempengaruhi bisnis, kondisi keuangan, hasil usaha dan prospek Perseroan.

RISIKO TERKAIT INVESTASI PADA SAHAM PERSEROAN

1. Harga perdagangan saham Perseroan dapat berfluktuasi.
2. 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 dan ekspansi armada pesawat.

Keterangan lebih lanjut mengenai risiko usaha Perseroan dapat dilihat pada Bab V Prospektus ini.

KUNCI UTAMA INVESTASI

Kunci utama investasi Perseroan yang utama terletak pada faktor-faktor berikut:

1. Memiliki citra merek yang baik
2. Didukung organisasi dan manajemen yang andal
3. Memiliki sistem pendukung yang baik.
4. Pertumbuhan ekonomi dan pasar yang sangat pesat

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 untuk mencapai misi Perseroan, yang dibagi kedalam tujuh penggerak utama (*7 drivers of Quantum Leap*) adalah sebagai berikut :

1. Tumbuh dan mendominasi pasar full-service di domestik dengan memperkuat posisi di kelas premium.
2. Menangkap potensi peningkatan yang besar di internasional dengan memluas jaringan penerbangan.
3. Menjadikan Citilink, yang merupakan Entitas Anak Perseroan, sebagai *ornamen perubah* di pasar LCC.
4. Ekspansi, simplifikasi, dan peremajaan armada.
5. Memperkuat merek, peningkatan kualitas produk dan pelayanan.
6. Melaksanakan *cost effectiveness* dengan meningkatkan efisiensi armada menekan biaya distribusi.
7. Melakukan internalisasi *Fly-Hi* sebagai budaya perusahaan.

PROSPEK USAHA PERSEROAN

Industri penerbangan di Asia Pasifik telah berkembang pesat selama 10 tahun terakhir. RPK di Asia Pasifik tumbuh sebesar 6,8%, lebih besar dibandingkan dengan RPK di Amerika Utara dan Eropa yang mengalami pertumbuhan masing-masing sebesar 3,0% dan 6,1%. Jumlah permintaan jasa penerbangan di Asia Pasifik hampir sebesar permintaan di Amerika Utara dan sekitar sepertiga dari total permintaan jasa penerbangan di dunia. Asia Pasifik diperkirakan akan menjadi pasar terbesar di dunia untuk industri penerbangan, dengan proyeksi tingkat pertumbuhan tahunan sebesar 6,5% untuk periode 2012-2032. Kombinasi pertumbuhan sosial-ekonomi, geografi dan infrastruktur, serta liberalisasi industri penerbangan di Asia Pasifik merupakan faktor pendorong utama dalam pertumbuhan industri penerbangan (Sumber: *The Boeing Company, Current Market Outlook Report 2013-2032*).

Indonesia merupakan negara dengan perekonomian terbesar di Asia Tenggara. Sebagai negara kepulauan dengan 242 juta warga negara yang tersebar di 6.000 pulau, didukung oleh pertumbuhan PDB dengan CAGR sebesar 15% dari tahun 2007-2012, dan diperkirakan akan tumbuh dengan CAGR sebesar 6% dari tahun 2012-2018, Indonesia memiliki potensi pasar yang besar (Sumber: *IMF World Economic Outlook Database, 2013*).

Dengan tingkat usia rata-rata 26 tahun, profil demografi di Indonesia didominasi oleh kelompok usia muda dan produktif. Total populasi pada kelompok usia produktif, antara 20-54 tahun, mencapai 52,6%. Populasi pada kelompok usia produktif akan meningkatkan basis pertumbuhan konsumen, dan akan berkontribusi terhadap sumber daya manusia yang mendukung pertumbuhan ekonomi di masa depan (Sumber: CEIC, 2013). Pertumbuhan ekonomi Indonesia dalam jangka panjang akan didukung oleh pertumbuhan permintaan domestik yang kuat. Sebagian besar pertumbuhan ekonomi Indonesia didorong oleh pertumbuhan kelas menengah dengan perkembangan dari 11,7% menjadi 27,9% dari jumlah populasi tahun 2007-2012 (Sumber: *Economics Intelligence Unit, 2013*).

Dibandingkan dengan negara lain, lalu lintas udara di Indonesia masih merupakan bagian kecil dari jumlah penduduk di Indonesia (Sumber: *International Civil Aviation Organization 2012 Annual Report, IMF World Economic Outlook*). Dengan peningkatan tingkat pendapatan dan biaya transportasi udara menjadi lebih terjangkau, diharapkan transportasi udara dapat menjadi substitusi dari transportasi darat. Jumlah pengguna transportasi udara telah berkembang jauh lebih cepat daripada transportasi laut dan kereta api selama tahun 2003-2011 (Sumber: Badan Pusat Statistik, 2012).

Lalu lintas penerbangan udara di Indonesia secara keseluruhan telah mengalami pertumbuhan dengan CAGR sebesar 14,2% pada tahun 2005-2012 (Sumber: Badan Pusat Statistik, 2013). Pertumbuhan permintaan domestik merupakan faktor utama pertumbuhan penumpang di Indonesia, dengan peningkatan jumlah pengunjung internasional dan wisatawan juga telah berkontribusi dalam peningkatan jumlah penumpang penerbangan udara. Penerbangan domestik diperkirakan akan tumbuh seiring dengan pertumbuhan PDB dan akan menjadi pendorong utama pertumbuhan maskapai penerbangan di Indonesia.

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 dapat dibagikan jika Perseroan memiliki 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. Perseroan berencana untuk membagikan dividen setidaknya sekali setahun kecuali diputuskan lain dalam RUPS.

Ringkasan kebijakan dividen Perseroan selengkapnya dapat dilihat pada Bab XI Prospektus ini.

PERPAJAKAN

Pajak atas penghasilan yang diperoleh dari kepemilikan saham diperhitungkan dan diperlakukan sesuai dengan Peraturan Perpajakan yang berlaku di Indonesia. Mengenai perpajakan diuraikan dalam Bab XII pada Prospektus ini.

PERSYARATAN PEMESANAN PEMBELIAN PENAWARAN UMUM TERBATAS I

Perseroan telah menunjuk PT Datindo Entrycom sebagai Pelaksana Pengelola Administrasi Saham dan sebagai agen pelaksana PUT I Perseroan, sesuai dengan Perjanjian Pengelolaan Administrasi Saham dan Agen Pelaksanaan Dalam Rangka PUT I PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. Keterangan selengkapnya mengenai persyaratan pemesanan pembelian saham dapat dilihat pada Bab XVI dalam Prospektus ini.

Halaman ini sengaja dikosongkan

I. PENAWARAN UMUM TERBATAS

Direksi, atas nama Perseroan, dengan ini melakukan PUT I dalam rangka penerbitan HMETD kepada para pemegang saham Perseroan atas sebanyak-banyaknya 3.227.930.633 (tiga miliar dua ratus dua puluh tujuh juta sembilan ratus tiga puluh ribu enam ratus tiga puluh tiga) Saham Biasa Atas Nama Seri B atau sebanyak-banyaknya sebesar 12,48% (dua belas koma empat puluh delapan persen) dari modal ditempatkan dan disetor setelah PUT I dan sebelum pelaksanaan Management Employee Stock Options Plan ("MESOP") dan 12,37% (dua belas koma tiga puluh tujuh persen) dari modal ditempatkan dan disetor setelah PUT I dan setelah MESOP dengan nilai nominal Rp459 (empat ratus lima puluh sembilan Rupiah) dengan Harga Pelaksanaan sebesar Rp460 (empat ratus enam puluh Rupiah) setiap lembar saham, sehingga seluruhnya berjumlah sebanyak-banyaknya sebesar Rp1.484.848.091.180 (satu triliun empat ratus delapan puluh empat miliar delapan ratus empat puluh delapan juta sembilan puluh satu ribu seratus delapan puluh empat Rupiah).

Setiap pemegang 701.409 (tujuh ratus satu ribu empat ratus sembilan) Saham Lama yang namanya tercatat dalam Daftar Pemegang Saham pada tanggal 4 April 2014 pukul 16.00 WIB berhak atas 100.000 (seratus ribu) HMETD, dimana setiap 1 (satu) HMETD memberikan hak kepada pemegangnya untuk membeli sebanyak 1 (satu) Saham Baru dengan Harga Pelaksanaan sebesar Rp460 (empat ratus enam puluh Rupiah) setiap lembar saham yang harus dibayar penuh pada saat mengajukan Formulir Pemesanan Pembelian Saham ("FPPS") melalui pelaksanaan HMETD. Saham Baru ini akan dikeluarkan dari portepel serta akan dicatatkan di BEI dengan memperhatikan peraturan perundangan yang berlaku. Saham Baru memiliki hak yang sama dan sederajat dalam segala hal termasuk hak atas dividen dengan saham seri lainnya yang telah ditempatkan dan disetor penuh. Setiap HMETD dalam bentuk pecahan akan dibulatkan ke bawah (*round down*).

Jika Saham Baru ini tidak seluruhnya diambil oleh pemegang HMETD, maka sisanya akan dialokasikan kepada pemegang HMETD lainnya yang melakukan pemesanan lebih dari haknya, seperti yang tercantum dalam Sertifikat Bukti HMETD atau Formulir Pemesanan dan Pembelian Saham Tambahan secara proporsional berdasarkan hak yang telah dilaksanakan. Apabila setelah alokasi tersebut masih terdapat sisa Saham Baru yang belum dilaksanakan, maka seluruh sisa Saham Baru yang tersisa tersebut tidak akan dikeluarkan dari portepel saham Perseroan. Perseroan akan mencatatkan seluruh saham yang akan dikeluarkan dari portepel dalam PUT I ini pada BEI.

HMETD dapat diperdagangkan baik di dalam maupun di luar BEI sesuai Peraturan No. IX.D.1 selama 5 (lima) Hari Kerja mulai tanggal 8 April 2014 sampai dengan 16 April 2014. Pencatatan Saham Hasil Pelaksanaan HMETD akan dilakukan di BEI pada tanggal 8 April 2014. Tanggal terakhir pelaksanaan HMETD adalah tanggal 16 April 2014 sehingga HMETD yang tidak dilaksanakan sampai dengan tanggal tersebut tidak akan berlaku.



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:
Mangement Building
Garuda City
Bandara Udara Internasional Soekarno-Hatta
Cengkareng 19120, Indonesia

63 Kantor Cabang yang berlokasi di:

Medan, Banda Aceh, Pekanbaru, Padang, Batam, Tanjung Karang, Jambi, Palembang, Pangkal Pinang, Tanjung Pinang, Bengkulu, Tanjung Pandan, Bandung, Jakarta, Surabaya, Malang, Jogjakarta, Semarang, Solo, Denpasar, Kupang, Mataram, Makassar, Kendari, Palu, Mamuju, Ambon, Balikpapan, Tarakan, Berau, Pontianak, Banjarmasin, Palangkaraya, Manado, Ternate, Gorontalo, Jayapura, Manokwari, Sorong, Biak, Timika, Singapura, Bangkok, Kuala Lumpur, Penang, Tokyo, Osaka, Seoul, Shanghai, Beijing, Guangzhou, Hongkong, Taipei, Sydney, Brisbane, Perth, Melbourne, Amsterdam, London, Abu Dhabi dan Jeddah
email: investor@garuda-indonesia.com
website: www.garuda-indonesia.com

RISIKO UTAMA YANG DIHADAPI OLEH PERSEROAN ADALAH KETERBATASAN INFRASTRUKTUR DAN FASILITAS BANDARA INTERNASIONAL SOEKARNO-HATTA DAN BANDARA LAINNYA DI INDONESIA DAPAT MENGHAMBAT KEMAMPUAN PERSEROAN UNTUK MELAKUKAN EKSPANSI, MENINGKATKAN UTILISASI PESAWAT, MEMPERBAIKI KINERJA KETEPATAN WAKTU ("ON TIME PERFORMANCE" ATAU "OTP") DALAM MENYEDIAKAN JASA TRANSPORTASI UDARA YANG AMAN, NYAMAN DAN EFISIEN. RISIKO USAHA LAINNYA DAPAT DILIHAT PADA BAB V PROSPEKTUS INI

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 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 Soeleman Ardjasmita, 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.

Setelah Perseroan melakukan Penawaran Umum Berkelanjutan Obligasi Berkelanjutan I Garuda Indonesia Tahap I Tahun 2013, Anggaran Dasar Perseroan tidak mengalami perubahan sehingga Anggaran Dasar Perseroan yang terakhir pada saat Prospektus ini diterbitkan adalah sebagaimana ternyata dalam:

- (i) Akta Pernyataan Keputusan Para Pemegang Saham Luar Biasa No. 24 tanggal 16 November 2010, yang dibuat dihadapan Fathiah Helmi, S.H. Notaris di Jakarta, yang telah mendapat persetujuan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-54724.AH.01.02 Tahun 2010 tanggal 22 November 2010, telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0084627.AH.01.09 Tahun 2010 tanggal 22 November 2010, akta mana yang telah mengubah seluruh ketentuan Anggaran Dasar Perseroan dalam rangka penyesuaian dengan ketentuan Peraturan No. IX.J.1; dan
- (ii) Akta Pernyataan Keputusan Rapat Perubahan Anggaran Dasar No. 22 tanggal 27 September 2011 yang dibuat dihadapan Andalia Farida, S.H., Notaris di Jakarta ("Akta No. 22/2011"), yang telah diberitahukan kepada Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Anggaran Dasar No. AHU-AH.01.10-33910 tanggal 21 Oktober 2011 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0085337.AH.01.09.Tahun 2011 tanggal 21 Oktober 2011. Berdasarkan Akta No. 22/2011, Dewan Komisaris telah menyatakan kembali struktur permodalan dan susunan pemegang saham setelah selesainya Penawaran Umum Perdana; dan
- (iii) Akta Pernyataan Keputusan Rapat Perubahan Anggaran Dasar No. 1 tanggal 26 Juli 2012, yang dibuat di hadapan Aulia Taufani, S.H., Notaris di Tangerang, yang telah mendapat persetujuan Menkumham berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-66159.AH.01.02 Tahun 2012 tanggal 27 Desember 2012 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0111973.AH.01.09.Tahun 2012 tanggal 27 Desember 2012 ("Akta No. 1/2012"). Berdasarkan Akta No. 1/2012, para pemegang saham Perseroan telah menyetujui Kuasi Reorganisasi Perseroan sesuai dengan ketentuan PSAK 51 (Revisi 2003) dan Peraturan No. IX.L.1 sehingga mengubah ketentuan Pasal 4 Anggaran Dasar Perseroan tentang Permodalan. Sehubungan dengan pelaksanaan Kuasi Reorganisasi, maka disetujui pengurangan nilai nominal saham Perseroan dari semula sebesar Rp 500,00 menjadi sebesar Rp 459,00.

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, Perseroan memiliki 1 kantor pusat dan 9 area manajemen yang mengelola 63 kantor cabang, yaitu:

1. Area Domestik Region – 1, yang mengelola 13 kantor cabang di Medan, Banda Aceh, Pekanbaru, Padang, Batam, Tanjung Karang (2 kantor cabang), Jambi, Palembang, Pangkal Pinang, Tanjung Pinang, Bengkulu dan Tanjung Pandan. Area Domestik Region – 1 juga mengelola Station & Service Hub Kuala Namu;
2. Area Domestik Region – 2, yang mengelola 2 kantor cabang di Bandung dan Jakarta;
3. Area Domestik Region – 3, yang mengelola 8 kantor cabang di Surabaya, Malang, Jogjakarta, Semarang, Solo, Denpasar, Kupang dan Mataram;

4. Area Domestik Region – 4, yang mengelola 20 kantor cabang di Makassar, Kendari, Palu, Mamuju, Ambon, Balikpapan, Tarakan, Berau, Pontianak, Banjarmasin, Palangkaraya, Manado, Ternate, Gorontalo, Jayapura, Manokwari, Sorong, Biak dan Timika (2 kantor cabang);
5. Area Internasional Region – 1, yang mengelola 4 kantor cabang di Singapura, Bangkok, Kuala Lumpur dan Penang;
6. Area Internasional Region – 2, yang mengelola 3 kantor cabang di Tokyo, Osaka dan Seoul;
7. Area Internasional Region – 3, yang mengelola 5 kantor cabang di Shanghai, Beijing, Guangzhou, Hongkong dan Taipei;
8. Area Internasional Region – 4, yang mengelola 4 kantor cabang di Sydney, Brisbane, Perth dan Melbourne;
9. Area Internasional Region – 5, yang mengelola 4 kantor cabang di Amsterdam, London, Abu Dhabi dan Jeddah.

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, Perseroan memiliki 2 SBU, yaitu SBU Garuda Cargo yang mengelola bisnis kargo dan SBU Garuda Sentra Medika (GSM) yang mengelola bisnis kesehatan.

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, Perseroan memiliki penyertaan saham secara langsung pada 6 Entitas Anak sebagai berikut :

No	Entitas Anak	Bidang Usaha	Kepemilikan	Tahun Penyertaan	Keterangan Operasional
1	PT Abacus Distribution Systems Indonesia	Penyedia jasa sistem komputerisasi reservasi	95,00% kepemilikan langsung oleh Perseroan	1995	Sudah Beroperasi
2	PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia	Perbaikan dan pemeliharaan pesawat terbang	99,00% kepemilikan langsung oleh Perseroan 1,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	2002	Sudah Beroperasi
3	PT Aero Systems Indonesia	Penyedia jasa teknologi informasi	51,00% kepemilikan langsung oleh Perseroan 49,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	2005	Sudah Beroperasi
4	PT Citilink Indonesia	Angkutan udara niaga	94,27% kepemilikan langsung oleh Perseroan 5,73% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	2009	Sudah Beroperasi
5	Garuda Indonesia Holiday France	Biro perjalanan wisata	100,00% kepemilikan langsung oleh Perseroan	2014	Dalam Tahap Pengembangan
6	PT Aero Wisata	Perhotelan, jasa boga dan agen perjalanan	99,99% kepemilikan langsung oleh Perseroan	1989	Sudah Beroperasi

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, Perseroan memiliki penyertaan saham secara tidak langsung pada 14 Entitas Anak melalui Aerowisata sebagai berikut :

No	Entitas Anak	Bidang Usaha	Kepemilikan	Tahun Penyertaan	Keterangan Operasional
1.	PT Mirtasari Hotel Development	Hotel	99,994% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1979	Sudah Beroperasi
2.	PT Aerofood Indonesia (dahulu bernama) PT Angkasa Citra Sarana Catering Service	Jasa boga pesawat	99,9991% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1982	Sudah Beroperasi
3.	PT Aero Globe Indonesia (dahulu bernama) PT Biro Perjalanan Wisata Satriavi	Biro perjalanan wisata	99,9995% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1974	Sudah Beroperasi
4.	PT Aerotrans Services Indonesia (dahulu bernama) PT Mandira Erajasa Wahana	Jasa Transportasi	99,998% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1988	Sudah Beroperasi
5.	PT Aerojasa Perkasa	Penjualan tiket	99,87% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1998	Sudah Beroperasi
6.	PT Aerojasa Cargo *)	Jasa Pengurusan Transportasi (Freight Forwarding)	99,91% kepemilikan tidak langsung melalui Aerojasa Perkasa	2003	Sudah Beroperasi
7.	PT Senggigi Pratama Internasional	Hotel	99,993% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1997	Sudah Beroperasi
8.	Garuda Orient Holidays, Pty, Limited	Biro perjalanan wisata	100,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1981	Sudah Beroperasi
9.	Garuda Orient Holidays Korea Co, Limited	Biro perjalanan wisata	60,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	2008	Sudah Beroperasi
10.	Garuda Orient Holidays Japan Co, Ltd	Biro perjalanan wisata	60,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	2009	Sudah Beroperasi
11.	PT GIH Indonesia	Biro perjalanan wisata	60,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	2012	Sudah Beroperasi

No	Entitas Anak	Bidang Usaha	Kepemilikan	Tahun Penyertaan	Keterangan Operasional
12.	PT Bina Inti Dinamika	Hotel	61,89% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1987	Sudah Beroperasi
13.	PT Aero Hotel Management	Manajemen Hotel	90,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata 10,00% kepemilikan tidak langsung melalui PT Mirtasari Hotel Development	2009	Sudah Beroperasi
14.	PT Belitung Intiparmai	Hotel	99,999968% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1992	Dalam tahap pengembangan

Catatan:

*) Kepemilikan AWS melalui AJP

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, Perseroan memiliki penyertaan saham baik langsung maupun tidak langsung sebesar kurang dari 50% pada Entitas Asosiasi sebagai berikut :

No	Entitas Asosiasi	Bidang Usaha	Kepemilikan	Tahun Penyertaan	Keterangan Operasional
1.	PT Aeronurti	Jasa Akomodasi	45,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1996	Sudah Beroperasi
2.	PT Aeroprime	Jasa Akomodasi	40,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1993	Sudah Beroperasi
3.	PT Bumi Minang Padang	Jasa Akomodasi	10,10% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1989	Sudah Beroperasi
4.	PT Nusa Dua Graha Internasional	Jasa Akomodasi	6,06% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1988	Sudah Beroperasi
5.	PT Arthaloka Indonesia	Jasa Pengelolaan Properti	2,58% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1988	Sudah Beroperasi
6.	PT Gapura Angkasa	Pengelolaan tata operasi darat dan penunjang usaha penerbangan	37,50% kepemilikan langsung oleh Perseroan	1998	Sudah Beroperasi
7.	Pan Asia Pacific Aviation Services Ltd.	Pengelolaan tata operasi darat dan penunjang usaha penerbangan	17,65% kepemilikan langsung oleh Perseroan	1998	Sudah Beroperasi
8.	Abacus International Pte. Ltd.	Sistem Informatika	2,06% kepemilikan langsung oleh Perseroan	1997	Sudah Beroperasi
9.	PT Merpati Nusantara Airlines	Penerbangan	4,21% kepemilikan langsung oleh Perseroan	1978	Sudah Beroperasi

STRUKTUR PERMODALAN

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, struktur permodalan Perseroan dan susunan pemegang saham serta komposisi kepemilikan saham Perseroan per tanggal 31 Januari 2014 berdasarkan Daftar Pemegang Saham Perseroan tanggal 6 Februari 2014 yang dikeluarkan oleh PT Datindo Entrycom selaku BAE Perseroan adalah sebagai berikut:

Modal Saham

Terdiri Dari Saham Seri A dan Saham Biasa Atas Nama Seri B
Dengan Nilai Nominal Rp459,- (empat ratus lima puluh sembilan Rupiah) Setiap Saham

Pemegang Saham	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal Dasar			
-Saham Seri A Dwiwarna	1	459	
- Saham Biasa Atas Nama Seri B	29.999.999.999	13.769.999.999.541	
Jumlah Modal Dasar	30.000.000.000	13.770.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
- Saham Seri A Dwiwarna			
Negara Republik Indonesia	1	459	0,0000
- Saham Biasa Atas Nama Seri B			
Negara Republik Indonesia	15.653.127.999	7.184.785.751.541	69,1362
Credit Suisse AG Singapore TR AC CL PT Trans Airways	2.466.965.725	1.132.337.267.775	10,8960
Wendy Aritenang Yazid	231.534	106.274.106	0,0010
Emirsyah Satar	1.904.369	874.105.371	0,0084
Handrito Hardjono	97.118	44.577.162	0,0004



Pemegang Saham	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Faik Fahmi	166.094	76.237.146	0,0007
Heriyanto Agung Putra	181.829	83.459.511	0,0008
Batara Silaban	285.207	130.910.013	0,0013
Novijanto Herupratomo	123.816	56.831.544	0,0005
Masyarakat	4.517.912.308	2.073.721.749.372	19,9547
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	22.640.996.000	10.392.217.164.000	100,00
Saham dalam Portepel			
- Saham Seri A Dwi Warna	-	-	
- Saham Biasa Atas Nama Seri B	7.359.004.000	3.377.782.836.000	
Jumlah Saham dalam Portepel	7.359.004.000	3.377.782.836.000	

Perseroan telah memperoleh penetapan dari Pemerintah sehubungan dengan Kuasi Reorganisasi sebagaimana ternyata dalam Akta No. 1/2012, berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 114 Tahun 2012 tanggal 27 Desember 2012 tentang Pengurangan Penyertaan Modal Negera Republik Indonesia Pada Perusahaan Perseroan PT Garuda Indonesia(Persero) Tbk, Lembaran Negara Republik Indonesia No. 287 tahun 2012.

PENAWARAN UMUM TERBATAS I

Jenis Penawaran	: HMETD
Nilai Nominal	: Rp459 (empat ratus lima puluh sembilan Rupiah)
Harga Pelaksanaan	: Rp460 (empat ratus enam puluh Rupiah) setiap lembar saham
Rasio Konversi	: 701.409 (tujuh ratus satu ribu empat ratus sembilan) Saham Lama berhak atas 100.000 (seratus ribu) HMETD
Dilusi Kepemilikan	: 12,48% (dua belas koma empat puluh delapan persen) sebelum pelaksanaan MESOP dan sebesar 13,21% (tiga belas koma dua puluh satu persen) setelah pelaksanaan MESOP
Periode Perdagangan HMETD	: 8 April 2014 – 16 April 2014
Periode Pelaksanaan HMETD	: 8 April 2014 – 16 April 2014
Tanggal Pencatatan Efek di Bursa	: 8 April 2014
Pencatatan	: BEI

Keterangan selengkapnya mengenai PUT I ini dapat dilihat pada Bab I Prospektus ini.

Negara Republik Indonesia sebagai pemegang saham Perseroan tidak akan melaksanakan seluruh HMETD yang menjadi haknya dalam PUT I yaitu sebesar 2.231.669.111 (dua miliar dua ratus tiga puluh satu juta enam ratus enam puluh sembilan ribu seratus sebelas). Berdasarkan Perjanjian Pembelian tanggal 6 Maret 2014 ("Perjanjian Pembelian") dan Addendum Perjanjian Pembelian tanggal 19 Maret 2014 ("Addendum Perjanjian Pembelian") yang dibuat di bawah tangan antara Kementerian Badan Usaha Milik Negara dalam kapasitasnya sebagai wakil Negara Republik Indonesia ("Kementerian BUMN") dengan PT Bahana Securities, PT Danareksa Sekuritas dan PT Mandiri Sekuritas, HMETD milik Negara Republik Indonesia sebesar 2.231.669.111 (dua miliar dua ratus tiga puluh satu juta enam ratus enam puluh sembilan ribu seratus sebelas) HMETD akan dijual kepada PT Bahana Securities sejumlah 743.889.700 (tujuh ratus empat puluh tiga juta delapan ratus delapan puluh sembilan ribu tujuh ratus), PT Danareksa Sekuritas sejumlah 743.889.700 (tujuh ratus empat puluh tiga juta delapan ratus delapan puluh sembilan ribu tujuh ratus) dan PT Mandiri Sekuritas sejumlah 743.889.711 (tujuh ratus empat puluh tiga juta delapan ratus delapan puluh sembilan ribu tujuh ratus sebelas) selaku agen penjual yang ditunjuk, dan selanjutnya PT Bahana Securities, PT Danareksa Sekuritas dan PT Mandiri Sekuritas akan menawarkan dan menjual saham hasil pelaksanaan HMETD yang diperoleh dari HMETD milik Negara Republik Indonesia, segera setelah saham tersebut diterbitkan oleh Biro Administrasi Efek yang ditunjuk Perseroan yaitu PT Datindo Entrycom, kepada para investor domestik maupun asing melalui suatu penawaran terbatas. Selanjutnya, PT Bahana Securities, PT Danareksa Sekuritas dan PT Mandiri Sekuritas akan mendistribusikan saham tersebut ke rekening efek para investor setelah pelaksanaan transaksi melalui BEI pada hari yang sama saat pelaksanaan HMETD milik Negara Republik Indonesia oleh PT Bahana Securities, PT Danareksa Sekuritas dan PT Mandiri Sekuritas.

Jika Saham Baru ini tidak seluruhnya diambil oleh pemegang HMETD, maka sisanya akan dialokasikan kepada pemegang HMETD lainnya yang melakukan pemesanan lebih dari haknya, seperti yang tercantum dalam Sertifikat Bukti HMETD atau Formulir Pemesanan dan Pembelian Saham Tambahan secara proporsional berdasarkan hak yang telah dilaksanakan. Apabila setelah alokasi tersebut masih terdapat sisa Saham Baru yang belum dilaksanakan, maka seluruh sisa Saham Baru yang tersisa tersebut tidak akan dikeluarkan dari portepel saham Perseroan. Perseroan akan mencatatkan seluruh saham yang akan dikeluarkan dari portepel dalam PUT I ini pada BEI.

Apabila HMETD yang ditawarkan dalam rangka PUT I ini seluruhnya dilaksanakan oleh semua pemegang saham dan HMETD milik Pemerintah Republik Indonesia dilaksanakan oleh PT Bahana Securities, PT Danareksa Sekuritas dan PT Mandiri Sekuritas untuk selanjutnya dijual kepada investor domestik maupun asing melalui suatu penawaran terbatas, maka susunan pemegang saham Perseroan sebelum dan setelah PUT I secara proforma menjadi sebagai berikut:

Modal Saham
Terdiri Dari Saham Seri A dan Saham Biasa Atas Nama Seri B
Dengan Nilai Nominal Rp459,- (empat ratus lima puluh sembilan Rupiah) Setiap Saham

Keterangan	Sebelum PUT I			Setelah PUT I Sebelum MESOP		
	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	(%)	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	(%)
Modal Dasar						
- Saham Seri A Dwiwarna	1	459		1	459	
- Saham Biasa Atas Nama Seri B	29.999.999.999	13.769.999.999.541		29.999.999.999	13.769.999.999.541	
Jumlah Modal Dasar	30.000.000.000	13.770.000.000.000		30.000.000.000	13.770.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh						
- Saham Seri A Dwiwarna						
Pemerintah Republik Indonesia	1	459	0,0000	1	459	0
- Saham Biasa Atas Nama Seri B						
Negara Republik Indonesia	15.653.127.999	7.184.785.751.541	69,1362	15.653.127.999	7.184.785.751.541	60,5094
Credit Suisse AG Singapore TR AC CL PT	2.466.965.725	1.132.337.267.775	10,8960	2.818.681.446	1.293.774.783.714	10,8960
Trans Airways						
Wendy Aritenang Yazid	231.534	106.72.106	0,0010	264.543	121.425.237	0,0010
Emirsyah Satar	1.904.369	874.105.371	0,0084	2.175.875	998.726.625	0,0084
Handrito Hardjono	97.118	44.577.162	0,0004	110.964	50.932.476	0,0004
Faik Fahmi	166.094	76.237.146	0,0007	189.774	87.106.266	0,0007
Heriyanto Agung Putra	181.829	83.459.511	0,0008	207.752	95.358.168	0,0008
Batara Silaban	285.207	130.910.013	0,0013	325.869	149.573.871	0,0013
Novjianto Herupratomo	123.816	56.831.544	0,0005	141.468	64.933.812	0,0006
Masyarakat	4.517.912.308	2.073.721.749.372	19,9547	7.393.700.942	3.393.708.732.378	28,5814
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	22.640.996.000	10.392.217.164.000	100,0000	25.868.926.633	11.873.837.324.547	100,0000
Saham dalam Portepel						
- Saham Seri A Dwiwarna	-	-		-	-	
- Saham Biasa Atas Nama Seri B	7.359.004.000	3.377.782.836.000		4.131.073.367	1.896.162.675.453	
Jumlah Saham dalam Portepel	7.359.004.000	3.377.782.836.000		4.131.073.367	1.896.162.675.453	

Catatan:

*) Pada tanggal Prospektus ini diterbitkan, sisa Hak Opsi dalam Program MESOP yang belum dilaksanakan sampai dengan pelaksanaan PUT I ini adalah sejumlah 219.617.660 hak opsi. Dengan demikian setelah seluruh Hak Opsi tersebut dilaksanakan maka jumlah saham Perseroan yang ditempatkan dan disetor penuh akan menjadi 26.088.544.293 saham.

Pemegang saham lama yang tidak melaksanakan haknya untuk membeli Saham Baru yang ditawarkan dalam PUT I sesuai dengan HMETD-nya akan mengalami penurunan persentase kepemilikan sahamnya (dilusi) dalam jumlah yang material yaitu maksimum sebesar 12,48% sebelum pelaksanaan MESOP.

Apabila dari seluruh HMETD yang ditawarkan dalam rangka PUT I ini, hanya HMETD milik Pemerintah Republik Indonesia yang dilaksanakan oleh PT Bahana Securities, PT Danareksa Sekuritas dan PT Mandiri Sekuritas untuk selanjutnya dijual kepada investor domestik maupun asing melalui suatu penawaran terbatas dan pemegang saham lain tidak melaksanakan HMETD yang dimilikinya, maka susunan pemegang saham Perseroan sebelum dan setelah PUT I secara proforma menjadi sebagai berikut:

Modal Saham
Terdiri Dari Saham Seri A dan Saham Biasa Atas Nama Seri B
Dengan Nilai Nominal Rp459,- (empat ratus lima puluh sembilan Rupiah) Setiap Saham

Keterangan	Sebelum PUT I			Setelah PUT I Sebelum MESOP		
	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	(%)	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	(%)
Modal Dasar						
- Saham Seri A Dwiwarna	1	459		1	459	
- Saham Biasa Atas Nama Seri B	29.999.999.999	13.769.999.999.541		29.999.999.999	13.769.999.999.541	
Jumlah Modal Dasar	30.000.000.000	13.770.000.000.000		30.000.000.000	13.770.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh						
- Saham Seri A Dwiwarna						
Pemerintah Republik Indonesia	1	459	0,0000	1	459	0,0000
- Saham Biasa Atas Nama Seri B						
Negara Republik Indonesia	15.653.127.999	7.184.785.751.541	69,1362	15.653.127.999	7.184.785.751.541	62,9331
Credit Suisse AG Singapore TR AC CL PT	2.466.965.725	1.132.337.267.775	10,8960	2.466.965.725	1.132.337.267.775	9,9184
Trans Airways						
Wendy Aritenang Yazid	231.534	106.72.106	0,0010	231.534	106.274.106	0,0009
Emirsyah Satar	1.904.369	874.105.371	0,0084	1.904.369	874.105.371	0,0077
Handrito Hardjono	97.118	44.577.162	0,0004	97.118	44.577.162	0,0004
Faik Fahmi	166.094	76.237.146	0,0007	166.094	76.237.146	0,0007
Heriyanto Agung Putra	181.829	83.459.511	0,0008	166.094	76.237.146	0,0007
Batara Silaban	285.207	130.910.013	0,0013	285.207	130.910.013	0,0011
Novjianto Herupratomo	123.816	56.831.544	0,0005	123.816	56.831.544	0,0005
Masyarakat	4.517.912.308	2.073.721.749.372	19,9547	6.749.581.419	3.098.057.871.321	27,1366
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	22.640.996.000	10.392.217.164.000	100,0000	24.872.649.376	11.416.546.063.584	100,0000
Saham dalam Portepel						
- Saham Seri A Dwiwarna	-	-		-	-	
- Saham Biasa Atas Nama Seri B	7.359.004.000	3.377.782.836.000		5.127.350.624	2.353.453.936.416	
Jumlah Saham dalam Portepel	7.359.004.000	3.377.782.836.000		5.127.350.624	2.353.453.936.416	

Catatan:

*) Pada tanggal Prospektus ini diterbitkan, sisa Hak Opsi dalam Program MESOP yang belum dilaksanakan sampai dengan pelaksanaan PUT I ini adalah sejumlah 219.617.660 hak opsi. Dengan demikian setelah seluruh Hak Opsi tersebut dilaksanakan maka jumlah saham Perseroan yang ditempatkan dan disetor penuh akan menjadi 26.088.544.293 saham.

KETERANGAN SINGKAT TENTANG MESOP

Berdasarkan keputusan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa tanggal 15 November 2010 Perseroan telah memperoleh persetujuan untuk melaksanakan Program MESOP. Jumlah Saham yang dapat dibeli oleh Peserta Program MESOP adalah sebanyak-banyaknya 219.617.660 Saham.

Perseroan telah mengumumkan pelaksanaan program MESOP sebagai berikut:

Tahapan	Masa Laku Hak Opsi	Harga Pelaksanaan	Keterangan Jumlah Hak Opsi
Hak Opsi Tahap I	10 Februari 2016	Rp500,-	87.847.064
Hak Opsi Tahap II	30 November 2016	Rp500,-	65.885.298
Hak Opsi Tahap III	30 November 2017	Rp500,-	65.885.298

Periode pelaksanaan adalah 2 kali setiap tahun sesuai dengan Peraturan Pencatatan Efek No. I-A Lampiran Keputusan Direksi PT Bursa Efek Jakarta No. Kep-305/BEJ/07-2004 tanggal 19 Juli 2004 sebagaimana telah diubah dengan Keputusan Direksi PT Bursa Efek Jakarta No. Kep-00001/BEI/01-2014 tanggal 20 Januari 2014. Harga pelaksanaan opsi tersebut sudah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku sebagaimana dikonfirmasi oleh BEI dalam surat No. S-02342/BEI.PPJ/04-2011 tanggal 12 April 2011 perihal Persetujuan Pencatatan Saham Dalam Rangka Pelaksanaan *Management Employee Stock Option Plan* dan *Employee Stock Option Plan* (MSOP/ESOP). Perseroan telah menetapkan Periode Pelaksanaan baik untuk Tahap I, II dan III sesuai dengan Surat No. GARUDA/JKTDI/2006/12, tanggal 30 November 2012, perihal Perubahan Periode Pelaksanaan *Management Employee Stock Option Plan*. Periode Pelaksanaan adalah 30 Hari Bursa. Periode Pelaksanaan Pertama terhitung sejak tanggal 15 Mei 2013 dan untuk Periode Pelaksanaan Kedua dimulai 1 November setiap tahunnya sampai dengan masa laku Hak Opsi setiap tahap berakhir.

Apabila HMETD yang ditawarkan dalam rangka PUT I ini seluruhnya dilaksanakan oleh semua pemegang saham dan HMETD milik Pemerintah Republik Indonesia dilaksanakan oleh PT Bahana Securities, PT Danareksa Sekuritas dan PT Mandiri Sekuritas untuk selanjutnya dijual kepada investor domestik maupun asing melalui suatu penawaran terbatas, setelah PUT I dan setelah dilaksanakannya MESOP, secara proforma menjadi sebagai berikut:

Modal Saham
Terdiri Dari Saham Seri A dan Saham Biasa Atas Nama Seri B
Dengan Nilai Nominal Rp459,- (empat ratus lima puluh sembilan Rupiah) Setiap Saham

Keterangan	Setelah PUT I Sebelum MESOP			Setelah PUT I Setelah MESOP		
	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	(%)	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	(%)
Modal Dasar						
- Saham Seri A Dwiwarna	1	459		1	459	
- Saham Biasa Atas Nama Seri B	29.999.999.999	13.769.999.999.541		29.999.999.999	13.769.999.999.541	
Jumlah Modal Dasar	30.000.000.000	13.770.000.000.000		30.000.000.000	13.770.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh						
- Saham Seri A Dwiwarna						
- Pemerintah Republik Indonesia	1	459	0,0000	1	459	0,0000
- Saham Biasa Atas Nama Seri B						
- Negara Republik Indonesia	15.653.127.999	7.184.785.751.541	60,5094	15.653.127.999	7.184.785.751.541	60,0000
- Credit Suisse AG Singapore TR AC CL PT						
- Trans Airways	2.818.681.446	1.293.774.783.714	10,8960	2.818.681.446	1.293.774.783.714	10,8043
- Wendy Aritenang Yazid	264.543	121.425.237	0,0010	264.543	121.425.237	0,0010
- Emirshyah Satar	2.175.875	998.726.625	0,0084	2.175.875	998.726.625	0,0083
- Handrito Hardjono	110.964	50.932.476	0,0004	110.964	50.932.476	0,0004
- Faik Fahmi	189.774	87.106.266	0,0007	189.774	87.106.266	0,0007
- Heriyanto Agung Putra	207.752	95.358.168	0,0008	207.752	95.358.168	0,0008
- Batara Silaban	325.869	149.573.871	0,0013	325.869	149.573.871	0,0013
- Novijanto Herupratomo	141.468	64.933.812	0,0006	141.468	64.933.812	0,0006
- Masyarakat	7.393.700.942	3.393.708.732.378	28,5814	7.613.318.602	3.494.513.238.318	29,1826
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	25.868.926.633	11.873.837.324.547	100,0000	26.088.544.293	11.974.641.830.487	100,0000
Saham dalam Portepel						
- Saham Seri A Dwiwarna	-	-		-	-	
- Saham Biasa Atas Nama Seri B	4.131.073.367	1.896.162.675.453		3.911.455.707	1.795.358.169.513	
Jumlah Saham dalam Portepel	4.131.073.367	1.896.162.675.453		3.911.455.707	1.795.358.169.513	

Catatan:

*) Pada tanggal Prospektus ini diterbitkan, sisa Hak Opsi dalam Program MESOP yang belum dilaksanakan sampai dengan pelaksanaan PUT I ini adalah sejumlah 219.617.660 hak opsi. Dengan demikian setelah seluruh Hak Opsi tersebut dilaksanakan maka jumlah saham Perseroan yang ditempatkan dan disetor penuh akan menjadi 26.088.544.293 saham.

Pemegang saham lama yang tidak melaksanakan haknya untuk membeli Saham Baru yang ditawarkan dalam PUT I sesuai dengan HMETD-nya akan mengalami penurunan persentase kepemilikan sahamnya (dilusi) dalam jumlah yang material yaitu maksimum sebesar 13,21% setelah pelaksanaan MESOP.

Sampai Prospektus ini diterbitkan, tidak terdapat saham baru yang dikeluarkan untuk program MESOP.

KETERANGAN TENTANG PENYERTAAN MODAL NEGARA

Berdasarkan keputusan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa tanggal 28 Juni 2012, Pemegang Saham Perseroan telah menyetujui penambahan modal tanpa hak memesan efek terlebih dahulu. Keputusan ini merupakan tindak lanjut dari Penyertaan Modal Pemerintah berupa unit *jet engine test cell* berkapasitas 100.000 *pound thrust* pada tahun 1993 dengan nilai sebesar Rp8.401.219.715 atau setara dengan USD4.088.185. Selama belum diterbitkannya Peraturan Pemerintah, maka tambahan penyertaan modal Negara tersebut dicatat dalam akun ekuitas sebagai tambahan modal disetor. Saat ini Peraturan Pemerintah terkait Penyertaan Modal Negara tersebut masih dalam proses pembahasan.

KETERANGAN TENTANG HAK MEMESAN EFEK TERLEBIH DAHULU

Efek yang ditawarkan dalam PUT I ini diterbitkan berdasarkan Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu (HMETD) yang dapat diperdagangkan selama masa perdagangan yang ditentukan dan merupakan salah satu persyaratan pembelian efek. Saham Baru hasil pelaksanaan HMETD yang ditawarkan dalam PUT I ini dapat diperdagangkan selama masa perdagangan.

Beberapa ketentuan yang harus diperhatikan dalam HMETD ini adalah:

1. Penerima HMETD Yang Berhak

Para Pemegang Saham Perseroan yang namanya tercatat dengan sah dalam DPS Perseroan pada tanggal 4 April 2014 sampai dengan pukul 16.00 WIB berhak untuk membeli saham Baru dengan ketentuan bahwa pemegang 701.409 (tujuh ratus satu ribu empat ratus sembilan) Saham Lama mempunyai 100.000 (seratus ribu) HMETD, dimana setiap 1 (satu) HMETD memberikan hak kepada pemegangnya untuk membeli 1 (satu) Saham Baru dalam rangka PUT I ini dengan Harga Pelaksanaan sebesar Rp460 (empat ratus enam puluh Rupiah).

2. Pemegang HMETD Yang Sah

Pemegang HMETD yang sah adalah (i) para Pemegang Saham yang namanya tercatat dengan sah dalam DPS atau memiliki Saham Perseroan di rekening efek perusahaan efek/bank kustodian pada tanggal 4 April 2014 sampai dengan pukul 16.00 WIB, dan yang HMETD-nya tidak dijual sampai dengan akhir periode perdagangan HMETD; atau (ii) pembeli/pemegang Sertifikat Bukti HMETD terakhir yang namanya tercantum di dalam kolom endorsemen pada Sertifikat Bukti HMETD sampai dengan akhir periode perdagangan HMETD; atau (iii) pemegang HMETD yang namanya tercatat dalam Penitipan Kolektif di KSEI sampai dengan tanggal terakhir periode perdagangan HMETD.

3. Perdagangan Sertifikat Bukti HMETD

Pemegang HMETD dapat memperdagangkan Sertifikat Bukti HMETD yang dimilikinya selama periode perdagangan Sertifikat Bukti HMETD, yaitu mulai tanggal 8 April 2014 sampai dengan 16 April 2014.

Perdagangan HMETD harus memperhatikan ketentuan perundang-undangan yang berlaku di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, termasuk tetapi tidak terbatas pada ketentuan perpajakan dan ketentuan di bidang Pasar Modal termasuk peraturan bursa di mana HMETD tersebut diperdagangkan, yaitu BEI, serta peraturan KSEI. Bila pemegang HMETD mengalami keragu-raguan dalam mengambil keputusan, sebaiknya berkonsultasi dengan penasihat investasi, manajer investasi, atau penasihat profesional lainnya.

HMETD yang berada dalam Penitipan Kolektif di KSEI diperdagangkan di BEI, sedangkan HMETD yang berbentuk Sertifikat Bukti HMETD hanya bisa diperdagangkan di luar bursa. Penyelesaian perdagangan HMETD yang dilakukan melalui bursa akan dilaksanakan dengan cara pemindahbukuan atas rekening efek atas nama Bank Kustodian atau Perusahaan Efek di KSEI. Segala biaya dan pajak yang mungkin timbul akibat perdagangan dan pemindahtanganan HMETD menjadi tanggung jawab dan beban pemegang HMETD atau calon pemegang HMETD.

Berdasarkan Surat Keputusan Direksi PT Bursa Efek Indonesia No. Kep-00071/BEI/11-2013 perihal Perubahan Satuan Perdagangan dan Fraksi harga, satu satuan perdagangan HMETD ditetapkan sebanyak 100 (seratus) HMETD. Perdagangan yang tidak memenuhi satuan perdagangan HMETD dilakukan di Pasar Negosiasi dengan berpedoman pada harga HMETD yang terbentuk. Perdagangan HMETD dilakukan pada setiap hari bursa dari pukul 09.30 sampai dengan pukul 12.00 waktu Jakarta Automated System ("JATS"), kecuali hari Jumat dari pukul 09.30 sampai dengan pukul 11.30 waktu JATS. Penyelesaian transaksi bursa atas HMETD dilakukan pada hari bursa yang sama dengan dilakukannya transaksi bursa (T+0) selambat-lambatnya pukul 16.00 WIB.

Pemegang HMETD yang bermaksud mengalihkan HMETD-nya tersebut dapat melaksanakannya melalui Anggota Bursa atau Bank Kustodian.

4. Bentuk Dari Sertifikat Bukti HMETD

Ada 2 (dua) bentuk HMETD yang akan diterbitkan oleh Perseroan, yaitu :

Bagi pemegang saham yang sahamnya belum dimasukkan dalam sistem Penitipan Kolektif di KSEI, Perseroan akan menerbitkan Sertifikat Bukti HMETD yang mencantumkan nama dan alamat pemegang HMETD, jumlah saham yang dimiliki dan jumlah HMETD yang dapat digunakan untuk membeli saham serta kolom jumlah saham yang akan dibeli, jumlah harga yang harus dibayar dan jumlah pemesanan saham tambahan, kolom endorsemen dan keterangan lain yang diperlukan.

Bagi pemegang saham yang sahamnya berada dalam sistem Penitipan Kolektif di KSEI, Perseroan tidak akan menerbitkan Sertifikat Bukti HMETD, melainkan akan melakukan pengkreditan HMETD ke rekening efek atas nama Bank Kustodian atau Perusahaan Efek yang ditunjuk masing-masing pemegang saham di KSEI.

5. Permohonan Pemecahan Sertifikat Bukti HMETD

Bagi pemegang Sertifikat Bukti HMETD yang ingin menjual atau mengalihkan sebagian dari jumlah yang tercantum dalam Sertifikat Bukti HMETD yang dimilikinya, maka pemegang HMETD yang bersangkutan dapat membuat surat permohonan pemecahan Sertifikat Bukti HMETD dan menyerahkan kepada BAE untuk mendapatkan pecahan Sertifikat Bukti HMETD dengan denominasi HMETD yang diinginkan. Pemegang HMETD dapat melakukan pecahan Sertifikat Bukti HMETD mulai tanggal 8 April 2014 sampai dengan 16 April 2014.

6. Nilai HMETD

Nilai bukti HMETD yang ditawarkan oleh pemegang HMETD yang sah akan berbeda-beda antara pemegang HMETD satu dengan yang lainnya, berdasarkan permintaan dan penawaran dari pasar yang ada.

Sebagai contoh, perhitungan nilai HMETD di bawah ini merupakan salah satu cara untuk menghitung nilai HMETD, tetapi tidak menjamin bahwa hasil perhitungan nilai HMETD yang diperoleh adalah nilai HMETD yang sesungguhnya berlaku di pasar. Penjelasan di bawah ini diharapkan dapat memberikan gambaran umum untuk menghitung nilai HMETD.

Asumsi:

Harga pasar satu saham	: Rp a
Harga saham yang ditawarkan dalam PUT I	: Rp r
Jumlah saham yang beredar sebelum PUT I	: A
Jumlah saham yang ditawarkan dalam PUT I	: R
Jumlah saham yang beredar sesudah PUT I	: A + R
Nilai Teoritis Saham Baru ex-HMETD	:

$$\frac{(Rp\ a \times A) + (Rp\ r \times R)}{(A + R)} = Rp\ X$$

Maka nilai HMETD adalah = $Rp\ X - Rp\ r$

7. Penggunaan Sertifikat Bukti HMETD

Sertifikat Bukti HMETD adalah bukti hak yang diberikan Perseroan kepada pemegangnya untuk membeli Saham Baru. Sertifikat Bukti HMETD hanya diterbitkan bagi pemegang saham yang belum melakukan konversi saham dan digunakan untuk memesan Saham Baru. Sertifikat Bukti HMETD tidak dapat ditukarkan dengan uang atau apapun pada Perseroan, serta tidak dapat diperdagangkan dalam bentuk fotokopi. Bukti kepemilikan HMETD untuk pemegang HMETD dalam Penitipan Kolektif KSEI akan diberikan oleh KSEI melalui Anggota BEI atau Bank Kustodiannya.

8. Pecahan HMETD

Berdasarkan Peraturan No. IX.D.1 bahwa dalam hal pemegang saham memiliki HMETD dalam bentuk pecahan, maka HMETD tersebut tidak diserahkan kepada pemegang saham, namun akan dikumpulkan oleh Perseroan untuk dijual sehingga Perseroan akan mengeluarkan HMETD dalam bentuk bulat, dan selanjutnya hasil penjualan HMETD pecahan tersebut dimasukkan ke dalam rekening Perseroan.

9. Lain-lain

Syarat dan kondisi HMETD ini berada dan tunduk pada hukum yang berlaku di Negara Republik Indonesia. Segala biaya yang timbul dalam rangka pemindahan hak atas pemindahan HMETD menjadi beban tanggungan Pemegang Sertifikat Bukti HMETD atau calon pemegang HMETD.

DALAM KURUN WAKTU 12 (DUA BELAS) BULAN SEJAK EFEKTIFNYA PERNYATAAN PENDAFTARAN DALAM RANGKA PUT I INI, PERSEROAN TIDAK AKAN MENERBITKAN ATAU MENCATATKAN SAHAM BARU ATAU EFEK LAINNYA YANG DAPAT DIKONVERSIKAN MENJADI SAHAM DILUAR YANG DITAWARKAN DALAM PUT I INI, KECUALI SEHUBUNGAN DENGAN PELAKSANAAN OPSI BERDASARKAN *MANAGEMENT AND EMPLOYEE STOCK OPTION PLAN* DAN SEHUBUNGAN DENGAN TAMBAHAN PENYERTAAN MODAL NEGARA DALAM PERSEROAN YANG TELAH MEMPEROLEH PERSETUJUAN DARI PEMEGANG SAHAM PERSEROAN PADA TANGGAL 26 JUNI 2012 SEBAGAIMANA TELAH DIUNGKAPKAN DALAM PROSPEKTUS.

II. RENCANA PENGGUNAAN DANA

A. Skema I:

Sesuai dengan Perjanjian Pembelian tanggal 6 Maret 2014 sebagaimana diubah tanggal 19 Maret 2014, antara Kementerian BUMN, PT Bahana Securities ("Bahana"), PT Danareksa Sekuritas ("Danareksa") dan PT Mandiri Sekuritas ("Mandiri"), Kementerian BUMN akan menjual HMETD yang dimilikinya yaitu sebesar 69,14% dari seluruh HMETD yang akan diterbitkan pada PUT I ini kepada Bahana, Danareksa, dan Mandiri dan selanjutnya Bahana, Danareksa, dan Mandiri akan melaksanakan HMETD yang dimiliki oleh Pemerintah tersebut. Apabila HMETD tersebut hanya dilaksanakan oleh Bahana, Danareksa, dan Mandiri, sedangkan pemegang saham lainnya tidak melaksanakan HMETD yang dimilikinya, maka seluruh dana yang diperoleh dari hasil PUT I, setelah dikurangi dengan seluruh biaya yang terkait dengan PUT I akan digunakan untuk:

Pengembangan armada baru. Penambahan armada baru yang direncanakan pesawat jenis B737 Series, B777 Series, A330 Series dan A320 Series.

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 pendanaan (*financing*), termasuk dengan cara *sale and lease back*.

B. Skema II:

Selain pelaksanaan HMETD sebagaimana yang diungkapkan pada Skema I, dimana HMETD milik Pemerintah sebesar 69,14% dari seluruh HMETD yang akan diterbitkan pada PUT I akan dilaksanakan oleh Bahana, Danareksa, dan Mandiri, dan terdapat pemegang saham lain yang melaksanakan HMETD mereka dan melakukan pemesanan saham tambahan hingga sebanyak-banyaknya 100% dari seluruh HMETD yang akan diterbitkan pada PUT I ini, maka seluruh dana yang diperoleh dari hasil PUT I, setelah dikurangi dengan seluruh biaya yang terkait dengan PUT I akan digunakan seluruhnya untuk:

Pengembangan armada baru. Penambahan armada baru yang direncanakan pesawat jenis B737 Series, B777 Series, A330 Series dan A320 Series.

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 pendanaan (*financing*), termasuk dengan cara *sale and lease back*.

Apabila dalam skema II terjadi kekurangan dana, maka pengembangan armada baru akan dipenuhi oleh Perseroan melalui dana kas operasional dan/atau fasilitas pinjaman komersial.

Dalam hal Perseroan akan melaksanakan transaksi dengan menggunakan dana hasil PUT I yang merupakan transaksi afiliasi dan benturan kepentingan transaksi tertentu dan /atau transaksi material, Perseroan akan memenuhi ketentuan sebagaimana diatur dalam Peraturan No. IX.E.1 dan/atau Peraturan No. IX.E.2.

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 PUT I dan PP No. 11 Tahun 2014 tentang Pungutan oleh OJK, biaya-biaya sehubungan dengan PUT I ini adalah sebesar 2,508% (dua koma lima nol delapan persen), yang merupakan persentase dari seluruh penerimaan kotor hasil PUT I adalah sebagai berikut:

1. Biaya Jasa Penasehat Keuangan sekitar 2,30%
2. Biaya Jasa Profesi dan Lembaga Penunjang Pasar Modal
 - a. Konsultan Hukum sekitar 0,04%
 - b. Kantor Akuntan Publik sekitar 0,05%
 - c. Notaris sekitar 0,01%
 - d. Biro Administrasi Efek sekitar 0,01%
3. Biaya percetakan, pengumuman koran dan lain-lain termasuk biaya pencatatan di BEI, KSEI dan OJK sekitar 0,098%

Perseroan akan mempertanggungjawabkan realisasi penggunaan dana hasil PUT I ini kepada para pemegang saham Perseroan dalam RUPST Perseroan dan OJK secara periodik sesuai dengan Peraturan Bapepam No. X.K.4.

Apabila Perseroan bermaksud untuk mengubah rencana penggunaan dana hasil PUT I ini maka Perseroan harus terlebih dahulu (i) melaporkannya ke OJK disertai dengan alasan dan pertimbangannya, dan (ii) meminta persetujuan terlebih dahulu dari RUPS sesuai dengan Peraturan Bapepam No. X.K.4.

Perseroan telah melakukan Penawaran Umum Perdana Saham yang telah mendapatkan pernyataan efektif dari OJK pada tanggal 1 Februari 2011. Perseroan telah menyampaikan laporan penggunaan dana hasil Penawaran Umum Perdana Saham secara periodik kepada OJK sesuai dengan surat No.GARUDA/JKTDF/20005/14 tanggal 8 Januari 2014.

Adapun aksi korporasi terakhir yang dilakukan Perseroan adalah Penawaran Umum Perdana Saham dan Penawaran Umum Berkelanjutan Obligasi Berkelanjutan I Garuda Indonesia Tahap I Tahun 2013 sebagaimana telah dilaporkan kepada OJK sesuai dengan surat No. GARUDA/JKTDF/20005/14 tanggal 8 Januari 2014. Dana hasil Penawaran Umum Perdana Saham Perseroan setelah dikurangi biaya-biaya emisi, masih terdapat sisa sebesar Rp171.280 juta. Sedangkan, seluruh dana hasil Penawaran Umum Obligasi Berkelanjutan I Garuda Indonesia Tahap I Tahun 2013 setelah dikurangi biaya-biaya emisi seluruhnya telah habis dipergunakan sesuai dengan rencana penggunaan dana, seperti yang telah diungkapkan pada Prospektus Obligasi Berkelanjutan I Garuda Indonesia Tahap I Tahun 2013.

III. PERNYATAAN UTANG

Pernyataan utang berikut diambil dari laporan keuangan konsolidasian Perseroan dan Entitas Anak untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 yang telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Eny (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) dengan pendapat wajar tanpa pengecualian.

Khusus Bab III. Pernyataan Utang, seluruh referensi terhadap Perseroan memiliki pengertian yang mencakup Perseroan dan Entitas Anak Perseroan.

Pada tanggal 31 Desember 2013, Perseroan dan Entitas Anak mempunyai liabilitas yang seluruhnya berjumlah USD1.836.636.835 terdiri dari liabilitas jangka pendek sebesar USD983.890.767 dan liabilitas jangka panjang sebesar USD852.746.068, dengan perincian sebagai berikut:

<i>(dalam USD)</i>	
Keterangan	Jumlah
Liabilitas Jangka Pendek	
Utang bank dan lembaga keuangan	45.222.668
Utang usaha	
Pihak-pihak berelasi	122.293.726
Pihak ketiga	83.892.550
Utang lain-lain	16.271.886
Utang pajak	17.037.776
Beban akrual	160.967.081
Pendapatan diterima dimuka	169.265.396
Uang muka diterima	20.534.373
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun	
Pinjaman jangka panjang	280.075.641
Liabilitas sewa pembiayaan	53.268.680
Liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	15.060.990
Jumlah Liabilitas Jangka Pendek	983.890.767
Liabilitas Jangka Panjang	
Liabilitas jangka panjang - setelah dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun:	
Pinjaman jangka panjang	324.619.850
Liabilitas sewa pembiayaan	138.482.264
Liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	55.191.260
Utang obligasi	162.850.383
Liabilitas pajak tangguhan	16.987.753
Liabilitas imbalan kerja	128.743.051
Liabilitas tidak lancar lainnya	25.871.507
Jumlah Liabilitas Jangka Panjang	852.746.068
JUMLAH LIABILITAS	1.836.636.835

1. LIABILITAS JANGKA PENDEK

Utang Bank dan Lembaga Keuangan

Pada tanggal 31 Desember 2013, Perseroan dan Entitas Anak memiliki utang bank dan lembaga keuangan dengan jumlah USD45.222.668.

<i>(dalam USD)</i>	
Keterangan	Jumlah
Bank Negara Indonesia	40.222.668
Indonesia Infrastructure Finance	5.000.000
Jumlah	45.222.668

Bank Negara Indonesia

- Perseroan

Pada tanggal 28 Juni 2012, Perseroan memperoleh fasilitas kredit dari Bank Negara Indonesia yang selanjutnya disebut sebagai Surat Kredit Berdokumen Dalam Negeri ("SKBDN") Bank Negara Indonesia ("BNI"). Berdasarkan perjanjian kredit antara Perseroan dan BNI dengan jumlah plafon maksimal yang dapat digunakan oleh Perseroan adalah USD15 juta.

Fasilitas BNI SKBDN hanya khusus digunakan untuk pembelian bahan bakar avtur dari PT Pertamina (Persero) dan Perseroan diwajibkan untuk memelihara saldo deposito atau rekening giro di BNI pada saat 2 hari kerja sebelum tanggal jatuh tempo pelunasan pokok sebesar nilai pokok ditambah dengan bunga.

Pada tanggal 19 April 2013 sesuai dengan akte No 16 dari Wenda Taurista Anindya, S.H. Fasilitas ini diamandemen dari USD15 juta menjadi USD40 juta dengan tingkat bunga 3,5% per tahun. Fasilitas tersebut digunakan untuk pembelian bahan bakar pesawat dan kebutuhan operasi.

Jumlah saldo utang bank per 31 Desember 2013 adalah sebesar USD39.618.118.

- PT Aerotrans Services Indonesia (ATS)

Pada tanggal 29 November 2012, ATS memperoleh pinjaman Kredit Modal Kerja (KMK) BNI dengan maksimum kredit Rp7.500.000.000, tingkat bunga efektif 11% per tahun, dengan jatuh tempo berakhir tanggal 28 November 2014. Pinjaman ini dijamin dengan seluruh piutang ATS kepada GMFAA.

Jumlah saldo utang bank per 31 Desember 2013 adalah sebesar Rp7.368.853.033 (setara dengan USD604.550).

Indonesia Infrastructure Finance (IIF)

- PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA)

Pada 23 Desember 2013, GMFAA, entitas anak menandatangani perjanjian fasilitas modal kerja dengan PT Indonesia Infrastructure Finance sebesar USD5.000.000 dengan tingkat bunga Libor 3 bulan + margin 3,5%. Fasilitas ini berlaku 1 tahun sejak ditandatanganinya perjanjian tersebut. Pinjaman ini digunakan untuk melaksanakan pembangunan, penyelesaian dan pengoperasian hangar baru di pulau Batam/Bintan dan atau untuk pengadaan peralatan mesin.

Per 31 Desember 2013, jumlah saldo pinjaman sebesar USD5.000.000.

Utang Usaha

Pada tanggal 31 Desember 2013, Perseroan memiliki utang usaha dengan jumlah USD206.186.276.

Rincian utang usaha berdasarkan pemasok:

<i>(dalam USD)</i>	
Keterangan	Jumlah
Pihak-Pihak Berelasi	
PT Pertamina (Persero)	108.911.066
PT Garuda Angkasa	3.706.367
Perum LPPNI	3.568.602
PT Angkasa Pura II (Persero)	3.133.425
PT Angkasa Pura I (Persero)	2.279.948
PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk	694.318
PT Abacus Internasional Pte Ltd	-
Sub Jumlah	122.293.726

(dalam USD)	
Keterangan	Jumlah
Pihak Ketiga	
Jasa Penerbangan	
Bahan Bakar	21.865.753
Bandara	10.281.904
Administrasi dan umum	7.432.440
Pemeliharaan dan Perbaikan	1.574.181
Jasa Boga	1.438.306
Maskapai Penerbangan	498.079
Sewa Pesawat	-
Sub Jumlah	43.090.663
Non Jasa Penerbangan	40.801.887
Sub Jumlah	83.892.550
Jumlah	206.186.276

Rincian utang usaha berdasarkan mata uang adalah sebagai berikut:

(dalam USD)	
Keterangan	Jumlah
Rupiah	111.253.893
Dolar Amerika Serikat	76.983.171
Yen Jepang	3.444.371
Dolar Singapura	2.847.791
Riyal Saudi Arabia	1.066.898
Euro	1.030.500
Dolar Australia	891.930
Won Korea	543.720
Mata uang lainnya	8.124.002
Jumlah	206.186.276

Utang Lain-lain

Utang lain-lain Perseroan dan Entitas Anak per 31 Desember 2013 adalah sebesar USD16.271.886 yang terutama terdiri dari retribusi bandara udara luar negeri yaitu sebesar USD13.374.631, asuransi tiket penumpang sebesar USD677.884, dan asuransi dan kesehatan USD56.208, dan lain-lain sebesar USD2.163.163.

Beban Akruai

Beban akrual Perseroan dan Entitas Anak per 31 Desember 2013 adalah sebesar USD160.967.081 yang terdiri dari:

(dalam USD)	
Keterangan	Jumlah
Administrasi dan umum	56.701.745
Pemeliharaan dan Perbaikan	25.210.421
Bandara	19.969.586
Operasional Penerbangan	18.357.595
Tiket Penjualan dan Promosi	17.634.954
Pelayanan Penumpang	5.743.449
Bunga	5.560.750
Pembangunan hangar IV	3.790.416
Lain-lain	7.998.165
Jumlah	160.967.081

Pendapatan Diterima Dimuka

Pendapatan diterima dimuka Perseroan dan Entitas Anak per 31 Desember 2013 adalah sebesar USD169.265.396 yang terdiri dari:

(dalam USD)	
Keterangan	Jumlah
Jasa Penerbangan Berjadwal	168.012.509
Lain-lain	1.252.887
Jumlah	169.265.396

2. LIABILITAS JANGKA PANJANG

Liabilitas Jangka Panjang Setelah Dikurangi Bagian Jatuh Tempo Dalam Satu Tahun

Liabilitas jangka panjang setelah dikurangi bagian jatuh tempo dalam satu tahun Perseroan dan Entitas Anak per 31 Desember 2013 adalah sebesar USD681.143.757 yang terdiri dari :

	(dalam USD)
Keterangan	Jumlah
Pinjaman jangka panjang	324.619.850
Liabilitas sewa pembiayaan	138.482.264
Liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	55.191.260
Utang Obligasi	162.850.383
Jumlah	681.143.757

Pinjaman Jangka Panjang

	(dalam USD)
Keterangan	Jumlah
Pihak Berelasi	
Bank Negara Indonesia	42.803.615
PT Pertamina (Persero)	43.137.490
Bank Rakyat Indonesia	40.198.427
PT Angkasa Pura II (Persero)	16.104.859
PT Angkasa Pura I (Persero)	5.798.472
Sub Jumlah	148.042.863
Pihak Ketiga	
Pinjaman Sindikasi II	119.708.057
Bank Pan Indonesia	74.105.017
Pinjaman Sindikasi – BCA Club Deal	73.488.690
Bank Permata	69.591.334
Pinjaman Sindikasi III	
Dolar Amerika Serikat	45.640.043
Rupiah	34.620.710
Wesel bayar bunga mengambang	
Dolar Amerika Serikat	30.418.159
Rupiah	3.385.111
Bank CIMB Niaga	4.542.238
PT Mandiri Tunas Finance	1.099.859
Bringin Indotama Sejatera	53.409
Sub Jumlah	456.652.628
Jumlah pinjaman jangka panjang	604.695.491
Dikurangi Bagian yang Jatuh Tempo Dalam Satu Tahun	280.075.641
Bagian Jangka Panjang	324.619.850

PT Bank Negara Indonesia

a. GMFAA

Pada tanggal 31 Maret 2010, GMFAA, entitas anak, memperoleh fasilitas kredit investasi sebesar Rp100 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 25 Juni 2012, GMFAA memperoleh tambahan fasilitas kredit investasi sebesar Rp55 miliar, jatuh tempo tanggal 25 Mei 2018 dengan tingkat suku bunga mengambang. Fasilitas kredit berjangka waktu 6 tahun ini ditujukan untuk pembiayaan pengembangan kemampuan dan penambahan kapasitas perawatan pesawat.

Pada tanggal 31 Mei 2013, GMFAA memperoleh tambahan fasilitas kredit investasi dengan plafon maksimal sebesar Rp490 milyar dan USD6 juta, jatuh tempo pada tanggal 30 November 2025 dan suku bunga mengambang dari Bank Negara Indonesia. Fasilitas kredit berjangka waktu 12 tahun ini ditujukan untuk pembiayaan pembangunan hanggar IV dan pengadaan peralatan hanggar dengan jaminan aset yang dibiayai.

GMFAA akan membayar bunga pada tanggal 25 setiap bulannya yang terhitung mulai bulan Juni 2013. Pembayaran pokok atas fasilitas ini akan dibayar setiap triwulan sebesar Rp11.112.500.000 yang terhitung mulai tanggal 25 Agustus 2014.

Pembatasan penting dalam perjanjian fasilitas pinjaman ini adalah:

- a. *Current ratio* minimum 1 kali
- b. *Debt to equity ratio* maksimal 2,5 kali
- c. *Debt service coverage ratio* minimal 100%

Pada tanggal 31 Desember 2013, GMFAA telah memenuhi seluruh rasio keuangan yang dipersyaratkan. Pada tanggal 31 Desember 2013 saldo pinjaman sebesar Rp403.285.640.026 (setara dengan USD 33.086.032).

b. PT Aerofood ACS

Pada tanggal 20 Juni 2012, PT Aerofood ACS, entitas anak, memperoleh pinjaman dari Bank Negara Indonesia dengan jumlah maksimum sebesar Rp110 milyar dan jatuh tempo pada tanggal 19 Juni 2018. Pinjaman ini digunakan untuk pembiayaan pembangunan fasilitas dapur di Denpasar, Medan dan Balikpapan. Pinjaman ini dijamin secara fidusia dengan fasilitas *kitchen* yang dibiayai.

Per 31 Desember 2013, jumlah *outstanding* pinjaman adalah sebesar Rp90.302.457.964 (setara dengan USD7.408.521).

c. PT Aerowisata

Pada bulan Maret 2013, PT Aerowisata memperoleh pinjaman dari Bank Negara Indonesia dengan jumlah maksimum sebesar Rp 18 milyar dan jatuh tempo pada tanggal 3 Maret 2021. Fasilitas ini digunakan untuk biaya renovasi Hotel Grand Preanger.

Per 31 Desember 2013, jumlah *outstanding* pinjaman sebesar Rp28.145.161.200 (setara dengan USD2.309.062).

PT Pertamina (Persero)

Berdasarkan perjanjian pada tanggal 19 Oktober 2009, PT Pertamina (Persero) setuju untuk mengkonversikan utang usaha Perseroan atas pembelian avtur sejumlah USD76.484.911 menjadi pinjaman jangka panjang dengan pembayaran cicilan. Pinjaman ini akan jatuh tempo pada tanggal 31 Desember 2015.

Pada tanggal 31 Desember 2013, saldo pinjaman berjumlah USD43.137.490.

Bank Rakyat Indonesia

a. Perseroan

Pada tanggal 29 Mei 2013, Perseroan menandatangani Perjanjian Kredit Modal Kerja dengan PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk dengan jumlah fasilitas sebesar USD40.000.000 dengan jangka waktu 24 Bulan sejak ditandatangani perjanjian ini. Pinjaman tersebut digunakan untuk pembiayaan *general purpose* termasuk pembiayaan pra-pengiriman pesawat 2013.

Pada tanggal 31 Desember 2013 Perseroan telah memenuhi pembatasan penting yang dipersyaratkan dalam perjanjian ini. Pembatasan penting dalam perjanjian diantaranya adalah *debt to equity ratio* tidak melebihi 5 kali.

Pada tanggal 31 Desember 2013, saldo pinjaman berjumlah USD39.870.262.

b. PT Aerofood ACS

ACS entitas anak AWS memperoleh pinjaman dari Bank Rakyat Indonesia dengan jumlah plafon maksimum sebesar Rp 40 Milyar yang jatuh tempo pada tanggal 28 Juni 2014. Pinjaman ini dijamin dengan hak fidusia atas persediaan dan piutang usaha milik ACS.

Jumlah saldo pinjaman per 31 Desember 2013 adalah sebesar Rp4 milyar (setara dengan USD328.165).

PT Angkasa Pura II (Persero)

Berdasarkan perjanjian tanggal 27 Mei 2009, PT Angkasa Pura II (Persero) setuju untuk mengkonversikan utang usaha Perseroan sejumlah Rp195.910.872.304 atau setara dengan USD21.052.103 menjadi pinjaman jangka panjang dengan pembayaran cicilan. Pinjaman ini akan jatuh tempo pada tanggal 30 Desember 2015. Pada tanggal 31 Desember 2013 saldo pinjaman berjumlah USD16.104.859.

PT Angkasa Pura I (Persero)

Berdasarkan perjanjian tanggal 27 Mei 2009, PT Angkasa Pura I (Persero) setuju untuk mengkonversikan utang usaha Perseroan sejumlah Rp91.465.097.646 atau setara dengan USD8.872.465 menjadi pinjaman jangka panjang dengan pembayaran cicilan. Pinjaman ini jatuh tempo tanggal 30 Desember 2015. Pada tanggal 31 Desember 2013, saldo pinjaman berjumlah Rp70.677.575.510 (atau setara dengan USD5.798.472).

Pinjaman Sindikasi II

Pada tanggal 6 November 2012, Perseroan menandatangani Perjanjian Fasilitas Pinjaman sindikasi yang difasilitasi oleh Citicorp International Limited dan secara sirkuler dengan delapan bank: Citigroup global markets Singapore Pte Ltd, PT Bank Panin Tbk, PT Bank ICBC Indonesia, First Gulf Bank PJSC, Cabang Singapura, Korea Development Bank, KDB Asia Limited, Standard Chartered Bank, Cabang Jakarta dan Bank of China limited, Cabang Jakarta. Plafon fasilitas sebesar USD120 juta dalam jangka waktu 24 bulan. Pembayaran pokok akan dilakukan pada bulan ke 15, 18, 21 dan 24 setelah periode tutup buku dengan jumlah yang sama, yaitu sebesar USD30 juta. Pinjaman ini digunakan untuk tujuan yang umum (general purposes). Pinjaman ini dijamin dengan saldo rekening USD di Citibank NA Cabang Jakarta dengan rekening No. 0100193574.

Pembatasan penting dalam perjanjian diantaranya adalah:

- *Coverage ratio* tidak kurang dari 1,05.
- *Debt ratio* tidak melebihi 5,75 kali.
- Persentase kas minimum 5 persen.

Pada tanggal 31 Desember 2013 Perseroan telah memenuhi pembatasan penting yang dipersyaratkan dalam perjanjian ini.

Pada tanggal 31 Desember 2013, saldo pinjaman berjumlah USD119.708.057.

Pinjaman Sindikasi III

Pada tanggal 21 Februari 2013, Perseroan menerima pinjaman sindikasi III yang difasilitasi oleh Citibank dengan nilai total pinjaman sebesar USD90 juta. Pinjaman sindikasi III merupakan peningkatan plafon fasilitas dari pinjaman sindikasi II. Pinjaman sindikasi tersebut dihipotek dari empat bank yaitu: PT Bank Panin Tbk sebesar USD20 juta dan Rp213.378.000.000 (setara dengan USD24 juta), PT Bank ICBC Indonesia sebesar USD6 juta, PT Bank Central Asia Tbk sebesar Rp213.378.000.000 (setara dengan USD24 juta), dan Emirates NBD PJSC, Singapore Branch sebesar USD20 juta.

Jangka waktu pinjaman adalah 24 bulan terhitung mulai tanggal 7 Nopember 2012 dengan pembayaran pokok pinjaman pada bulan ke 15, 18, 21 dan 24.

Saldo pinjaman pada tanggal 31 Desember 2013 adalah sebesar USD45.640.043 untuk pinjaman Sindikasi III dalam mata uang Dolar Amerika Serikat dan Rp421.991.834.190 (atau setara dengan USD34.620.710) untuk pinjaman Sindikasi III dalam Rupiah.

PT Bank Pan Indonesia

Pada tanggal 2 Agustus 2013, Perseroan menandatangani perjanjian pinjaman komersial dengan PT Bank Pan Indonesia. Jumlah fasilitas pinjaman yang diberikan kepada Perseroan sebesar USD75 juta dengan jangka waktu 36 bulan.

Saldo pinjaman pada tanggal 31 Desember 2013 sebesar USD74.105.017.

BCA Club Deal- Pinjaman Sindikasi

Pada tanggal 2 Desember 2013, Perseroan menandatangani Perjanjian Fasilitas Pinjaman Sindikasi yang difasilitasi oleh PT Bank Central Asia Tbk., dan secara sirkuler dengan lima bank:

- Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia
- PT Bank Central Asia, Tbk
- PT Bank Internasional Indonesia Tbk
- PT Bank CTBC Indonesia
- Bank of China Limited

Pinjaman Sindikasi ini berjumlah USD100 juta dan Rp1.193.000.000.000 untuk kebutuhan pendanaan Perseroan secara umum.

Fasilitas Pinjaman Sindikasi ini memiliki jangka waktu selama 36 (tiga puluh enam) bulan dan akan jatuh tempo pada tanggal 2 Desember 2016. Pembayaran pokok dilakukan secara mencicil setiap 3 (tiga) bulan dimulai pada bulan ke 12 (dua belas) semenjak tanggal penandatanganan Perjanjian.

Pinjaman ini dijamin dengan rekening penampungan untuk pembayaran bunga selama 3 (tiga) bulan ke depan di PT Bank Central Asia, Tbk selaku Agen Fasilitas dan Agen Jaminan.

Pada tanggal 31 Desember 2013, fasilitas yang telah digunakan Perseroan adalah sebesar USD75 juta.

Pembatasan-pembatasan penting dalam perjanjian ini antara lain menjaga rasio keuangan sebagai berikut:

- *Debt ratio* maksimum 5,75 kali
- *Coverage ratio* minimum 1,00

- Persentase kas minimum 5,00%

Pada tanggal 31 Desember 2013 Perseroan telah memenuhi pembatasan penting yang dipersyaratkan dalam perjanjian ini.

Pada tanggal 31 Desember 2013, saldo pinjaman berjumlah USD73.488.690.

PT Permata Bank

Pada tanggal 18 Februari 2013, Perseroan menandatangani perjanjian pinjaman komersial dengan PT Bank Permata Tbk. Jumlah fasilitas pinjaman yang diberikan kepada Perseroan sebesar USD70 juta dengan jangka waktu 24. Seluruh pembayaran pokok di bulan ke 24 yaitu pada bulan 18 Februari 2015.

Saldo pinjaman pada tanggal 31 Desember 2013 adalah sebesar USD69.591.334.

Wesel Bayar Bunga Mengambang

Perseroan menerbitkan Wesel Bayar Bunga Mengambang (*Floating Rate Note (FRN)*) dalam mata uang Dolar Amerika Serikat dan Rupiah. Dalam penerbitan FRN ini, The Chase Manhattan Bank - London Branch bertindak sebagai *Trustee*. FRN tersebut jatuh tempo tahun 2007.

Sesuai dengan akta perubahan dan perjanjian kembali tertanggal 21 Januari 2010, FRN yang belum dilunasi masing-masing sebesar USD75 juta dan Rp108 miliar direstrukturisasi dan akan jatuh tempo pada tahun 2018.

Saldo FRN per tanggal 31 Desember 2013 berjumlah sebesar USD30.418.159 dan Rp41.261.123.098 (setara USD3.385.111)

Bank CIMB Niaga

a. PT Aerowisata

Pada 6 Oktober 2009, PT Aerowisata, entitas anak, memperoleh fasilitas pinjaman khusus investasi dari Bank CIMB Niaga dengan jumlah kredit maksimum sebesar Rp20 miliar. 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.

Pada tanggal 31 Desember 2013, saldo pinjaman masing-masing berjumlah Rp9.499.000.022 (setara dengan USD779.309).

b. PT Aerotrans Service

PT Aerotrans Services Indonesia memperoleh fasilitas pinjaman dari Bank CIMB Niaga yang digunakan sebagai pembiayaan dalam pengadaan kendaraan baru untuk kegiatan operasional dengan jangka waktu 3-4 tahun.

Perjanjian pinjaman tersebut mencakup persyaratan jangka waktu dan kondisi tertentu untuk membatasi PT Aerotrans Services Indonesia dalam melakukan pembagian dividen dan merubah struktur organisasi tanpa ada pemberitahuan secara tertulis kepada pihak bank.

PT Aerotrans Services Indonesia 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% diatas bunga deposito dijamin Pemerintah. Pinjaman ini dijamin dengan deposito berjangka.

Pada tanggal 24 Juni 2010, PT Aerotrans Services Indonesia telah melakukan restrukturisasi atas pinjaman tersebut. Hal-hal yang direstrukturisasi adalah sebagai berikut:

- Mengurangi tingkat bunga dari 13% - 16% per tahun menjadi 11% - 12,25% per tahun.
- Mengubah alokasi dari fasilitas pinjaman sebagai berikut:
 - Pinjaman Transaksi Khusus (PTK) Investasi No. 2 dan Novasi sebagian dari pinjaman tetap *back to back* senilai Rp7 miliar digabungkan menjadi PTK Investasi No. 5.
 - PTK Investasi No. 3 dan Novasi sebagian dari pinjaman tetap *back to back* sebesar Rp4 miliar digabungkan menjadi PTK Investasi No. 6.

Fasilitas ini memiliki jangka waktu 36 bulan sampai 42 bulan.

Utang yang telah 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 nilai minimum sebesar Rp10.504.404.158 dan penyerahan/ pengelolaan *escrow account* serta *comfort letter* dari PT Aerowisata.

Pada tanggal 31 Desember 2013, saldo pinjaman berjumlah Rp 40.199.683.876 (atau setara dengan USD 3.298.030).

c. PT Aerofoods ACS

Pada bulan Oktober 2011, ACS entitas anak AWS memperoleh pinjaman dari CIMB Niaga dengan jumlah plafon maksimum Rp10 milyar yang jatuh tempo pada tanggal 24 Oktober 2016. Pinjaman ini dijamin dengan hak fidusia kendaraan *Hi Lift Truck* dengan nilai pinjaman sebesar Rp12,5 miliar.

Pada tanggal 31 Desember 2013, saldo pinjaman berjumlah Rp5.666.666.673 (setara dengan USD464.900).

PT Mandiri Tunas Finance

Merupakan pinjaman PT AeroTrans Services Indonesia, entitas anak, atas pembelian 27 unit kendaraan dengan jangka waktu pinjaman selama 36 bulan. Pinjaman ini dijamin secara fidusia dengan kendaraan bermotor yang dibiayai.

Pada tanggal 31 Desember 2013 saldo pinjaman berjumlah Rp13.406.183.732 (setara dengan USD1.099.859).

Bringin Indotama Sejahtera

Pada tahun 2012, ATS melakukan kerjasama pembiayaan pembelian kendaraan dengan Bringin Indotama Sejahtera untuk pembelian kendaraan. Jangka waktu pinjaman 3 tahun dengan tingkat bunga pinjaman tetap sebesar 12,25% per tahun.

Saldo pinjaman pada tanggal 31 Desember 2013 sebesar Rp651.008.040 (atau setara dengan USD53.409).

Liabilitas Sewa Pembiayaan

Perseroan melakukan transaksi sewa pesawat Airbus tipe A-330 yang dibiayai oleh Lloyd (ECA) dengan masa sewa sejak tahun 1996 – 2016, Export Development Canada (EDC) untuk sewa pesawat CRJ1000 dengan masa sewa 2012 – 2022.

Perseroan juga melakukan transaksi sewa dengan PT Hewlett-Packard Finance Indonesia dan PT Orix Indonesia atas transaksi sewa perangkat keras dan lunak dengan masa sewa 3 tahun.

Pembayaran minimum sewa berdasarkan perjanjian sewa adalah sebagai berikut:

(dalam USD)	
Keterangan	Jumlah
Dalam satu tahun	58.814.443
Lebih dari satu tahun tapi tidak lebih dari lima tahun	98.416.610
Lebih dari lima tahun	58.290.805
Jumlah pembayaran sewa masa depan	215.521.858
Dikurangi beban keuangan di masa depan	23.770.914
Nilai kini pembayaran minimum sewa	191.750.944
Disajikan di laporan posisi keuangan konsolidasian sebagai:	
Jatuh tempo dalam satu tahun	53.268.680
Jangka panjang	138.482.264
Jumlah	191.750.944

Export Credit Agency (ECA)

Pada tanggal 21 Desember 2010, Perseroan telah selesai melaksanakan restrukturisasi atas utang ECA. Dalam restrukturisasi tersebut dijelaskan hal-hal sebagai berikut:

- Saldo utang ECA pada tanggal 21 Desember 2010 yang terdiri dari utang kepada Commercial Lender sebesar USD78.782.738 dan kepada ECA sebesar USD175.461.456 dijadwal ulang dan jatuh tempo setiap bulan sampai dengan Desember 2016. Tingkat bunga atas pinjaman ECA sebesar LIBOR + 0,9/0,95%, sedangkan tingkat bunga atas pinjaman Commercial Lender sebesar LIBOR + 1,75%. Utang ECA dan Commercial Lender dijamin dengan 6 (enam) pesawat Airbus A330-300 dan 3 (tiga) mesin Rolls Royce model Trent 768 engines. Tambahan jaminan untuk sebagian dari utang ECA (Tranche A dan B1) sebesar USD 50 juta adalah 7 pesawat Boeing 737-400. Jaminan ini telah dilepaskan sesuai Deed of Release tanggal 2 Maret 2011.
- Pada tanggal 21 Desember 2010, Perseroan membeli kembali pinjamannya melalui proses *reverse dutch auction* sebesar USD15.546.270 dengan nilai USD11 juta, sehingga memperoleh keuntungan sebesar USD4.546.270.

Pembatasan penting dalam perjanjian sewa pembiayaan diantaranya adalah:

- Perseroan tidak akan dan akan menjaga bahwa tidak terdapat Perseroan dalam Garuda grup yang memiliki liabilitas keuangan kecuali untuk:
 - Liabilitas keuangan yang terjadi berdasarkan perjanjian ini, perjanjian sewa tambahan, dokumen-dokumen sewa lain dan liabilitas kepada kreditur yang terdapat pada tanggal efektif dan diungkapkan dalam Deed Poll.
 - Liabilitas keuangan yang timbul akibat sewa operasi dimana penyewa adalah Perseroan dalam Garuda grup.
 - Sejak tanggal efektif sampai dengan 30 Juni 2011, total liabilitas keuangan Garuda grup tidak boleh melebihi USD80 juta, setelahnya (sejak tanggal 1 Juli 2011) sampai berakhirnya perjanjian, pembatasan ini telah dihapuskan.

- Garuda grup harus memenuhi pembatasan financial covenant yang dipersyaratkan dalam perjanjian, antara lain:
 - *Coverage ratio* tidak kurang dari 1,3.
 - *Debt ratio* tidak melebihi 5 kali.
 - Tahun 2010 – 2016 maksimum belanja modal tiap tahun adalah 2,5% dari total penerimaan operasional.
- Perseroan juga menyetujui untuk melakukan pembayaran kembali kepada para kreditur dengan dana dari kelebihan kas Perseroan sebagaimana diatur dalam *Cash Sweep Deed of Covenant*.

Dalam perjanjian restrukturisasi ECA tersebut terdapat negative covenant yaitu Perseroan tidak diperkenankan untuk membayar atau mengumumkan dividen atau distribusi lainnya kecuali:

- a) Dividen tersebut tidak melebihi: (i) 10% dari laba bersih Perseroan sebelum IPO atau (ii) 50% dari laba bersih Perseroan setelah IPO.
- b) Dividen dibagikan jika terdapat kelebihan kas (*excess cash* Perseroan) seperti yang didefinisikan dalam perjanjian pada tahun bersangkutan.
- 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 utang lainnya.
- e) Tidak ada kejadian sehubungan dengan pailit dan ketidakmampuan membayar liabilitas yang ada.

Pada tanggal 15 Desember 2010, Perseroan telah melakukan pembayaran atas *tax security deposit tranche A* dan *security deposit tranche B* masing-masing sebesar EUR7 juta dan EUR1 juta, sebagai salah satu syarat yang harus dipenuhi Perseroan dalam restrukturisasi utang ECA.

Pada tanggal 31 Desember 2013, *Coverage ratio* Perseroan sebesar 1,13 dan *Debt Ratio* sebesar 6,28 kali. Manajemen telah mereviu perjanjian ECA dan menyimpulkan bahwa terlampauinya batasan-batasan *financial covenants* tidak menyebabkan pinjaman Perseroan menjadi jatuh tempo seketika dan terutang.

Pada tanggal 31 Desember 2013, saldo utang sewa pembiayaan ECA sebesar USD83.743.135.

Export Development Canada (EDC)

Pada 27 Juli 2012 Perseroan memperoleh fasilitas pembiayaan dari EDC terkait sewa pesawat CRJ1000 Next Generation sebesar plafon maksimal USD135 juta berlaku sampai dengan 30 November 2014., Pada 31 Desember 2013, fasilitas yang digunakan sebesar USD112.678.853 dari plafon yang ditentukan.

Pembatasan-pembatasan penting dalam fasilitas pinjaman ini adalah:

1. *Debt Ratio* Perseroan tidak lebih atau sama dengan 5,75 kali.
2. *Coverage Ratio* Perseroan tidak boleh sama atau kurang dari 1.05 kali.
3. Minimum kas tidak boleh sama dengan atau kurang dari 5% selama lebih dari dua (2) kuartal berturut-turut.

Pada tanggal 31 Desember 2013, Perseroan memenuhi seluruh *covenant* yang disyaratkan.

Tidak ada uang jaminan atas pembiayaan ini. Pada tanggal 31 Desember 2013, saldo utang sewa pembiayaan EDC sebesar USD105.784.435.

PT Hewlett-Packard Finance Indonesia dan PT Orix Indonesia

Merupakan utang pembelian perangkat keras dan perangkat lunak dengan jangka waktu sewa 36 bulan dengan tingkat bunga efektif sebesar 7% dan 8% tahun 2013 dan 2012.

Pada tanggal 31 Desember 2013 saldo utang sewa pembiayaan sebesar USD2.223.374.

Liabilitas Estimasi Biaya Pengembalian dan Pemeliharaan Pesawat

		(dalam USD)
		Jumlah
Keterangan		
Saldo awal tahun		52.331.790
Penambahan tahun berjalan		33.946.760
Jumlah digunakan		(19.509.300)
Amortisasi diskonto		3.483.000
Saldo akhir tahun		70.252.250
Penyajian		
Jatuh tempo dalam satu tahun		15.060.990
Jangka panjang		55.191.260
Jumlah		70.252.250

Utang Obligasi

Di Juli 2013, Perseroan melakukan penawaran efek grup bernama "Obligasi Garuda Indonesia Berkelanjutan I". Perseroan menargetkan untuk meraih Rp4.000.000.000.000 dari penawaran tersebut. Pada fase pertama Bond yang ditawarkan sebesar Rp2.000.000.000.000 (setara dengan USD200.724.972). 80% dari hasil yang diperoleh akan digunakan sebagai uang muka untuk pembelian pesawat dan 20% sisanya akan digunakan sebagai capital untuk pembayaran sewa pesawat.

Pembayaran obligasi dilakukan secara penuh (*bullet payment*) saat jatuh tempo. Tingkat bunga sebesar 9,25% per tahun dan dibayar setiap 3 bulanan, dimulai 5 Oktober 2013 sampai 5 Juli 2018. Pembelian kembali obligasi dapat dilakukan setelah satu tahun dari tanggal penjatahan berdasarkan harga pasar.

PT CIMB Niaga Tbk bertindak sebagai wali amanat. Obligasi tersebut mendapatkan IdA fitch rating dan tercatat pada Bursa Efek Indonesia pada 8 Juli 2013. Obligasi tidak dijamin oleh apapun atau siapapun.

Saldo per 31 Desember 2013 sebesar USD162.850.383.

Liabilitas Tidak Lancar Lainnya

Liabilitas Tidak Lancar lainnya per 31 Desember 2013 sebesar Perseroan dan Entitas Anak adalah sebesar USD25.871.507 yang terdiri dari:

(dalam USD)	
Keterangan	Jumlah
Pendapatan ditangguhkan atas jual dan sewa balik	22.720.707
Uang muka agen	2.742.732
Lain-lain	408.068
Jumlah	25.871.507

Liabilitas Imbalan Pasca Kerja

a. Imbalan Pasca Kerja

Program Iuran Pasti

Perseroan dan PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA), entitas anak, 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 November 1999. Iuran dana pensiun masing-masing berjumlah 7,5% dari gaji dasar karyawan dimana sebesar 2% ditanggung karyawan dan sisanya ditanggung Perseroan dan GMFAA.

Berdasarkan hasil Rapat Umum Pemegang Saham Tahunan (RUPST) Perseroan tanggal 26 April 2013, di setuju dan ditetapkan perubahan iuran dana pensiun Perseroan dari yang semula 7,5% dari gaji dasar karyawan menjadi 10% dan perubahan iuran yang ditanggung karyawan dari yang semula 2% menjadi 3% dan sisanya menjadi tanggungan Perseroan.

PT Abacus Distribution Systems Indonesia (ADSI), entitas anak, 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 entitas anak tersebut dan karyawannya masing-masing sebesar 7,5% dan 2,5% dari gaji dasar.

Beban iuran pasti untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2013 sebesar USD7.432.668 dicatat sebagai beban operasional.

Program Imbalan Pasti

PT Aero Wisata, entitas anak, menyelenggarakan program pensiun manfaat pasti untuk seluruh karyawan tetapnya yang dikelola oleh Dana Pensiun Aero Wisata yang akta pendiriannya telah disahkan oleh Menteri Keuangan Republik Indonesia dengan Surat Keputusan No. KEP-044/KM.10/2007 tanggal 26 Maret 2007. Iuran dana pensiun berasal dari kontribusi PT Aero Wisata dan karyawan masing-masing sebesar 11,40% dan 5% dari gaji kotor. Pada masa pensiun, karyawan akan memperoleh manfaat sebesar 2,5% kali masa kerja kali penghasilan dasar pensiun.

GMFAA, ADSI, ASI dan AWS juga memberikan imbalan kepada karyawan yang memenuhi persyaratan sesuai dengan kebijakan Perseroan yang didasarkan pada Undang-undang Ketenagakerjaan No. 13 Tahun 2003. Tidak terdapat pendanaan yang disisihkan oleh Perseroan sehubungan dengan imbalan kerja ini.

b. Imbalan Kerja Jangka Panjang Lain

GMFAA, ADSI, ASI dan AWS memberikan penghargaan masa bakti kepada karyawan yang telah bekerja selama 20 tahun sesuai dengan kebijakan Perseroan. Tidak terdapat pendanaan yang disisihkan oleh Perseroan sehubungan dengan imbalan kerja ini.

Liabilitas imbalan pasca kerja per 31 Desember 2013 adalah USD128.748.051.

3. KOMITMEN DAN KONTINJENSI

KOMITMEN

a. Pembelian Pesawat

(i) Pesawat Boeing 777-300ER

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 sepuluh pesawat jenis B 777-200ER/ 300ER/200LR.

Menanggapi penawaran tersebut, Perseroan merencanakan menambah pembelian pesawat B 777 dari 6 pesawat B777-200 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 sepuluh (10) pesawat B 777-300 ER adalah USD251.397.000.

Sehubungan dengan penambahan row pada *First Class seat* pada pesawat B777 yang mengakibatkan perubahan jadwal pengiriman pesawat pertama B777 dari bulan Mei 2013 menjadi bulan Juni 2013. Pada 23 April 2012, Perseroan telah menandatangani *Supplemental Agreement* No. 10 atas *Purchase Agreement* No. 1938 dengan The Boeing Company.

Pada tanggal 23 Mei 2012, Perseroan dan The Boeing Company menandatangani *Supplemental Agreement* No. 11 atas *Purchase Agreement* No. 1938 sehubungan dengan finalisasi konfigurasi pesawat B777.

Pada tanggal 6 Juli 2012, Perseroan dan The Boeing Company menandatangani *Supplemental Agreement* No. 12 atas *Purchase Agreement* No. 1938 sehubungan dengan percepatan pengiriman pesawat B777 dari Januari 2014 menjadi Oktober 2013, perubahan tabel harga serta perubahan formula penghitungan. Perseroan mengadakan perjanjian jual dan sewa balik dengan Alafco dan Gugenheim atas 4 pesawat. Harga jual ditentukan pada saat kedatangan pesawat.

Pada tahun 2013, sebanyak 4 pesawat Boeing 777-300ER yang telah diikat dengan perjanjian jual dan sewa balik telah dikirim, dengan jangka waktu sewa 12 tahun dan diklasifikasikan sebagai sewa operasi.

Pembayaran uang muka untuk pembelian pesawat dilakukan secara bertahap mulai dari saat penandatanganan nota kesepahaman penandatanganan perjanjian, yaitu 30 atau 24 bulan sampai dengan 6 bulan sebelum pengiriman. Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, jumlah uang muka pembelian pesawat yang telah dibayarkan masing-masing berjumlah USD219.297.500 dan USD279.424.180.

(ii) Pesawat Boeing 737-800

Perseroan juga melakukan *Purchase Agreement* No. 2158 tanggal 19 Juni 1998 untuk pembelian 18 pesawat Boeing 737-800, 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 jual dan sewa balik dengan Dubai Aerospace Enterprise (DAE) atas 8 pesawat dan MCAP atas 3 pesawat dan Pembroke Lease France SAS atas 9 Pesawat. Harga jual ditentukan pada saat kedatangan pesawat.

Pada tahun 2013, sebanyak 1 pesawat Boeing 737-800 yang telah diikat dengan perjanjian jual dan sewa balik telah dikirim, dengan jangka waktu sewa 10 tahun dan diklasifikasikan sebagai sewa operasi.

Pada tahun 2012, sebanyak 4 unit pesawat Boeing 737-800 yang telah diikat dengan perjanjian jual dan sewa balik telah dikirim, dengan jangka waktu sewa 10 tahun dan diklasifikasikan sebagai sewa operasi.

Pembayaran uang muka untuk pembelian pesawat dilakukan secara bertahap mulai dari saat penandatanganan nota kesepahaman penandatanganan perjanjian, yaitu 30 atau 24 bulan sampai dengan 6 bulan sebelum pengiriman. Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, jumlah uang muka pembelian pesawat yang telah dibayarkan masing-masing berjumlah USD9.664.720 dan USD14.771.356.

(iii) Pesawat Airbus A-330-300

Pada tanggal 4 November 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 November 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.

Pada bulan Juli 2011 Perseroan dan Airbus menandatangani *Amendment No. 3* atas Perjanjian Pembelian pesawat sebelumnya Melalui Perjanjian tersebut Perseroan menggantikan 3 dari pemesanan 6 pesawat Airbus A330-200 menjadi Airbus A330-300 dan membeli tambahan 4 pesawat Airbus A330-300.

Pada tanggal 19 Desember 2011, Perseroan dan Airbus menandatangani *Amendment No. 4, 5 dan 6* atas *Purchase Agreement* dimana Perseroan melakukan pembelian 11 (sebelas) Airbus tipe A330-300 dan 3 (tiga) Airbus tipe A330-200F.

Perseroan mengadakan perjanjian jual dan sewa balik dengan Airastle atas 4 pesawat. Harga jual ditentukan pada saat kedatangan pesawat.

Pada tahun 2013, sebanyak 2 pesawat Airbus A-330-200 dan 1 pesawat Airbus A-330-300 yang telah diikat dengan perjanjian jual dan sewa balik telah dikirim, dengan jangka waktu sewa 12 tahun dan diklasifikasikan sebagai sewa operasi.

Pembayaran uang muka untuk pembelian pesawat dilakukan secara bertahap mulai dari saat penandatanganan nota kesepahaman penandatanganan perjanjian, yaitu 30 atau 24 bulan sampai dengan 6 bulan sebelum pengiriman. Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, jumlah uang muka pembelian pesawat yang telah dibayarkan masing-masing berjumlah USD189.873.807 dan USD151.389.855.

(iv) Pembelian Pesawat Airbus A320-200

Pada tanggal 2 Agustus 2011 Perusahaan dan Airbus menandatangani Perjanjian Pembelian pesawat A320-200 untuk pembelian 25 pesawat Airbus tipe A320-200. Jadwal pengiriman mulai 2014 sampai dengan 2018. Harga dasar pesawat masing-masing adalah USD 83.041.000. Terkait dengan pembelian pesawat ini Perusahaan juga menandatangani Perjanjian dengan CFM International untuk pengadaan mesin tipe CFM56-5B4 untuk 15 (lima belas) pesawat A320-200 dan mesin tipe Leap-X1A26 untuk 10 (sepuluh) A320 NEO aircraft.

Pada Juli 2012, Perusahaan dan Airbus SAS menandatangani *Amendment No. 1 to the Purchase Agreement A320* tentang pelaksanaan opsi untuk menambah jumlah pesawat yang dibeli yaitu sebanyak 25 pesawat.

Pembayaran uang muka untuk pembelian pesawat dilakukan secara bertahap mulai dari saat penandatanganan nota kesepahaman penandatanganan perjanjian, yaitu 30 atau 24 bulan sampai dengan 6 bulan sebelum pengiriman. Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, jumlah uang muka pembelian pesawat yang telah dibayarkan masing-masing berjumlah USD 73.273.288 dan USD 44.217.895.

(v) Pembelian Pesawat Bombardier CRJ1000 NextGen Series Aircraft

Pada tanggal 18 Desember 2011, Perseroan dan Bombardier Aerospace telah menandatangani Proposal untuk pembelian pasti (*firm*) atas 6 (*enam*) pesawat dan memiliki opsi membeli sebanyak 18 (*delapan belas*) CRJ1000 NextGen Series.

Pada tanggal 13 Februari 2012 Perseroan dan Nordic Aviation Capital A/S telah menandatangani "Letter of Intent" sehubungan dengan sewa 12 (dua belas) pesawat CRJ1000 NextGen.

Aircraft Lease Agreement sebagai dasar pelaksanaan sewa 12 (dua belas) pesawat Bombardier CRJ1000 NextGen dimaksud tandatangani Perseroan dan Nordic Aviation Capital A/S pada tanggal 19 Juni dan 25 Juni 2012.

Pembayaran uang muka untuk pembelian pesawat dilakukan secara bertahap mulai dari saat penandatanganan nota kesepahaman penandatanganan perjanjian, yaitu 30 atau 24 bulan sampai dengan 6 bulan sebelum pengiriman. Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, jumlah uang muka pembelian pesawat yang telah dibayarkan masing-masing berjumlah USD4.467.371 dan USD7.354.133.

(vi) Pembelian Pesawat ATR 72-600

Pada tanggal 7 Februari 2013, CI dan Avions De Transport Regional G.I.E. ("ATR") menandatangani Letter Of Intent ("LOI") sehubungan dengan pembelian 25 (dua puluh lima) pesawat New ATR 72-600 dan opsi membeli sampai dengan 25 (dua puluh lima) Pesawat New ATR 72-600. Jadwal pengiriman mulai September 2013 sampai dengan Desember 2015 untuk pesawat yang dibeli, dan Februari 2016 sampai dengan Agustus 2018 untuk pesawat opsi. Harga dasar masing-masing pesawat adalah USD19.180.000. Pada tanggal 15 Februari 2013, CI telah melakukan pembayaran uang Muka Pembelian Pesawat sebesar USD2.418.000.

Pada tanggal 6 September 2013 telah dilakukan pengalihan kepemilikan atas pembelian tersebut kepada PT Garuda Indonesia.

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

Perseroan mengadakan perjanjian *component pooling* A-330 dengan SR Technics. Perseroan berpartisipasi sebagai anggota pool A-330 untuk menggunakan persediaan komponen 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. Setelah tanggal tersebut, 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.

Perseroan juga melakukan perjanjian *critical spare* untuk jenis pesawat Boeing 737-800 dengan SR Technics melalui *memorandum of understanding* tanggal 25 February 2011.

Perseroan juga berhak meminta SR Technic untuk melakukan pengujian, perbaikan, *overhaul* dan modifikasi atas komponen-komponen tersebut.

c. Perjanjian Sistem Layanan Penumpang

Pada tanggal 20 April 2012, Perseroan dan Amadeus IT Group, S.A, menandatangani *Service Agreement for Passenger Service Systems*, untuk sistem layanan penumpang (*Passenger Services Systems* (PSS)) "Amadeus Altéa". Sistem ini merupakan platform sistem yang digunakan oleh maskapai-maskapai penerbangan di aliansi global "Sky Team", sehingga sistem Garuda akan terhubung (*connected*) dengan maskapai penerbangan anggota Sky Team lainnya.

d. Perjanjian dengan Rolls Royce.

Pada bulan Juli 2012, Perseroan dan Rolls Royce menandatangani beberapa perjanjian yaitu:

- (i) *Product Agreement* sehubungan dengan *Trent 772B* dan *Trent 772C engines* DEG 6159.
- (ii) *Supplementary Financial Assistance Agreement* dengan Rolls Royce terkait *Trent 772B* dan *Trent 772C engines* DEG 6734.
- (iii) *Total Care Service Agreement relating to Trent 772B engines* DEG 6584.
- (iv) *Thrust Upgrade Offer for Garuda Indonesia* sehubungan dengan penawaran *upgrade thrust*.

Perjanjian tersebut diatas terkait dengan perawatan *engine* dengan konsep *prognostic maintenance* untuk *engine* tipe TRENT 700 (*engine* Airbus A330), dimana metode perawatan *engine* yang dimaksud dilakukan secara keseluruhan dari mulai pemantauan *engine* selama beroperasi (*On-wing Health Monitoring*) hingga perencanaan *overhaul* *engine* dan pengerjaan *overhaul*.

e. Perjanjian pemasangan *galley* pada A330-200

Perseroan menandatangani perjanjian dengan BE Aerospace sehubungan dengan pemasangan *galley* pada pesawat Airbus 330-200. Perseroan juga menandatangani *General Terms Agreement For The Purchase Of Aircraft Galley Insert For 3 X A330 BFE Program* dengan Driessen Aircraft Interiors Systems (Europe) BV sehubungan dengan pembelian *galley* untuk 3 (tiga) pesawat Airbus 330 dengan nilai EUR938.050 per pesawat. Jangka waktu pemasangan *galley* A330-200 adalah sampai dengan sebelum *on dock date* seperti yang telah ditetapkan oleh Airbus yaitu tahun 2013.

f. Perjanjian dengan General Electric (GE)

Pada bulan Juni 2012, Perseroan menandatangani *General Terms Agreement* dengan GE terkait dengan suku cadang, peralatan/*tooling*, publikasi dan pelatihan sehubungan dengan mesin pesawat jenis GE90-115B dan CF34-8C.

g. Perjanjian *Sub-distribution* dengan Abacus International Pte., Ltd

ADSI, entitas anak, 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, jadwal 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.

h. GMFAA melakukan perjanjian jangka panjang untuk pemeliharaan dan perbaikan dengan beberapa *airline*

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. GMFAA memperoleh pendapatan atas jasa ini sesuai tarif yang disepakati dalam perjanjian.

i. Pada tanggal 16 Desember 2013, GMFAA mengadakan perjanjian dengan PT Bank Syariah Mandiri mengenai pemberian fasilitas Ijarah Muntahia Bit-Tamlik dengan jangka waktu 8 tahun. Fasilitas ini ditujukan untuk penyewaan peralatan test cell untuk perawatan dan perbaikan besar Industrial Gas Turbine Engine (IGTE) *Oil Company*. GMFAA mendapatkan fasilitas maksimal sebesar USD9.562.955.j. *Commodity Call option* atas bahan bakar untuk penerbangan

Perseroan melakukan transaksi lindung nilai untuk meminimalkan risiko kenaikan harga bahan bakar penerbangan regular dan penerbangan haji 2013 dengan tujuan dan strategi manajemen risiko untuk mengantisipasi adanya risiko kenaikan harga bahan bakar pesawat (*jet fuel*) pada penerbangan regular dan penerbangan haji tahun 2013.

Tipe dari transaksi lindung nilai yang dilakukan adalah lindung nilai arus kas dengan sifat risiko yang dilindungi nilai adalah lindung nilai harga bahan bakar sebesar USD121-122 untuk penerbangan regular dan sebesar USD115-119 untuk penerbangan haji.

Item yang dilindungi adalah pemakaian biaya bahan bakar penerbangan *regular flight* untuk periode April sampai dengan Desember 2013 dan untuk penerbangan haji untuk periode September sampai dengan November 2013.

Instrumen lindung nilai yang digunakan oleh Perseroan adalah *Platts Jet/Kero Sing – Asian Close*.

Perseroan mengakui beban premi instrument derivative sebesar USD6.528.600 untuk tahun 2013 dan USD 5.361.580 untuk tahun 2012.

k. Pembayaran Sewa Operasi

Per tanggal 31 Desember 2013, total pembayaran komitmen sewa adalah sebagai berikut:

Keterangan	Jumlah
Dalam satu tahun	581.065.537
Lebih dari satu tahun tapi tidak lebih dari lima tahun	2.108.428.274
Lebih dari lima tahun	2.333.773.641
Jumlah	5.023.267.452

I. Pembayaran Komitmen Sewa Lainnya

Per tanggal 31 Desember 2013, total pembayaran komitmen sewa lainnya adalah sebagai berikut:

Keterangan	Jumlah
Dalam satu tahun	1.940.614
Lebih dari satu tahun tapi tidak lebih dari lima tahun	4.997.221
Lebih dari lima tahun	7.583.167
Jumlah	14.521.002

KONTINJENSI

- a. Pada tanggal 6 Agustus 2004, Perseroan dan PT World Simulator Technology (WST) menandatangani Perjanjian Sewa Ruang Simulator beserta Fasilitas Pendukung dimana Perseroan setuju untuk menyewakan ruang simulator beserta fasilitas pendukungnya di lokasi SBU Garuda Indonesia Training Center 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 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 mengajukan permohonan kasasi tanggal 7 November 2008. Pada tanggal 4 Maret 2010, Mahkamah Agung mengeluarkan putusan dalam perkara menolak permohonan kasasi yang diajukan oleh Perseroan. Sehingga pada tanggal 28 Januari 2011 Perseroan melakukan pembayaran ganti rugi kepada WST sebesar Rp590.000.000 dan USD1.984.500, dan berdasarkan kesepakatan antara Perseroan dengan WST. Pada tanggal 15 Juli 2011 Perseroan telah melakukan pembayaran sisa kewajiban ganti rugi sebesar Rp1.000.000.000.

Meskipun Perseroan telah melaksanakan sebagian kewajibannya berdasarkan putusan kasasi Mahkamah Agung tersebut, Perseroan tetap mengajukan peninjauan kembali kepada Mahkamah Agung sebagaimana telah didaftarkan di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada tanggal 19 November 2010. Pada tanggal 20 Maret 2013, Perseroan telah menerima putusan PK No. 267 PK/PDT/2011 tanggal 20 Maret 2013 yang memutuskan menolak permohonan peninjauan kembali dari Perseroan.

- b. 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 bersama maskapai penerbangan internasional lain dalam penetapan harga *Fuel Surcharge* Kargo. Saat ini, perkara masih dalam proses pemeriksaan oleh Pengadilan Federal Australia.

- c. Pada tanggal 16 November 2009, Perseroan telah menerima Pemberitahuan Pemeriksaan Lanjutan Perkara 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 Rp 25 miliar dan ganti rugi sebesar Rp 162 miliar.

Pada tanggal 17 Juni 2010 ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat. Pada tanggal 28 Februari 2011, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah mengabulkan permohonan keberatan yang diajukan oleh Perseroan dan membatalkan putusan KPPU tanggal 4 Mei 2010 serta menghukum KPPU untuk membayar biaya perkara.

KPPU telah mengajukan upaya Kasasi atas Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tersebut ke Mahkamah Agung Republik Indonesia. Perseroan juga telah mengajukan kontra memori kasasi pada tanggal 27 April 2011. Pada tanggal 29 Mei 2013 telah menerima turunan Putusan No. 613 K/pdt. Sus/2011 tanggal 27 Februari 2012, yang menyatakan bahwa Mahkamah Agung Republik Indonesia menolak permohonan kasasi dari KPPU. Putusan ini telah mengikat dan berkekuatan hukum tetap.

- d. Pada tanggal 8 Agustus 2008, GMFAA, entitas anak, Perseroan 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 Rp673.583.333.330) (2) kerugian material sebesar Rp500.000.000 setiap hari dan USD50.000 (atau setara Rp460.000.000) 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 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 utang kepada GMFAA 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 GMFAA dan menerima gugatan balik GMFAA sebesar USD256.266 dan bunga 6% per tahun terhitung sejak tanggal 17 November 2007.

Pada tanggal 18 Mei 2009, MB mengajukan memori banding ke Pengadilan Tinggi Jakarta Pusat. Sebagai respon, pada tanggal 16 Juli 2009 GMFAA mengajukan kontra memori banding. Pada tanggal 15 Januari 2010 Pengadilan Tinggi 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. Pada tanggal 15 April 2013, GMFAA telah menerima pemberitahuan isi putusan kasasi tertanggal 22 Februari 2013 dari Mahkamah Agung Republik Indonesia yang memutuskan menolak permohonan kasasi MB.

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

- e. Pada tanggal 25 September 2008, GMFAA menuntut ganti rugi kepada MB atas (1) pembayaran utang MB kepada GMFAA sebesar USD1.191.615, (2) bunga hutang MB sebesar 6% per tahun 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 USD1.191.615 dan bunga 6% per tahun terhitung sejak tanggal 15 Juli 2008 serta kerugian GMFAA sebesar USD500.000. 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. Pada tanggal 30 Oktober 2009, Pengadilan Tinggi DKI Jakarta mengeluarkan putusan yang menolak permohonan banding MB.

Pada tanggal 25 Maret 2010, MB mengajukan Memori Kasasi ke Mahkamah Agung Republik Indonesia atas Perkara Banding No. 504, Sebagai tanggapan, pada tanggal 29 Juli 2010 GMFAA mengajukan kontra memori kasasi. Perkara ini telah dihapus oleh Mahkamah Agung yang menolak permohonan kasasi MB. GMFAA telah menerima pemberitahuan putusan Mahkamah Agung tersebut pada tanggal 15 April 2013.

- f. Pada tanggal 4 Agustus 2010, Hutomo Mandala Putera ("Tommy Suharto") menyampaikan gugatan atas beberapa Tergugat, termasuk Perseroan, sehubungan dengan artikel yang dipublikasikan oleh *in-flight magazine*, Majalah Garuda edisi Desember 2009.

Tommy Suharto menyampaikan gugatan ke Pengadilan Negeri Jakarta Selatan dan menuntut ganti rugi material dan imaterial, serta permintaan maaf dari Pihak Tergugat yang dipublikasikan di Majalah Garuda dan beberapa media nasional lainnya. Perseroan telah mengajukan banding ke Pengadilan Tinggi DKI Jakarta pada tanggal 1 Juni 2011 dan menyerahkan memori banding melalui Pengadilan Negeri Jakarta Selatan pada tanggal 19 Agustus 2011.

Pada tanggal 11 Maret 2013, Perseroan menerima Surat Pemberitahuan Putusan Pengadilan Tinggi DKI Jakarta tanggal 24 Oktober 2012 yang menguatkan Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Selatan yang mengabulkan gugatan Tommy Suharto kepada Perseroan.

Pada tanggal 22 Maret 2013, Perseroan telah menyatakan permohonan kasasi kepada Mahkamah Agung Republik Indonesia melalui Pengadilan Negeri Jakarta Selatan dan telah juga menyampaikan memori kasasi pada tanggal 3 April 2013. Saat ini Perkara dalam proses pemeriksaan di tingkat Mahkamah Agung Republik Indonesia.

- g. Pada bulan Januari 2012, Hotel Al-Azhar mengajukan perubahan atas gugatan kepada Perseroan yang telah diajukan sebelumnya pada tanggal 14 Juni 2009 di Pengadilan Negeri Jeddah, Arab Saudi terkait dugaan cedera janji atas Perjanjian yang telah dibuat berkenaan dengan akomodasi penginapan jamaah haji dalam hal terjadi irregular penerbangan. Al-Azhar menuntut pembayaran tagihan dan ganti rugi kepada Perseroan sebesar SAR750.040 ditambah biaya pengacara sebesar SAR100.000.

Dalam perubahan gugatan yang diajukan, Hotel Al-Azhar merubah jumlah tuntutan menjadi sebesar SAR10.905.355 ditambah biaya pengacara sebesar SAR100.000. Saat ini perkara masih dalam proses di Pengadilan Negeri Jeddah, Arab Saudi.

SELURUH LIABILITAS PERSEROAN PADA TANGGAL 31 DESEMBER 2013 TELAH DIUNGKAPKAN DALAM PROSPEKTUS INI. SAMPAI DENGAN TANGGAL DITERBITKANNYA PROSPEKTUS INI, PERSEROAN TELAH MELUNASI SELURUH LIABILITASNYA YANG TELAH JATUH TEMPO.

SAMPAI DENGAN TANGGAL DITERBITKANNYA PROSPEKTUS INI, PERSEROAN TIDAK MEMILIKI LIABILITAS DAN PERIKATAN YANG TERJADI SETELAH TANGGAL 31 DESEMBER 2013 SAMPAI DENGAN TANGGAL LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN PERSEROAN TANGGAL 30 JANUARI 2014 DAN YANG TERJADI SEJAK TANGGAL LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN TERSEBUT DI ATAS SAMPAI DENGAN TANGGAL EFEKTIFNYA PERNYATAAN PENDAFTARAN. SELAIN YANG TELAH DIUNGKAPKAN DALAM PROSPEKTUS INI DAN LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN TERSEBUT DI ATAS. SERTA SELAIN LIABILITAS DAN PERIKATAN YANG TERJADI DARI KEGIATAN USAHA NORMAL.

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

PERSEROAN TELAH MEMENUHI SEMUA RASIO KEUANGAN YANG DIPERSYARATKAN DALAM PERJANJIAN UTANG PERSEROAN, KECUALI PADA TANGGAL 31 DESEMBER 2013, COVERAGE RATIO PERSEROAN DAN DEBT RATIO YANG DIPERSYARATKAN OLEH ECA. PERSEROAN TELAH MEREVIU PERJANJIAN ECA DAN MENYIMPULKAN BAHWA TERLAMPAUINYA BATASAN-BATASAN FINANCIAL COVENANTS TIDAK MENYEBABKAN PINJAMAN PERSEROAN MENJADI JATUH TEMPO SEKETIKA DAN TERUTANG.

ATAS MASING-MASING KEWAJIBAN TERSEBUT DI ATAS TIDAK TERDAPAT *NEGATIVE COVENANTS* YANG MERUGIKAN KEPENTINGAN PEMEGANG SAHAM.

IV. ANALISIS DAN PEMBAHASAN OLEH MANAJEMEN

Analisis dan Pembahasan Manajemen ini harus dibaca bersama-sama dengan Ikhtisar Data Keuangan Penting, laporan keuangan konsolidasian Perseroan beserta catatan-catatan di dalamnya, dan informasi keuangan lainnya, yang seluruhnya tercantum dalam Prospektus ini. Informasi yang disajikan berikut bersumber dari laporan keuangan konsolidasian Perseroan untuk tahun dan pada yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 yang telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Eny (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) akuntan publik independen, berdasarkan standar auditing yang ditetapkan oleh Institut Akuntan Publik Indonesia (IAPI), dengan pendapat Wajar Tanpa Pengecualian dan laporan keuangan konsolidasian Perseroan untuk dan pada tahun-tahun yang berakhir tanggal 31 Desember 2012, 1 Januari 2012/31 Desember 2011 yang seluruhnya telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Eny (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) akuntan publik independen, berdasarkan standar auditing yang ditetapkan oleh Institut Akuntan Publik Indonesia (IAPI), dengan pendapat Wajar Tanpa Pengecualian dengan paragraf penjelasan mengenai penerapan PSAK 10 (Revisi 2010), Pengaruh Perubahan Kurs Valuta Asing dan menyajikan kembali laporan keuangan konsolidasian tahun-tahun sebelumnya atas perubahan tersebut serta penjelasan mengenai pelaksanaan kuasi-reorganisasi Perseroan pada tanggal 1 Januari 2012 sesuai dengan PSAK No 51 (revisi 2003) akuntansi kuasi-reorganisasi.

A. Umum

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

Per tanggal 31 Desember 2013, Perseroan memiliki 1 kantor pusat dan 9 area manajemen yang mengelola 63 kantor cabang, yaitu:

1. Area Domestik Region – 1, yang mengelola 13 kantor cabang di Medan, Banda Aceh, Pekanbaru, Padang, Batam, Tanjung Karang (2 kantor cabang), Jambi, Palembang, Pangkal Pinang, Tanjung Pinang, Bengkulu dan Tanjung Pandan. Area Domestik Region – 1 juga mengelola Station & Service Hub Kuala Namu;
2. Area Domestik Region – 2, yang mengelola 2 kantor cabang di Bandung dan Jakarta;
3. Area Domestik Region – 3, yang mengelola 8 kantor cabang di Surabaya, Malang, Jogjakarta, Semarang, Solo, Denpasar, Kupang dan Mataram;
4. Area Domestik Region – 4, yang mengelola 20 kantor cabang di Makassar, Kendari, Palu, Mamuju, Ambon, Balikpapan, Tarakan, Berau, Pontianak, Banjarmasin, Palangkaraya, Manado, Ternate, Gorontalo, Jayapura, Manokwari, Sorong, Biak dan Timika (2 kantor cabang);
5. Area Internasional Region – 1, yang mengelola 4 kantor cabang di Singapura, Bangkok, Kuala Lumpur dan Penang;
6. Area Internasional Region – 2, yang mengelola 3 kantor cabang di Tokyo, Osaka dan Seoul;
7. Area Internasional Region – 3, yang mengelola 5 kantor cabang di Shanghai, Beijing, Guangzhou, Hongkong dan Taipei;
8. Area Internasional Region – 4, yang mengelola 4 kantor cabang di Sydney, Brisbane, Perth dan Melbourne;
9. Area Internasional Region – 5, yang mengelola 4 kantor cabang di Amsterdam, London, Abu Dhabi dan Jeddah.

Perseroan memiliki 2 *Strategic Business Unit* ("SBU"), yaitu SBU Garuda Cargo yang mengelola bisnis kargo dan SBU Garuda Sentra Medika (GSM) yang mengelola bisnis kesehatan.

Pada tanggal 31 Desember 2013, Perseroan dan Citilink memiliki dan atau mengoperasikan 140 armada pesawat penumpang, yang terdiri dari 116 armada pesawat *narrow-body* dan 24 armada pesawat *wide-body* yang digunakan untuk penerbangan domestik dan juga internasional.

B. 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*

Pertumbuhan ekonomi global pada tahun 2013 cenderung melambat, yang dipengaruhi oleh pelemahan disejumlah negara berkembang. Meskipun ekonomi Amerika Serikat mulai menguat dan ekonomi Eropa berpeluang lepas dari krisis, tetapi pelambatan ekspansi di negara berkembang seperti Brasil, Cina, dan India, melahan laju pertumbuhan global. Kendati mengalami penurunan, Cina masih mencatat pertumbuhan ekonomi tertinggi yaitu sebesar 7,7% di tahun 2013. Hal ini memicu permintaan terhadap jasa penerbangan, baik penumpang ataupun kargo untuk mendukung aktivitas perdagangan.

Trafik penumpang penerbangan internasional Asia Pasifik, sebagaimana yang dilaporkan oleh maskapai-maskapai penerbangan anggota Association of Asia Pacific Airlines (AAPA), mencapai 220 juta orang di tahun 2013, mengalami peningkatan sebesar 12 juta atau 6% dibandingkan tahun sebelumnya. Selain itu, *Revenue Passenger Kilometre* (RPK) juga meningkat sebesar 5,2% menjadi 813 miliar, yang mencerminkan kuatnya permintaan terhadap rute-rute regional yang dipicu oleh pertumbuhan ekonomi kawasan Asia Pasifik dan penambahan kapasitas *Available Seat Kilometre* (ASK) sebesar 4,8%.

Perekonomian domestik walaupun mengalami penurunan akibat krisis global, namun mengalami pertumbuhan yang lebih tinggi dibandingkan negara berkembang lainnya dengan Pertumbuhan Domestik Bruto (PDB) sebesar 5,8%. Pertumbuhan PDB ini terjadi semua sektor lapangan usaha, dengan pertumbuhan tertinggi dibukukan oleh sektor pengangkutan dan komunikasi, yaitu sebesar 10,2%. Trafik penumpang penerbangan internasional Indonesia yang diangkut dari Indonesia tercatat meningkat 9,5% dari 11,9 juta orang pada tahun 2012 menjadi 13 juta orang pada tahun 2013. Kenaikan ini sebagai hasil dari aktivitas perekonomian nasional yang meningkat, meningkatnya pendapatan per kapita masyarakat Indonesia, penambahan pesawat ke dalam pasar, harga tiket yang terjangkau, dan pemenuhan kualitas pelayanan serta keselamatan penerbangan. Kinerja keuangan Perseroan secara material akan tetap dan diperkirakan akan terus dipengaruhi 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 kebijakan harga dan ketersediaan kursi untuk memaksimalkan pendapatan yang dapat dihasilkan dari penjualan tiket berdasarkan estimasi perilaku permintaan untuk setiap pasar. Perseroan menggunakan manajemen proses dan sistem untuk memaksimalkan tingkat penggunaan kursi dan pendapatan tiap penerbangan dan kemampuan Perseroan melakukan ini dengan sukses akan mempengaruhi hasil usaha Perseroan. Perseroan saat ini dalam proses pemutakhiran sistem manajemen pendapatan termasuk sistem pelayanan penumpang seiring dengan adanya pembangunan pusat data baru.

Industri penerbangan umumnya memiliki tingkat *profit margin* yang rendah dan tingginya kewajiban atau beban tetap, khususnya untuk beban sewa pesawat dan mesin, beban pemeliharaan dan perbaikan, beban bahan bakar pesawat, beban pendaratan, tingkat bunga, dan beban utang. Beban operasional pesawat tidak memiliki perbedaan yang signifikan terhadap jumlah penumpang maupun berat ton kargo yang dibawa oleh pesawat. Sebagai dampak dari tingginya kewajiban beban Perseroan, dimana hanya relatif kecil perubahannya pada jumlah penumpang dan harga, maka hal ini dapat berdampak signifikan terhadap kondisi keuangan dan operasi Perseroan.

Tingkat pendapatan penerbangan berjadwal adalah sebesar 83,3%, 83,1% dan 85,3% dari pendapatan usaha Perseroan untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011, 2012 dan 2013. Sejumlah faktor yang mempengaruhi kinerja pendapatan dari penerbangan berjadwal antara lain tingkat ASK, jumlah penumpang, RPK, *passenger load factor* dan *yield* penumpang:

- Pendapatan dari penerbangan penumpang berjadwal adalah sebesar USD2.403.955.183 pada tahun 2011, USD2.687.450.057 pada tahun 2012 dan USD2.955.288.708 pada tahun 2013.
- ASK dari sekitar 32.473,7 juta pada tahun 2011, menjadi 36.013,8 juta pada tahun 2012 dan menjadi 43.133,0 juta pada tahun 2013 yang mencerminkan pengembangan jumlah armada, peningkatan utilisasi, pengembangan kapasitas tempat duduk pada frekuensi dan rute penerbangan domestik dan internasional.
- Jumlah penumpang meningkat dari sekitar 17,1 juta di tahun 2011, menjadi 20,4 juta di tahun 2012 dan menjadi 25,0 juta di tahun 2013 sementara RPK meningkat dari 24.434,7 juta pada tahun 2011, menjadi 27.342,1 juta pada tahun 2012 dan menjadi 31.950 juta pada tahun 2013.
- *Passenger load factor*, mengalami peningkatan dari 75,2% pada tahun 2011, menjadi 75,9% pada tahun 2012 dan menjadi 74,1% pada tahun 2013 seiring peningkatan jumlah penumpang.
- *Yield* penumpang, dihitung sebagai pendapatan penumpang dibagi dengan RPK, yaitu sebesar USCent (USc) 9,6 per kilometer di tahun 2011, USc 9,7 per kilometer pada tahun 2012 dan USc 9,1 per kilometer pada tahun 2013.

Pendapatan dari penerbangan berjadwal internasional adalah sebesar 43,6%, 42,8% dan 41,3% dari total pendapatan penerbangan penumpang pada tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011, 2012 dan 2013. *Yield* penumpang dan faktor muat penumpang untuk penerbangan penumpang internasional terkena dampak yang kurang baik dengan adanya kompetisi dari LCC pada rute jarak pendek internasional, dan 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 56,4%, 57,2% dan 58,7% dari total pendapatan penerbangan penumpang pada tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011, 2012 dan 2013. Pendapatan dari penumpang domestik dan internasional dan juga *yield* penumpang 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.

▪ **Harga Bahan Bakar Pesawat Terbang**

Biaya bahan bakar pesawat terbang adalah komponen penting dalam struktur beban Perseroan, dimana perubahan pada harga bahan bakar pesawat terbang akan secara signifikan berpengaruh pada hasil operasi Perseroan. Beban bahan bakar pesawat terbang mewakili sekitar 38,8% dari beban usaha di tahun 2013. 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.

Rata-rata harga bahan bakar pesawat tahun 2011 sebesar US\$ 89,7/liter, meningkat menjadi US\$ 91,0/liter pada tahun 2012 dan mengalami penurunan pada tahun 2013 menjadi US\$ 87,6/liter. Perseroan memitigasi sebagian beban kenaikan harga bahan bakar pesawat terbang ke penumpang dengan menerapkan fuel surcharge. Akan tetapi, mitigasi melalui metode ini dibatasi oleh peraturan Pemerintah karena dianggap sebagai praktik anti-persaingan. Pembatasan ini dilakukan oleh Pemerintah lewat DJPU dengan menetapkan batas atas fuel surcharge yang boleh dikenakan oleh Perseroan. Selain fuel surcharge, Perseroan juga melakukan mitigasi kenaikan harga bahan bakar pesawat terbang melalui transaksi lindung nilai (hedging).

▪ **Ekspansi dan Simplifikasi Armada**

Sebagian besar dari kebutuhan belanja modal, komitmen pembayaran PDP dan beban sewa pesawat terkait dengan rencana ekspansi dan simplifikasi armada Perseroan. Per tanggal 31 Desember 2013, Perseroan dan Citilink mengoperasikan 140 pesawat dan berencana untuk menambah jumlah armada menjadi sekitar 194 pesawat di tahun 2015. Ukuran, umur, dan komposisi dari armada pesawat terbang Perseroan 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 armada Perseroan adalah untuk meningkatkan standarisasi pelatihan, perawatan, persediaan, seiring dengan peningkatan pelayanan penerbangan dan efisiensi bahan bakar melalui pengoperasian satu jenis pesawat baru.

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 beban perawatan. Pada tahun 2013, rata-rata umur pesawat Perseroan adalah 5 tahun dan dengan berkurangnya rata-rata umur pesawat di masa yang akan datang, diharapkan dengan cara ekspansi armada dapat mengurangi beban pemeliharaan dan perbaikan pesawat Perseroan dibandingkan dengan kompetitor lain.

Perseroan dan Citilink saat ini mengoperasikan 116 pesawat tipe berbadan sempit (*narrow-body aircraft*), yaitu Boeing model 737-300, 737-400, 737-500, 737-800 NG, Bombardier model CRJ-1000, ATR72-600 dan Airbus model A320-200 yang berjumlah 24 pesawat. Sebanyak 86 pesawat dioperasikan oleh Perseroan dan 30 pesawat dioperasikan oleh Citilink. Perseroan saat ini mengoperasikan 24 tipe pesawat berbadan besar (*wide-body aircraft*), yaitu Boeing 747-400, Boeing 777-300 dan Airbus A330-200 dan A330-300.

▪ **Utilisasi Pesawat Terbang**

Salah satu kunci elemen penting bagi strategi pertumbuhan Perseroan adalah peningkatan utilisasi armada pesawat terbang. Utilitas pesawat terbang yang tinggi akan 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 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 dan pengisian bahan bakar. Rata-rata utilisasi jam terbang pesawat per hari Perseroan adalah 10 jam 40 menit, 10 jam 44 menit dan 10 jam 44 menit masing-masing untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011, 2012 dan 2013.

▪ **Fluktuasi Tingkat Bunga**

Pendapatan Perseroan dipengaruhi oleh biaya bunga yang berdampak dari perubahan tingkat bunga baik pinjaman jangka pendek maupun jangka panjang termasuk juga pembayaran bunga untuk sewa pesawat. Acuan tingkat suku bunga yang digunakan adalah mengambang yaitu *London Interbank Offered Rate* (LIBOR) untuk pinjaman USD dan rata-rata tingkat suku bunga Bank Pemerintah dan *Jakarta Interbank Offered Rate* (JIBOR) untuk pinjaman dalam mata uang Rupiah. Pergerakan tingkat suku bunga sangat berpengaruh terhadap beban biaya bunga yang harus dibayar oleh Perseroan. Kebijakan Perseroan 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 31 Desember 2011 belum berjalan meskipun kebijakan lindung nilai risiko tingkat suku bunga sudah disetujui oleh Manajemen Perseroan, karena Manajemen melihat perkiraan tingkat suku bunga mengambang di pasar sampai akhir tahun 2013 masih akan rendah dan diprediksi baru akan terjadi kenaikan yang signifikan sampai awal 2014 yang disebabkan akibat melemahnya perekonomian dunia, sehingga Perseroan dapat memanfaatkan tingkat suku bunga yang rendah dan dapat menekan beban biaya bunga. Sedangkan untuk pendanaan pengadaan pesawat baru sebagian besar menggunakan acuan suku bunga tetap.

▪ **Fluktuasi Nilai Tukar**

Sejak tahun 2012, Perseroan melakukan perubahan mata uang fungsional dari mata uang Rupiah (IDR) menjadi Dolar Amerika Serikat (USD) secara retrospektif. Akan tetapi dalam kesehariannya, pendapatan dan beban Perseroan memiliki struktur komposisi mata uang yang berbeda. Biaya Perseroan didominasi dalam mata uang Dolar Amerika Serikat, sementara pendapatan Perseroan memiliki komposisi yang relatif seimbang antara mata uang Dolar Amerika Serikat maupun mata uang lainnya. Oleh karena itu, biaya yang harus dikeluarkan oleh Perseroan dalam USD lebih besar daripada penerimaan dalam USD, maka diperlukan adanya transaksi valuta asing dari mata uang lainnya (selain IDR) untuk memenuhi liabilitas USD baik biaya, utang maupun operasional. Selain itu fluktuasi hasil usaha dan keadaan keuangan Perseroan juga disebabkan oleh berbedanya mata uang yang digunakan dalam komposisi beban dan komposisi pendapatan tersebut, performa keuangan Perseroan menjadi sangat terpengaruh oleh fluktuasi nilai tukar mata uang asing terhadap Dolar Amerika Serikat.

Dalam mengelola fluktuasi nilai tukar, Perseroan tidak melakukan transaksi lindung nilai terkait mata uang asing karena Perseroan memanfaatkan peluang harga pasar nilai tukar mata uang lainnya untuk menutup kemungkinan risikonya melemahnya nilai tukar USD dan begitupun 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 Perseroan. Selain itu Perseroan menyelaraskan karakteristik pinjaman yang diperoleh dengan aset yang didanainya agar terjadi keseimbangan antara aset dan utang dalam posisi keuangan Perseroan, melakukan evaluasi dan negosiasi terhadap pinjaman untuk kontrak yang telah dan sedang berjalan dalam mata uang asing (khususnya USD) menjadi Rupiah serta menyelaraskan penerimaan dan pembayaran untuk setiap jenis mata uang.

▪ **Siklus Pendapatan**

Pendapatan penumpang dan profitabilitas Perseroan dipengaruhi oleh siklus pendapatan di dalam industri penerbangan Indonesia, yang mempengaruhi pendapatan dan profitabilitas dari kuartal ke kuartal. Pada umumnya, puncak siklus pendapatan penumpang dihasilkan pada pertengahan tahun yang mengikuti musim liburan sekolah dan musim akhir tahun. Selain musim liburan sekolah dan akhir tahun, pendapatan Perseroan juga dipengaruhi oleh bisnis haji, dimana pendapatan haji mewakili 93,5%, 91,8% dan 90,4% terhadap total pendapatan operasi Perseroan dari pelayanan penerbangan tidak terjadwal pada tahun 2011, 2012 dan 2013. Pada tahun 2013 pendapatan Perseroan dari bisnis haji mengalami penurunan sebagai dampak pembatasan kuota haji sebesar 20% dari Pemerintah Arab Saudi.

▪ **Distribusi Penjualan**

Seiring dengan perkembangan teknologi dan komunikasi, saluran distribusi Perseroan pun ikut berkembang dan semakin bervariasi. Melalui penyaluran secara langsung (*direct channel*) dan penyaluran secara tidak langsung (*indirect channel*), Perseroan berusaha untuk mendekatkan diri kepada pelanggan. Demi meningkatkan kemudahan akses masyarakat kepada Perseroan dan untuk menekan biaya penjualan, Perseroan terus mengembangkan distribusi penjualan saluran langsung melalui internet (*E-Commerce*) dan *call center*. Selain itu Perseroan juga mengembangkan desain website baru dan stabilisasi website, meningkatkan kemudahan penjualan sub agen penjual dan akun Perseroan melalui website, serta memperkuat *call center* melalui *multi channel* (telepon dan website).

▪ **Penetapan Harga**

Strategi penetapan harga ditetapkan dengan mempertimbangkan kondisi pasar dan persaingan, perilaku konsumen, dan target keuntungan Perseroan. Banyaknya maskapai yang beroperasi di Indonesia dan sensitivitas konsumen terhadap harga menjadi tantangan bagi Perseroan untuk menetapkan harga yang tepat. Untuk mendapatkan harga yang kompetitif, Perseroan telah mengembangkan dan menggunakan sistem *auto pricing*. Sistem ini diharapkan dapat meningkatkan efisiensi dan mengurangi kesalahan penetapan harga yang ditimbulkan oleh *human error*. Selain itu Perseroan telah merancang program penetapan harga seperti *early bird*, *advance purchased*, pemberian harga khusus melalui pameran (*Garuda Travel Fair*) dan *partnership* yang telah berjalan baik pada 2013 dan memberikan dampak positif terhadap penjualan.

▪ **Kondisi Demografi**

Pasar bisnis penumpang tetap meningkat di tahun 2013, terutama untuk penerbangan domestik yang antara lain didorong oleh pertumbuhan kelas menengah di Indonesia yang sangat cepat dalam beberapa tahun terakhir ini. Pertumbuhan kelas menengah ini tentunya tersebar pada seluruh kota di Indonesia. Pertumbuhan dan persebaran penduduk tersebut direspons Perseroan dengan memperluas jaringan domestik dengan penambahan hub Medan dan Makassar untuk menunjang pengoperasian CRJ-1000, meningkatkan frekuensi penerbangan di Batam, Pekanbaru, Makassar, Surabaya-Balikpapan, dan menambah rute baru Surabaya-Kupang dan Surabaya-Bandung. Serta memperkuat sektor internasional melalui peningkatan frekuensi pada rute Jakarta-Kuala Lumpur, Denpasar-Incon, penambahan rute baru Haneda dan Taipei serta persiapan *Sky Team member*.

▪ **Peraturan Pemerintah terkait Industri Penerbangan**

Sejak tahun 2000, Pemerintah telah melakukan berbagai deregulasi di industri penerbangan yang berdampak pada lahirnya berbagai operator penerbangan baru sehingga meningkatkan kompetisi di industri penerbangan domestik. Level kompetisi yang lebih tinggi dapat mengancam prospek bisnis dan hasil operasi Perseroan di masa yang akan datang karena operator-operator baru tersebut akan menawarkan harga, jadwal, jaringan rute, kualitas layanan, tipe dan umur pesawat yang kompetitif.

Disamping efek deregulasi, faktor penting lainnya yang mempengaruhi kinerja Perseroan terkait dengan peraturan Pemerintah antara lain aturan operasional dan lingkungan yang diaplikasikan pada industri penerbangan secara umum di tiap negara dan atau tempat dimana pesawat Perseroan beroperasi.

▪ **Kebijakan Moneter dan Fiskal**

Secara umum kebijakan fiskal maupun moneter yang diterapkan pemerintah akan berpengaruh terhadap kegiatan usaha Perseroan. Kebijakan moneter tentunya berdampak langsung pada pergerakan tingkat suku bunga, dimana saat ini Perseroan memiliki utang dalam tingkat suku bunga mengambang. Kebijakan pemerintah melalui peningkatan suku bunga BI rate tentunya akan berdampak pada suku bunga pinjaman Perseroan, dimana hal itu akan meningkatkan *cost of fund* Perseroan.

Begitu pula dengan kebijakan fiskal, dimana kebijakan tersebut dapat berdampak positif maupun negatif terhadap kinerja Perseroan. Sejak diberlakukannya stimulus kebijakan bebas fiskal terhadap penumpang penerbangan internasional, penumpang tujuan internasional meningkat. Hal ini tentunya berdampak pada peningkatan pendapatan Perseroan untuk rute-rute internasional.

Selain faktor-faktor tersebut diatas, Perseroan mengalami kejadian kejadian yang tidak normal dan jarang terjadi yang mempengaruhi jumlah pendapatan Perseroan:

- Pada tahun 2013, Pemerintah Arab Saudi telah mengeluarkan kebijakan untuk membatasi kuota jemaah Haji Indonesia sebesar 20% dan pembatasan visa Umroh sebesar 50%. Pengurangan kuota ini diprediksi akan terjadi sampai tahun 2016, dimana hal ini terjadi karena adanya proses renovasi Masjidil Haram di Saudi Arabia. Pengurangan kuota ini akan mengurangi jumlah jemaah haji dan umroh yang akan diangkut oleh Perseroan yang berdampak pada penurunan pendapatan usaha Perseroan dari penerbangan berjadwal dan penerbangan tidak berjadwal.
- Pada bulan Februari 2014, terjadi letusan Gunung Kelud di Kabupaten Kediri, Jawa Timur. Letusan gunung Kelud tersebut berdampak pada terganggunya penerbangan. Enam bandar udara tidak beroperasi karena landasan tertutup abu vulkanik. Ratusan rute penerbangan juga tidak bisa diterbangi karena dapat membahayakan kinerja mesin pesawat udara. Sehubungan dengan hal tersebut, Dirjen Perhubungan Udara telah mengeluarkan pemberitahuan pada 6 bandara yang terkena dampak aktivitas vulkanologi gunung Kelud untuk menutup sementara operasional bandara. Akibat dari letusan Gunung Kelud tersebut, Perseroan menghentikan pengoperasian 129 penerbangan dari bandara-bandara yang mengalami penutupan tersebut. Perseroan juga menerapkan kebijakan kepada para penumpang yang melakukan perubahan jadwal penerbangan atau melakukan refund tiket, tidak dikenakan biaya yang biasanya berlaku pada situasi penerbangan normal.

C. Kebijakan Akuntansi Penting

1. 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 periode 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 di-akru berdasarkan waktu terjadinya dengan acuan jumlah pokok terutang dan tingkat bunga yang berlaku.

Penghasilan dividen dari investasi saham diakui pada saat hak menerima dividen telah ditetapkan.

Beban diakui pada saat terjadi.

2. Transaksi dan Penjabaran Laporan Keuangan Dalam Mata Uang Asing

Pembukuan pada masing-masing entitas di dalam Perseroan, kecuali AWS dan entitas anak diselenggarakan dalam mata uang Dolar Amerika Serikat (USD), mata uang dari lingkungan ekonomi utama di mana entitas beroperasi (mata uang fungsional). Transaksi-transaksi selama periode berjalan dalam mata uang non-fungsional dicatat dengan kurs yang berlaku pada saat terjadinya transaksi. Pada tanggal pelaporan, aset dan liabilitas moneter dalam mata uang non fungsional disesuaikan untuk mencerminkan kurs yang berlaku pada tanggal tersebut. Keuntungan atau kerugian yang timbul dikreditkan atau dibebankan dalam laporan laba rugi.

Pembukuan AWS dan entitas anak selain GOHA, GOHK dan GOHJ diselenggarakan dalam Rupiah, sedangkan GOHA dalam Dolar Australia, GOHK dalam Won Korea dan GOHJ dalam Yen Jepang. Untuk tujuan penyajian laporan keuangan konsolidasian, aset dan liabilitas entitas anak tersebut pada tanggal pelaporan dijabarkan masing-masing ke dalam mata uang USD 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 pendapatan komprehensif lain.

Kurs utama yang digunakan, berdasarkan kurs tengah yang diterbitkan Bank Indonesia adalah sebagai berikut (dalam satuan USD):

	2013	2012
	USD	USD
Mata Uang / Currencies		
IDR 1	0,0001	0,0001
EURO 1	1,3801	1,3247
YEN 1	0,9531	1,1579
SGD 1	0,7899	0,8177
AUD 1	0,8923	1,0368
GBP 1	1,6488	1,6111

3. Frequent Flyer Program

Perseroan 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 diterima dimuka. Penghargaan yang tidak digunakan diakui sebagai pendapatan pada saat masa berlaku habis.

4. Aset Tetap

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 laporan posisi keuangan.

Kenaikan yang berasal dari revaluasi pesawat, tanah dan bangunan diakui pada pendapatan komprehensif lain dan terakumulasi dalam ekuitas pada bagian surplus revaluasian, kecuali sebelumnya penurunan revaluasi atas aset yang sama pernah diakui dalam laporan laba rugi komprehensif, dalam hal ini kenaikan revaluasi hingga sebesar penurunan nilai aset akibat revaluasi tersebut, dikreditkan dalam laporan laba rugi komprehensif. 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.

Aset tetap pesawat disusutkan hingga ke estimasi nilai residu dengan menggunakan metode garis lurus selama taksiran masa manfaat, sebagai berikut:

Aset Pesawat

	Tahun
Rangka Pesawat	18-22
Mesin	18-22
<i>Simulator</i>	10
<i>Rotable Parts</i>	12
Aset Pemeliharaan	
Inspeksi Rangka Pesawat	Periode inspeksi berikutnya
<i>Overhaul</i> mesin	Periode <i>overhaul</i> berikutnya

Pada tahun 2013, Perseroan mengubah umur masa manfaat untuk jenis pesawat Boeing 747-400 dari 20 tahun menjadi 22 tahun. Perubahan tersebut diperlakukan secara prospektif yang menyebabkan penurunan beban penyusutan sebesar USD3.214.148 ditahun 2013.

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:

Aset Non Pesawat

	Tahun
Bangunan dan prasarana	40
Kendaraan	3-5
Aset tetap lainnya (perlengkapan, perangkat keras, dan instalasi)	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 direviu minimum setiap akhir tahun buku, dan pengaruh dari setiap perubahan estimasi akuntansi diterapkan secara prospektif.

Beban pemeliharaan dan perbaikan dibebankan pada laporan laba rugi komprehensif konsolidasian 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 konsolidasian dan keuntungan atau kerugian yang dihasilkan diakui dalam laporan laba rugi.

Aset dalam penyelesaian dinyatakan sebesar biaya perolehan. Biaya perolehan tersebut termasuk biaya pinjaman yang terjadi selama masa pembangunan yang timbul dari utang yang digunakan untuk pembangunan aset tersebut. Akumulasi biaya perolehan akan dipindahkan ke masing-masing aset tetap yang bersangkutan pada saat selesai dan siap digunakan.

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.

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.

5. 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.

Properti investasi diberikan pengakuannya pada saat dilepaskan atau tidak digunakan lagi secara permanen dan tidak memiliki manfaat ekonomi masa depan yang diperkirakan dari pelepasannya. Keuntungan atau kerugian yang timbul dari penghentian atau pelepasan properti investasi ditentukan dari selisih antara hasil neto pelepasan dan jumlah tercatat aset dan diakui dalam laba rugi pada periode terjadinya penghentian atau pelepasan.

6. Penurunan Nilai Aset Non Keuangan

Pada tanggal pelaporan, Perseroan menelaah nilai tercatat aset non-keuangan untuk menentukan apakah terdapat indikasi bahwa aset tersebut telah mengalami penurunan nilai. Jika terdapat indikasi tersebut, nilai yang dapat diperoleh kembali dari aset diestimasi untuk menentukan tingkat kerugian penurunan nilai (jika ada). Bila tidak memungkinkan untuk mengestimasi nilai yang dapat diperoleh kembali atas suatu aset individu, Perseroan mengestimasi nilai yang dapat diperoleh kembali dari unit penghasil kas atas aset.

Perkiraan jumlah yang dapat diperoleh kembali adalah nilai tertinggi antara nilai wajar dikurangi dengan biaya untuk menjual atau nilai pakai. Dalam menilai nilai pakai, estimasi arus kas masa depan didiskontokan ke nilai kini menggunakan tingkat diskonto sebelum pajak yang menggambarkan penilaian pasar kini dari nilai waktu uang dan risiko spesifik atas aset yang mana estimasi arus kas masa depan belum disesuaikan. Jika jumlah yang dapat diperoleh kembali dari aset non-keuangan (unit penghasil kas) kurang dari nilai tercatatnya, nilai tercatat aset (unit penghasil kas) dikurangi menjadi sebesar nilai yang dapat diperoleh kembali dan rugi penurunan nilai diakui langsung ke laba rugi kecuali aset tersebut dicatat sebesar nilai revaluasi, dimana kerugian penurunan nilai diperlakukan sebagai penurunan revaluasi.

7. 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 Perseroan yang ditentukan pada awal kontrak atau, jika lebih rendah, sebesar nilai kini dari pembayaran sewa minimum. Liabilitas kepada lessor disajikan di dalam laporan posisi keuangan konsolidasi sebagai liabilitas sewa pembiayaan.

Pembayaran sewa dipisahkan antara bagian yang merupakan beban keuangan dan bagian yang merupakan pengurangan dari liabilitas sewa sehingga mencapai suatu tingkat bunga yang konstan (tetap) atas saldo liabilitas. Beban keuangan dibebankan langsung ke laba rugi. Rental kontijensi dibebankan pada periode terjadinya.

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 kontijensi diakui sebagai beban di dalam periode terjadinya.

Dalam hal insentif diperoleh dalam sewa operasi, insentif tersebut diakui sebagai liabilitas. 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.

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.

8. 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 liabilitas imbalan pasti atau nilai wajar aset program diakui dengan metode garis lurus selama rata-rata sisa masa kerja yang diperkirakan dari para pekerja dalam program tersebut. Biaya jasa lalu dibebankan langsung, apabila imbalan tersebut menjadi hakatau *vested*, dan sebaliknya diakui sebagai beban dengan menggunakan metode garis lurus berdasarkan periode rata-rata sampai imbalan tersebut menjadi *vested*.

Jumlah yang diakui sebagai liabilitas imbalan pasca-kerja di laporan posisi keuangan konsolidasian merupakan nilai kini liabilitas 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 periode yang bersangkutan.

Jumlah yang diakui sebagai liabilitas imbalan kerja jangka panjang di laporan posisi keuangan konsolidasian merupakan nilai kini liabilitas imbalan kerja pasti.

9. Aset Keuangan

Seluruh aset keuangan diakui dan dihentikan pengakuannya pada tanggal diperdagangkan dimana pembelian dan penjualan aset keuangan berdasarkan kontrak yang mensyaratkan penyerahan aset keuangan dalam kurun waktu yang ditetapkan oleh kebiasaan pasar yang berlaku, dan awalnya diukur sebesar nilai wajar ditambah biaya transaksi, kecuali untuk aset keuangan yang diukur pada nilai wajar melalui laba rugi, yang awalnya diukur sebesar nilai wajar.

Aset keuangan Perseroan diklasifikasikan sebagai berikut:

- Nilai wajar pada laporan laba rugi (FVTPL)
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 komprehensif.
- Tersedia untuk dijual (AFS)
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.
Dividen atas instrumen ekuitas AFS, jika ada, diakui pada laba rugi pada saat hak Perseroan untuk memperoleh pembayaran dividen ditetapkan.
- Pinjaman dan piutang
Kas dan setara kas, 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 mempunyai kuotasi di pasar aktif, diklasifikasikan sebagai "pinjaman yang diberikan dan piutang", yang 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.

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.

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 (FVTPL), dievaluasi terhadap indikator penurunan nilai pada setiap tanggal pelaporan. Aset keuangan diturunkan nilainya bila terdapat bukti yang obyektif, sebagai akibat dari satu atau lebih peristiwa yang terjadi setelah pengakuan awal aset keuangan, yang berdampak pada estimasi arus kas masa depan atas aset keuangan yang dapat diestimasi secara andal.

Untuk investasi ekuitas AFS yang tercatat dan tidak tercatat di bursa, penurunan yang signifikan atau jangka panjang dalam nilai wajar dari instrumen ekuitas di bawah biaya perolehannya dianggap sebagai bukti obyektif terjadinya penurunan nilai.

Untuk aset keuangan lainnya, bukti obyektif penurunan nilai termasuk sebagai berikut:

- kesulitan keuangan signifikan yang dialami penerbit atau pihak peminjam; atau
- pelanggaran kontrak, seperti terjadinya wanprestasi atau tunggakan pembayaran pokok atau bunga; atau
- terdapat kemungkinan bahwa pihak peminjam akan dinyatakan pailit atau melakukan reorganisasi keuangan

Untuk kelompok aset keuangan tertentu, seperti piutang, aset yang dinilai tidak akan diturunkan secara individual akan dievaluasi penurunan nilainya secara kolektif. Bukti obyektif dari penurunan nilai portofolio piutang dapat termasuk pengalaman Perseroan atas tertagihnya piutang di masa lalu, peningkatan keterlambatan penerimaan pembayaran piutang dari rata-rata periode kredit, dan juga pengamatan atas perubahan kondisi ekonomi nasional atau lokal yang berkorelasi dengan *default* atas piutang.

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.

Untuk aset keuangan yang dicatat pada biaya perolehan, jumlah kerugian penurunan nilai diukur berdasarkan selisih antara jumlah tercatat aset keuangan dan nilai kini estimasi arus kas masa depan.

Jika aset keuangan AFS dianggap menurun nilainya, keuntungan atau kerugian kumulatif yang sebelumnya telah diakui dalam ekuitas direklasifikasi ke laba rugi. Kerugian penurunan nilai yang sebelumnya diakui dalam laba rugi tidak boleh dibalik melalui laba rugi. Setiap kenaikan nilai wajar setelah penurunan nilai diakui secara langsung ke pendapatan komprehensif lain.

Penghentian pengakuan aset keuangan

Perseroan menghentikan pengakuan aset keuangan jika dan hanya jika hak kontraktual atas arus kas yang berasal dari aset keuangan berakhir, atau Perseroan mentransfer aset keuangan dan secara substansial mentransfer seluruh risiko dan manfaat atas kepemilikan aset kepada entitas lain. Jika Perseroan tidak mentransfer serta tidak memiliki secara substansial atas seluruh risiko dan manfaat kepemilikan serta masih mengendalikan aset yang ditransfer, maka Perseroan mengakui keterlibatan berkelanjutan atas aset yang ditransfer dan liabilitas terkait sebesar jumlah yang mungkin harus dibayar. Jika Perseroan memiliki secara substansial seluruh risiko dan manfaat kepemilikan aset keuangan yang ditransfer, Perseroan masih mengakui aset keuangan dan juga mengakui pinjaman yang dijamin sebesar pinjaman yang diterima.

Saling hapus Aset dan Liabilitas Keuangan

Aset dan liabilitas keuangan Perseroan saling hapus dan menyajikan nilai bersih pada laporan posisi keuangan jika dan hanya jika:

- saat ini memiliki hak hukum untuk melakukan saling hapus atas jumlah yang diakui; dan
- berniat untuk menyelesaikan secara bersih, atau untuk merealisasikan aset dan menyelesaikan liabilitas secara bersamaan.

10. Liabilitas Keuangan dan Instrumen Ekuitas

Klasifikasi sebagai liabilitas atau ekuitas

Liabilitas keuangan dan instrumen ekuitas yang diterbitkan oleh Perseroan diklasifikasikan sesuai substansi perjanjian kontrak dan definisi liabilitas keuangan dan instrumen ekuitas.

Instrumen ekuitas

Instrumen ekuitas adalah setiap kontrak yang membuktikan hak residual atas aset Perseroan setelah dikurangi seluruh liabilitasnya. Instrumen ekuitas dicatat sebesar hasil yang diterima, setelah dikurangi biaya penerbitan langsung.

Liabilitas keuangan

Utang bank dan lembaga keuangan, utang jangka panjang, utang obligasi, utang usaha dan utang 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 liabilitas keuangan

Liabilitas keuangan dihentikan pengakuannya jika, dan hanya jika, liabilitas Perseroan telah dilepaskan, dibatalkan atau kadaluarsa. Selisih antara jumlah tercatat liabilitas keuangan yang dihentikan pengakuannya dan imbalan yang dibayarkan dan utang diakui dalam laba rugi.

11. Instrumen Keuangan Derivatif

Instrumen keuangan derivatif awalnya dinilai berdasarkan nilai wajar pada saat tanggal kontrak dibuat, dan selanjutnya dinilai kembali berdasarkan nilai wajar pada tanggal pelaporan keuangan. Perlakuan akuntansi atas perubahan kemudian dalam nilai wajar tergantung apakah derivatif tersebut ditujukan untuk instrumen lindung nilai, dan jika benar, sifat dari obyek yang dilindungi nilainya.

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

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

12. Provisi

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

Jumlah diakui sebagai provisi merupakan taksiran terbaik yang diharuskan menyelesaikan kewajiban kini pada akhir periode pelaporan, dengan memperhatikan unsur risiko dan ketidakpastian yang melekat pada kewajiban tersebut. Provisi 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 provisi diharapkan dapat dipulihkan dari pihak ketiga, piutang diakui sebagai aset apabila terdapat kepastian tagihan dapat diterima dan jumlah piutang dapat diukur secara andal.

13. 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 liabilitas pengembalian sesuai yang dipersyaratkan dalam perjanjian tersebut. Penyisihan dibuat berdasarkan pengalaman historis, petunjuk pabrik dan, jika relevan, liabilitas kontrak untuk menentukan nilai sekarang dari perkiraan biaya masa depan dari inspeksi rangka pesawat dan perbaikan mesin.

Biaya perbaikan dan pemeliharaan lainnya dibebankan pada saat terjadinya.

14. Kuasi-Reorganisasi

Pada tanggal 1 Januari 2012, Perseroan melakukan kuasi-reorganisasi dengan mengacu pada Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) No. 51 (revisi 2003) "Akuntansi Kuasi-Reorganisasi".

Kuasi-reorganisasi dilakukan dengan metode reorganisasi akuntansi dimana aset dan liabilitas dinilai kembali sebesar nilai wajarnya yang dihitung dengan metode nilai pasar dan arus kas yang didiskontokan. Selisih hasil revaluasi aset dan liabilitas disajikan dalam saldo selisih revaluasi aset dan liabilitas yang digunakan untuk mengeliminasi defisit. Sebagai tambahan, nilai wajar dari aset dan liabilitas yang digunakan dalam kuasi-reorganisasi menjadi saldo awal di dalam laporan keuangan yang dimulai tanggal 1 Januari 2012 dan selanjutnya diukur menggunakan kebijakan akuntansi yang relevan.

Deskripsi atas Akun-Akun Penting

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:

(dalam USD)

Uraian	31 Desember					
	2013	(%)	2012	(%)	2011	(%)
Pendapatan Berjadwal:						
Penumpang	2.955.288.708	79,53%	2.687.450.057	77,39%	2.403.955.183	77,64%
Kargo	195.952.040	5,27%	184.889.000	5,32%	164.501.388	5,31%
Kelebihan Bagasi	10.081.118	0,27%	7.029.768	0,20%	7.584.589	0,24%
Surat dan Dokumen	8.764.325	0,24%	7.881.919	0,23%	4.497.804	0,15%
Total pendapatan penerbangan berjadwal	3.170.086.191	85,31%	2.887.250.744	83,15%	2.580.538.964	83,34%
Pendapatan Tidak Berjadwal:						
Haji	195.192.932	5,25%	247.262.921	7,12%	230.398.551	7,44%
Charter	20.772.955	0,56%	21.828.656	0,63%	16.060.670	0,52%
Total Pendapatan penerbangan tidak berjadwal	215.965.887	5,81%	269.091.577	7,75%	246.459.221	7,96%
Pendapatan Lainnya	330.024.508	8,88%	316.126.641	9,10%	269.330.220	8,70%
Total Pendapatan Usaha Penerbangan	3.716.076.586	100,00%	3.472.468.962	100,00%	3.096.328.405	100,00%

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 yang berakhir pada tanggal-tanggal 31 Desember 2011, 2012 dan 2013 yaitu sebagai berikut:

(dalam USD)

Uraian	31 Desember					
	2013	(%)	2012	(%)	2011	(%)
Biro perjalanan	81.964.385	2,21%	79.878.710	2,30%	52.001.124	1,68%
Pemeliharaan dan perbaikan pesawat	68.308.243	1,84%	67.362.378	1,94%	52.922.525	1,71%
Jasa boga	60.461.986	1,63%	50.136.002	1,44%	43.758.469	1,41%
Pelayanan penerbangan	47.393.619	1,28%	47.575.662	1,37%	56.094.403	1,81%
Fasilitas	22.873.959	0,62%	21.204.424	0,61%	19.659.130	0,63%
Hotel	22.218.301	0,60%	21.357.575	0,62%	17.999.375	0,58%
Transportasi	5.818.113	0,16%	5.874.813	0,17%	7.251.259	0,23%
Teknologi informasi	4.869.580	0,13%	3.892.417	0,11%	3.214.144	0,10%
Kesehatan	2.874.851	0,08%	2.409.227	0,07%	3.094.119	0,10%
Pelatihan	499.477	0,01%	898.822	0,03%	1.210.610	0,04%
Lain-lain	12.741.994	0,34%	15.536.611	0,45%	12.125.062	0,39%
Total Pendapatan Lain-lain	330.024.508	8,88%	316.126.641	9,10%	269.330.220	8,70%

Pemeliharaan dan Perbaikan Pesawat

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

Jasa Biro Perjalanan

Pendapatan jasa biro perjalanan merupakan pendapatan usaha Entitas Anak Aerowisata, yaitu PT Aero Globe Indonesia, GOHK, GOHJ, PT GIH Indonesia, dan GOHA yang mengoperasikan biro perjalanan wisata berupa masing-masing paket wisata di Indonesia, Korea Selatan, Jepang, dan Australia.

Jasa Boga

Pendapatan jasa boga merupakan pendapatan usaha Entitas Anak Aerowisata, PT Aerofood Indonesia, ("Aerofood") yang memberikan jasa boga kepada perusahaan penerbangan pihak ketiga yang beroperasi di wilayah Indonesia.

Jasa Kesehatan

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

Jasa Hotel

Pendapatan dari jasa hotel merupakan pendapatan usaha Entitas Anak Aerowisata yaitu PT Mirtasari Hotel Development Corporation, PT Senggigi Pratama International dan PT Bina Inti Dinamika, yang mengoperasikan tujuh hotel di Surabaya, Biak, Bali, Lombok, dan Bandung.

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 perusahaan pengiriman barang pihak ketiga, penyewaan gudang, sistem reservasi, dan penyediaan jasa teknologi informasi kepada pihak ketiga.

Beban Usaha

Tabel berikut menunjukkan detail beban usaha Perseroan dan persentase terhadap total beban usaha untuk periode yang berakhir pada tanggal-tanggal 31 Desember 2011, 2012 dan 2013 yaitu sebagai berikut:

(dalam USD)

Uraian	31 Desember					
	2013	(%)	2012	(%)	2011	(%)
Operasional penerbangan	2.244.840.144	61,34%	1.908.975.113	57,77%	1.750.918.352	58,29%
Tiket, Penjualan dan promosi	335.842.135	9,18%	317.443.935	9,61%	265.239.707	8,83%
Pemeliharaan dan perbaikan	288.213.715	7,88%	288.853.664	8,74%	248.166.721	8,26%
Pelayanan penumpang	283.500.861	7,75%	263.949.418	7,99%	261.326.123	8,70%
Bandara	266.998.356	7,30%	240.479.502	7,28%	222.389.175	7,40%
Administrasi dan umum	218.772.364	5,98%	213.737.827	6,47%	198.258.565	6,60%
Operasional hotel	33.758.910	0,92%	25.809.070	0,78%	6.957.658	0,23%
Operasional transportasi	19.816.371	0,54%	18.290.868	0,55%	16.282.577	0,54%
Operasional jaringan	18.007.374	0,49%	16.883.310	0,51%	13.579.030	0,45%
Beban (Pendapatan) lain-lain	(50.121.919)	(1,37%)	9.974.151	0,30%	20.862.909	0,69%
Jumlah beban usaha	3.659.628.311	100,00%	3.304.396.858	100,00%	3.003.980.817	100,00%

Beban Operasional Penerbangan

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

(dalam USD)

Uraian	31 Desember					
	2013	(%)	2012	(%)	2011	(%)
Bahan bakar	1.420.139.208	63,26%	1.255.126.779	65,75%	1.137.745.428	64,98%
Sewa dan charter pesawat	592.251.660	26,38%	448.601.352	23,50%	403.237.944	32,03%
Gaji dan tunjangan	144.911.938	6,46%	116.443.700	6,10%	120.805.043	6,90%
Beban penyusutan	62.155.939	2,77%	51.501.031	2,70%	48.765.968	2,79%
Asuransi	16.691.989	0,74%	24.561.135	1,29%	26.659.184	1,52%
Beban imbalan pasca kerja	6.950.541	0,31%	10.438.528	0,55%	11.893.475	0,68%
Lain-lain	1.738.869	0,08%	2.302.588	0,12%	1.811.310	0,10%
Beban operasional penerbangan	2.244.840.144	100,00%	1.908.975.113	100,00%	1.750.918.352	100,00%

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 2011, 2012 dan 2013, sekitar USD248.166.721, USD288.853.664 dan USD288.213.715 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.

Beban Bandara

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

Beban Pelayanan Penumpang

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

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.

Beban Administrasi dan Umum

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

Beban Operasional Transportasi

Beban operasi transportasi merupakan beban transportasi dari PT Aerotrans Services Indonesia (entitas anak Aerowisata).

Beban Operasional Jaringan

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

Beban Operasional Hotel

Beban operasional hotel merupakan beban operasi hotel Aerowisata.

D. Perbandingan Kinerja Usaha

(dalam USD)

Uraian	Tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember		
	2013	2012	2011
Pendapatan usaha	3.716.076.586	3.472.468.962	3.096.328.405
Beban usaha	3.659.628.311	3.304.396.858	3.003.980.817
Laba usaha	56.448.275	168.072.104	92.347.588
Laba sebelum pajak	8.815.603	151.530.554	96.933.268
Manfaat (beban) pajak	2.384.777	(40.687.981)	(32.707.732)
Laba bersih tahun berjalan	11.200.380	110.842.573	64.225.536
Laba (rugi) komprehensif lain-lain	(10.634.860)	34.566.735	8.475.080
Jumlah laba komprehensif	565.520	145.409.308	72.700.616

Kinerja keuangan Perseroan tahun 2013 mengalami penurunan dibandingkan tahun 2012. Hal ini terlihat dari laba usaha dan laba bersih Perseroan tahun 2013 yang masing-masing mencapai USD 56,4 juta dan USD 11,2 juta atau mengalami penurunan masing-masing sebesar 66,4% dan 89,9% dibandingkan tahun 2012.

Penurunan tersebut disebabkan karena faktor-faktor eksternal dan internal, sebagai berikut:

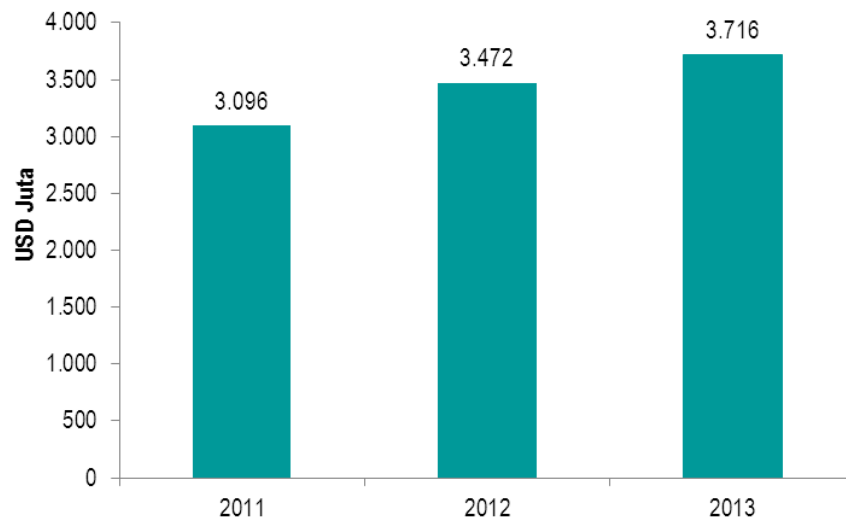
Faktor-faktor eksternal yang mempengaruhi kinerja keuangan Perusahaan di tahun 2013, antara lain:

- Tingkat pertumbuhan ekonomi Indonesia 2013 yang sebesar 5,8%, melemah dibandingkan tahun 2012 yang tercatat sebesar 6,2%
- Depresiasi mata uang Rupiah, Yen dan Won terhadap Dollar Amerika
- Tingkat inflasi Indonesia yang mencapai 8,38%
- Meningkatnya persaingan dalam industri penerbangan
- Keterbatasan slot, traffic right dan runway terutama di CGK dan DPS

Sedangkan faktor-faktor internal yang mempengaruhi kinerja keuangan Perseroan tahun 2013, adalah sebagai berikut:

- Pengembangan rute-rute baru sebagai wujud investasi awal Perseroan.
- PT Citilink Indonesia yang masih dalam tahap pengembangan pangsa pasar domestik

PENDAPATAN USAHA



Tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dibandingkan dengan tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012.

Pendapatan usaha meningkat sebesar 7,02% menjadi USD3.716.076.586 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD3.472.468.962 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012, yang disebabkan terutama oleh peningkatan pendapatan penumpang berjadwal yang meningkat sebesar 9,97% seiring dengan meningkatkan jumlah penumpang yang diangkut sebesar 22,54% dari sebesar 20,4 juta penumpang di tahun 2012 menjadi 25,0 juta penumpang di tahun 2013. Peningkatan jumlah penumpang ini sejalan dengan peningkatan armada, frekuensi dan rute yang dioperasikan oleh Perseroan dalam upaya untuk mencapai langkah ekspansi usahanya.

a. Pendapatan Penerbangan Berjadwal

Pendapatan penerbangan berjadwal meningkat sebesar 9,80% menjadi USD3.170.086.191 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD2.887.250.744 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012. Pendapatan ini mendominasi pendapatan usaha Perseroan di tahun 2013, yaitu mencakup 85,31% dari total pendapatan usaha yang disebabkan oleh kenaikan penumpang penerbangan berjadwal berjadwal dan pendapatan kargo, seiring dengan langkah Perseroan untuk memperluas kapasitas layanan baik penumpang maupun kargo mengingat pertumbuhan pasar Asia dan Indonesia yang semakin potensial sebagai hasil dari pertumbuhan ekonomi wilayah Asia yang relatif lebih tinggi dibandingkan dengan wilayah lainnya.

Pendapatan Penumpang. Pendapatan penumpang berjadwal meningkat 9,97% menjadi USD2.955.288.708 pada tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD2.687.450.057 pada tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012, disebabkan meningkatnya jumlah penumpang menjadi sebesar 25,0 juta atau 22,54% dari tahun 2012 yang sebesar 20,4 juta. Peningkatan pendapatan pada 2013 diantaranya disebabkan oleh keberhasilan program Garuda Travel Fair (GATF), program *early bird promotion*, *E-commerce improvement*, pembukaan rute dan hub baru. Dampak langsung dari peningkatan jumlah penumpang diangkut terhadap jumlah pendapatan penumpang tercermin dari indikator

Revenue Passenger Kilometres (RPK) yang tercatat meningkat dari sebesar 27,34 juta di tahun 2012 menjadi 31,95 juta di tahun 2013.

Pendapatan Kargo. Pendapatan kargo meningkat 5,98% menjadi USD195.952.040 pada tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD184.889.000 dalam tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012, hal ini disebabkan oleh peningkatan muatan kargo diangkut menjadi 346 juta kg dalam tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari 280 juta kg untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012. Peningkatan pendapatan kargo diantaranya disebabkan oleh program reservasi baru "Sky Chain" dan implementasi *cargo service center* pada pasar domestik.

Pendapatan Surat dan Dokumen. Pendapatan surat dan dokumen meningkat 10,97% menjadi USD8.746.325 dalam tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD7.881.919 dalam tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012, seiring dengan meningkatnya kapasitas produksi kargo menjadi 1.497 juta ton kilometer dalam tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari 1.201 juta ton kilometer untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012. Peningkatan kapasitas ini sejalan dengan penambahan armada yang dilakukan Perseroan, mengingat kebutuhan pengangkutan kargo melalui udara semakin meningkat, terutama untuk pengangkutan pada wilayah domestik.

b. Pendapatan Penerbangan Tidak Berjadwal

Pendapatan penerbangan tidak berjadwal turun sebesar 19,74% menjadi USD215.965.887 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD269.091.577 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012, yang disebabkan oleh adanya penurunan pendapatan penerbangan haji dan *charter*.

Pendapatan Haji. Pendapatan haji turun sebesar 21,06% menjadi USD195.192.932 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD247.262.921 tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012, disebabkan oleh dampak pembatasan kuota Haji sebesar 20% oleh Pemerintah Arab Saudi.

Pendapatan Charter. Pendapatan charter juga memberikan kontribusi dengan penurunan sebesar 4,84% menjadi USD20.772.955 pada tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD21.828.656 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012, seiring dengan menurunnya penerbangan *charter* dengan tujuan domestik dan internasional menjadi 32 kali penerbangan dari 35 kali penerbangan di tahun 2012.

c. Pendapatan Lainnya

Pendapatan lainnya meningkat sebesar 4,40% menjadi USD330.024.508 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD316.126.641 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012, yang disebabkan oleh kenaikan pendapatan biro perjalanan, pemeliharaan dan perbaikan pesawat, jasa boga, dan pendapatan fasilitas.

Pendapatan Biro Perjalanan. Pendapatan biro perjalanan meningkat sebesar 2,61% menjadi USD81.964.385 untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2013 dari USD79.878.710 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012. Pendapatan biro perjalanan ini merupakan pendapatan yang dihasilkan melalui Entitas Anak Perseroan yaitu Aerowisata. Peningkatan ini sejalan dengan meningkatnya jumlah pax tour yang dilayani oleh Garuda Orient Holidays Japan Co. Ltd selaku anak perusahaan dari Aerowisata sebesar 23,88% dari sebesar 20.477 orang di tahun 2012 menjadi 25.367 orang di tahun 2013. Selain itu diakibatkan pula oleh harga rata-rata tour per pax yang mengalami peningkatan terutama akibat meningkatnya permintaan jasa biro perjalanan melalui Garuda Orient Holidays Co. Ltd. Pendapatan biro perjalanan merupakan kontributor terbesar untuk pendapatan lain-lain di tahun 2012 yaitu sebesar 24,84%.

Pendapatan Pemeliharaan dan Perbaikan Pesawat. Pendapatan pemeliharaan dan perbaikan pesawat meningkat sebesar 1,40% menjadi USD68.308.243 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD67.362.378 untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2012, seiring dengan meningkatnya pekerjaan pemeliharaan pesawat maskapai penerbangan lainnya dan meningkatnya kapabilitas anak usaha GMF dalam melakukan pemeliharaan dan perbaikan pesawat.

Jasa Boga. Pendapatan jasa boga meningkat sebesar 20,60% menjadi USD60.461.986 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD50.136.002 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012, akibat meningkatnya jumlah *meal uplift* kepada operator penerbangan lain yang dilayani melalui entitas anak Aerowisata yaitu PT Aerofood Indonesia ("ACS"), terutama untuk pelayanan area Jakarta dan Balikpapan. Selain itu harga rata-rata per meal juga mengalami peningkatan sebesar 64,94% dari sebesar IDR22.588 di tahun 2012 menjadi IDR37.256 di tahun 2013, terutama peningkatan terjadi untuk layanan area Denpasar dan Surabaya. Meningkatnya permintaan *meal uplift* ini tidak terlepas dari semakin maraknya industri penerbangan di Indonesia, sehingga permintaan layanan catering melalui ACS dari operator penerbangan selain Perseroan pun semakin meningkat.

Tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dibandingkan dengan tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011.

Pendapatan usaha meningkat sebesar 12,15% menjadi USD3.472.468.962 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD3.096.328.405 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011, yang disebabkan terutama oleh meningkatnya pendapatan penerbangan berjadwal, penerbangan tidak berjadwal, dan pendapatan lainnya.

a. Pendapatan Penerbangan Berjadwal

Pendapatan penerbangan berjadwal meningkat sebesar 11,89% menjadi USD2.887.250.744 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD2.580.538.964 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011. Pendapatan ini mendominasi pendapatan usaha Perseroan di tahun 2012, yaitu mencakup 83,1% dari total pendapatan usaha yang disebabkan oleh kenaikan penumpang penerbangan berjadwal berjadwal dan pendapatan kargo, seiring dengan langkah Perseroan untuk memperluas kapasitas layanan baik penumpang maupun kargo mengingat pertumbuhan pasar Asia dan Indonesia.

Pendapatan Penumpang. Pendapatan penumpang berjadwal meningkat 11,79% menjadi USD2.687.450.057 dalam tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD2.403.955.183 dalam tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011, disebabkan meningkatnya jumlah penumpang sebesar 20,4 juta atau 19,6% dari tahun 2011 yaitu sebesar 17,1 juta. Peningkatan pendapatan pada 2012 diantaranya disebabkan oleh keberhasilan program Garuda Travel Fair (GATF), program *early bird promotion*, *E-commerce improvement*, pembukaan rute dan hub baru. Peningkatan pendapatan penumpang juga dikontribusikan oleh naiknya harga jual tiket rata-rata per kilometer (*passenger yield*) *mainbrand* menjadi US\$ 10,0 di tahun 2012 dari US\$ 9,8 di tahun 2011 yang disebabkan meningkatnya harga bahan bakar penerbangan *mainbrand* di tahun 2012 menjadi US\$ 91,1/liter dibandingkan dengan US\$ 89,7/liter di tahun 2011 yang sebagian dibebankan ke penumpang.

Pendapatan Kargo. Pendapatan kargo meningkat 12,39% menjadi USD184.889.000 dalam tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD164.501.388 dalam tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011, hal ini disebabkan oleh peningkatan muatan kargo diangkut menjadi 280 juta kg dalam tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari 229 juta kg untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011.

Pendapatan Surat dan Dokumen. Pendapatan surat dan dokumen meningkat 75,24% menjadi USD7.881.919 dalam tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD4.497.804 dalam tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011, seiring dengan meningkatnya kapasitas produksi kargo menjadi 532,9 juta ton kilometer dalam tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari 465 juta ton kilometer untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011.

b. Pendapatan Penerbangan Tidak Berjadwal

Pendapatan penerbangan tidak berjadwal meningkat sebesar 9,18% menjadi USD269.091.577 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD246.459.221 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011, yang disebabkan oleh adanya kenaikan pendapatan penerbangan haji dan charter.

Pendapatan Haji. Pendapatan haji meningkat sebesar 7,32% menjadi USD247.262.921 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD230.398.551 tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011, disebabkan oleh meningkatnya rata-rata tarif jamaah haji menjadi USD2.188 dari USD2.019 pada tahun 2011. Pendapatan haji mencakup 91,89% dari total pendapatan tidak berjadwal.

Pendapatan Charter. Pendapatan charter juga memberikan kontribusi dengan kenaikan 35,91% menjadi USD21.828.656 pada tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD16.060.670 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011, seiring dengan meningkatnya penerbangan charter dengan tujuan internasional menjadi 66 kali penerbangan dari 52 kali penerbangan di tahun 2011, terutama akibat meningkatnya frekuensi penerbangan kepresidenan pada tahun 2012.

c. Pendapatan Lainnya

Pendapatan lainnya meningkat sebesar 17,38% menjadi USD316.126.641 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD269.330.220 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011, yang disebabkan oleh kenaikan pendapatan biro perjalanan, pemeliharaan dan perbaikan pesawat, jasa boga, dan pendapatan pelayanan.

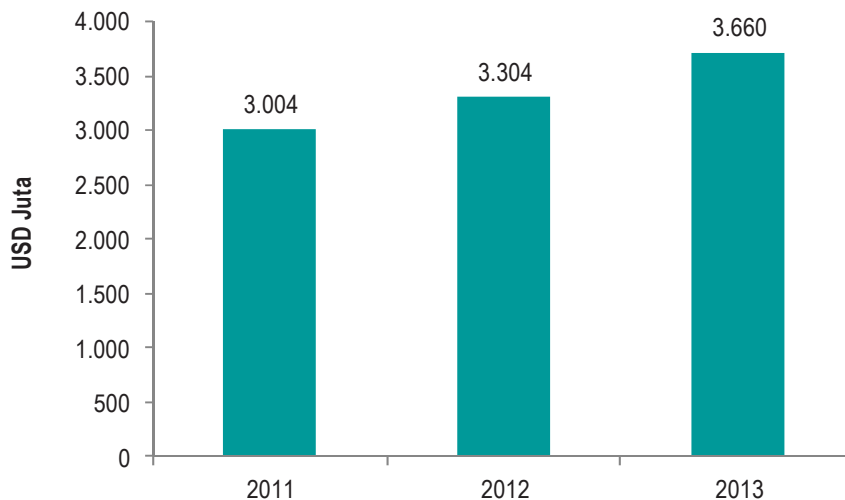
Pendapatan Biro Perjalanan. Pendapatan biro perjalanan meningkat sebesar 53,61% menjadi USD79.878.710 untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2012 dari USD52.001.124 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011, Pendapatan biro perjalanan merupakan kontributor terbesar untuk pendapatan lain-lain di tahun 2012 yaitu sebesar 25,26%.

Pendapatan Pemeliharaan dan Perbaikan Pesawat. Pendapatan pemeliharaan dan perbaikan pesawat meningkat sebesar 27,28% menjadi USD67.362.378 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD52.922.525 untuk

tahun yang berakhir pada 31 Desember 2011, seiring dengan meningkatnya pekerjaan pemeliharaan pesawat maskapai penerbangan lainnya salah satunya berasal dari maskapai Sriwijaya Air, bertambahnya *customer* baru, dan meningkatnya kapabilitas anak usaha GMF dalam melakukan pemeliharaan dan perbaikan pesawat.

Jasa Boga. Pendapatan jasa boga meningkat sebesar 14,57% menjadi USD50.136.002 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD43.758.469 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011, akibat meningkatnya jumlah *meal uplift* kepada operator penerbangan lain dan peningkatan *industrial catering*.

BEBAN USAHA



Tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dibandingkan dengan tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012.

Beban usaha mengalami kenaikan sebesar 10,75% menjadi USD3.659.628.311 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD3.304.396.858 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012, yang disebabkan terutama oleh peningkatan beban operasional penerbangan.

a. Beban Operasional Penerbangan

Beban operasional penerbangan meningkat sebesar 17,59% menjadi USD2.244.840.144 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD1.908.975.113 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012, disebabkan oleh kenaikan beban bahan bakar dan beban sewa dan *charter* pesawat.

Beban Bahan Bakar. Beban bahan bakar merupakan penyumbang terbesar dari beban operasional penerbangan, yaitu mencakup 63,26% dari total beban operasional penerbangan di tahun 2013. Beban bahan bakar meningkat sebesar 13,15% menjadi USD1.420.139.208 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, dari USD1.255.126.779 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012, terutama disebabkan oleh meningkatnya pemakaian bahan bakar seiring dengan peningkatan jam terbang, dimana *block hour* 2013 naik sebesar 23,86% dibandingkan dengan *block hour* 2012, meskipun harga rata-rata avtur mengalami penurunan dari USc 91,0/liter di tahun 2012 menjadi USc 87,6/liter di tahun 2013. *Fuel burned/block hours* mengalami penurunan sebesar 3,1% menjadi 3.856,8 liter/bh untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, dari 3.981,4 liter/bh untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012, menunjukkan bahwa Perseroan berhasil melakukan efisiensi terhadap bahan bakar yang diperoleh melalui pemanfaatan armada yang lebih efisien serta keberhasilan pelaksanaan program *fuel conservation*.

Beban Sewa dan Charter Pesawat. Beban sewa dan *charter* pesawat meningkat 32,02% menjadi USD592.251.660 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD448.601.352 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012, disebabkan oleh penambahan armada sewa yang dilakukan selama tahun 2013 yaitu penambahan 26 pesawat Garuda yang terdiri dari 4 pesawat B777-300, 1 pesawat A330-300, 2 pesawat A330-200, 10 pesawat B737-800NG, 7 pesawat CRJ-1000, dan 2 pesawat ATR72-600 dan Penambahan Armada Citilink menjadi 24 unit A320 seiring dengan strategi untuk mendukung pertumbuhan bisnis Perseroan melalui pengembangan armada dalam memenuhi kebutuhan jaringan rute yang beragam. Melalui pengoperasian armada pesawat baru yang lebih efisien, Perseroan dapat mengurangi beban perawatan dan penggunaan bahan bakar pesawat. Usaha-usaha lain dalam efisiensi biaya terus

dilakukan untuk memperbesar margin keuntungan serta dilakukannya *sale and lease back* atas armada pesawat baru untuk mengurangi beban keuangan dan beban depresiasi.

b. Beban Tiket, Penjualan dan Promosi

Beban tiket, penjualan dan promosi meningkat sebesar 5,80% menjadi USD335.842.135 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD317.443.935 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 karena terjadi peningkatan beban reservasi.

Beban Reservasi. Beban reservasi meningkat 15,84% menjadi USD111.457.235 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD96.216.046 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 seiring dengan meningkatnya jumlah penumpang sebesar 22,3% menjadi 24.965.236 dari 20.415.285 pada tahun 2012 serta implementasi pengembangan sistem reservasi.

Beban Promosi. Beban promosi turun sebesar 0,15% menjadi USD41.504.898 untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2013 dari USD41.566.759 untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2012, akibat penurunan biaya promosi *media advertising* sebagai bagian dari upaya efisiensi Perseroan.

c. Beban Pelayanan Penumpang

Beban pelayanan penumpang mengalami peningkatan sebesar 7,41% menjadi USD283.500.861 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD263.949.418 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012, seiring dengan upaya Perseroan meningkatkan kualitas layanan kepada penumpang. Upaya peningkatan kualitas pelayan tetap dibarengi dengan fokus pada pemakaian biaya secara tepat guna dan terus menurun. Hal ini terlihat dari *cost/ASK* yang mengalami penurunan sebesar 3,8%, dari US\$ 7,85 pada tahun 2012 menjadi US\$ 7,55 pada tahun 2013.

d. Beban Bandara

Beban bandara meningkat sebesar 11,03% menjadi USD266.998.356 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD240.479.502 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012. Beban ini menyumbang 7,20% dari total beban usaha, disebabkan oleh adanya peningkatan jumlah penerbangan menjadi 196.403 pada tahun 2013 dari 153.266 pada tahun 2012, serta pembukaan *Branch Office*, dan rute baru di 2013.

e. Beban Administrasi dan Umum

Beban administrasi dan umum mengalami kenaikan sebesar 2,36% menjadi USD218.772.364 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD213.737.827 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012, disebabkan oleh kenaikan beban pajak, penyusutan dan asuransi. Upaya peningkatan kualitas pelayan tetap dilakukan sejalan dengan fokus pada pemakaian biaya secara tepat guna dan terus menerus. Hal ini terlihat dari *cost/ASK* yang mengalami penurunan sebesar 3,8%, dari US\$ 7,85 pada tahun 2012 menjadi US\$ 7,55 pada tahun 2013.

f. Beban Pemeliharaan dan Perbaikan

Beban pemeliharaan dan perbaikan mengalami penurunan sebesar 0,22% menjadi USD288.213.715 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD288.853.664 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012.

Beban Pemeliharaan dan Perbaikan. Beban pemeliharaan dan perbaikan menurun 13,22% menjadi USD91.000.588 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD104.868.442 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012, yang disebabkan oleh semakin rendahnya rata-rata umur pesawat yang dimiliki Perseroan dan menurunnya beban pemeliharaan dan perbaikan pada pihak ketiga.

Beban Penyusutan. Beban penyusutan mengalami peningkatan sebesar 20,49% menjadi USD67.952.167 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD 56.396.134 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012, yang disebabkan oleh tambahan *engine* dari *maintenance asset* dan *lease asset* di tahun 2013.

Beban Asuransi. Beban asuransi meningkat sebesar 140,15% menjadi USD1.220.779 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD508.342 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012.

Beban Lain-lain. Beban lain-lain menurun sebesar 65,52% menjadi USD329.898 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD956.845 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012.

g. Beban Operasional Transportasi

Beban operasional transport naik 8,34 % menjadi USD19.816.371 untuk tahun yang berakhir tanggal 31 Desember 2013 dari USD18.290.868 untuk tahun yang berakhir tanggal 31 Desember 2012. Kenaikan ini disebabkan oleh peningkatan biaya pegawai.

h. Beban Operasional Jaringan

Beban operasional jaringan meningkat 6,66% menjadi USD18.007.374 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD16.883.310 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012, sejalan dengan upaya Perseroan dalam pemutakhiran sistem informasi yang berkaitan dengan *revenue management* dan reservasi.

i. Beban Operasional Hotel

Beban operasional hotel meningkat 30,80% menjadi USD33.758.910 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD25.809.070 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012, disebabkan oleh meningkatnya beban operasi dan bahan baku makanan.

j. Beban (Pendapatan) Lain-Lain – Bersih

Untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, Perseroan memperoleh pendapatan lain-lain sebesar USD50.121.919 terutama disebabkan oleh laba selisih kurs pada tahun 2013. Sementara untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 Perseroan memperoleh beban lain-lain sebesar USD9.974.151 akibat rugi selisih kurs pada tahun 2012.

Tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dibandingkan dengan tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011.

Beban usaha mengalami kenaikan sebesar 10,00% menjadi USD3.304.396.858 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD3.003.980.817 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011, yang disebabkan terutama oleh peningkatan beban operasional penerbangan.

a. Beban Operasional Penerbangan

Beban operasional penerbangan meningkat sebesar 9,03% menjadi USD1.908.975.113 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD1.750.918.352 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011, disebabkan oleh kenaikan beban bahan bakar dan beban sewa dan *charter* pesawat.

Beban Bahan Bakar. Beban bahan bakar merupakan penyumbang terbesar dari beban operasional penerbangan, yaitu mencakup 65,75% dari total beban operasional penerbangan di tahun 2012. Beban bahan bakar meningkat sebesar 10,32% menjadi USD1.255.126.779 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012, dari USD1.137.745.428 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011, terutama disebabkan oleh meningkatnya pemakaian bahan bakar seiring dengan peningkatan jam terbang, dimana *block hour* 2012 naik sebesar 14,87% dibandingkan dengan *block hour* 2011. Faktor lainnya yaitu peningkatan harga rata-rata avtur dari USc 89,7/liter di tahun 2011 menjadi USc 91,0/liter di tahun 2012. Peningkatan beban bahan bakar lebih kecil dibandingkan peningkatan jam terbang dan harga bahan bakar, menunjukkan bahwa Perseroan berhasil melakukan efisiensi terhadap bahan bakar yang diperoleh melalui pemanfaatan armada yang lebih efisien serta keberhasilan pelaksanaan program *fuel conservation*.

Beban Sewa dan Charter Pesawat. Beban sewa dan *charter* pesawat meningkat 11,25% menjadi USD448.601.352 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD403.237.944 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011, disebabkan oleh kenaikan bersih sebagai akibat penambahan armada sewa yang dilakukan selama tahun 2012 yaitu Penambahan 8 pesawat Garuda yang terdiri dari 2 pesawat A332, 4 pesawat B738 dan 2 CRJ-1000 dan Penambahan Armada Citilink menjadi 14 unit A320 seiring dengan strategi untuk mendukung pertumbuhan bisnis Perseroan melalui pengembangan armada dalam memenuhi kebutuhan jaringan rute yang beragam.

Beban Gaji dan Tunjangan. Beban gaji dan tunjangan sebagai salah satu komponen beban operasional penerbangan turun sebesar 3,61% menjadi USD116.443.700 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD120.805.043 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011. Hal ini dikarenakan pada akhir bulan Desember 2011, dilakukan determinasi (penghentian) kontrak atas pilot tenaga kerja asing.

b. Beban Tiket, Penjualan dan Promosi

Beban tiket, penjualan dan promosi meningkat sebesar 19,68% menjadi USD317.443.935 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD265.239.707 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011 karena terjadi peningkatan beban reservasi, beban gaji dan tunjangan, dan beban promosi.

Beban Reservasi. Beban reservasi meningkat 36,38% menjadi USD96.216.046 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD70.550.390 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011 seiring dengan meningkatnya jumlah penumpang sebesar 14% menjadi 20.415 ribu dari 17.074 ribu pada tahun 2011 serta implementasi pengembangan sistem reservasi

Beban Gaji dan Tunjangan. Beban gaji dan tunjangan meningkat 43,88% menjadi USD42.678.492 untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2012 dari USD29.663.123 untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2011, disebabkan oleh adanya pembukaan *Branch Office* dan rute baru di 2012 yaitu DPS-HND, SUB-BDO, UPG-GTO, UPG-KDI dan CGK-TPE.

Beban Promosi. Beban promosi meningkat sebesar 30,24% menjadi USD41.566.759 untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2012 dari USD31.915.747 untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2011, akibat meningkatnya beban promosi untuk rute-rute baru, kedatangan jenis pesawat baru CRJ 1000 serta program peningkatan pengenalan merek khususnya untuk rute Internasional.

c. Beban Pelayanan Penumpang

Beban pelayanan penumpang mengalami peningkatan sebesar 1,00% menjadi USD263.949.418 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD261.326.123 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011, seiring dengan upaya Perseroan meningkatkan kualitas layanan kepada penumpang.

d. Beban Bandara

Beban bandara meningkat sebesar 8,13% menjadi USD240.479.502 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD222.389.175 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011, beban ini menyumbang 7,3% dari total beban usaha, disebabkan oleh adanya peningkatan jumlah penerbangan 153.266 dari 130.043 pada tahun 2011, serta pembukaan *Branch Office*, dan rute baru di 2012.

e. Beban Administrasi dan Umum

Beban administrasi dan umum mengalami kenaikan sebesar 7,81% menjadi USD213.737.827 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD198.258.565 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011, disebabkan oleh kenaikan beban pajak, asuransi, jasa profesional, dan pemeliharaan dan perbaikan.

f. Beban Pemeliharaan dan Perbaikan

Beban pemeliharaan dan perbaikan meningkat sebesar 16,40% menjadi USD288.853.664 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD248.166.721 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011, terutama akibat peningkatan pada beban pemeliharaan dan perbaikan, dan suku cadang.

Beban Pemeliharaan dan Perbaikan. Beban pemeliharaan dan perbaikan meningkat sebesar 33,22% menjadi USD104.868.442 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD78.715.684 untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2011, sejalan dengan penambahan pesawat dan produksi. Jam terbang penerbangan *mainbrand* di tahun 2012 meningkat 10,6% menjadi 289 ribu jam. Beban ini menyumbang 3,17% dari total beban usaha. Kenaikan ini sebagai akibat penambahan pesawat dan peningkatan jam terbang dimana jam terbang 2012 naik sebesar 14,87% dibandingkan dengan jam terbang 2011, program Perawatan Engine B738 untuk meningkatkan *reability* dan *availability* pesawat, dan program perawatan *Cabin Recondition* 14 pesawat B738 sebagai bagian dari peningkatan pelayanan kepada penumpang.

Beban Suku Cadang. Beban suku cadang meningkat sebesar 29,90% menjadi USD60.142.618 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD46.297.964 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011 seiring dengan penambahan armada baru.

Beban Sewa. Beban sewa meningkat sebesar 112,27% menjadi USD5.042.888 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD2.375.649 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011.

Beban Bahan Bakar. Beban bahan bakar meningkat sebesar 68,61% menjadi USD1.527.369 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD905.841 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011.

g. Beban Operasional Transportasi

Beban operasional transportasi naik 12,33 % menjadi USD18.291.868 untuk tahun yang berakhir tanggal 31 Desember 2012 dari USD16.282.577 untuk tahun yang berakhir tanggal 31 Desember 2011. Kenaikan ini disebabkan oleh peningkatan biaya pegawai akibat penyesuaian UMR serta biaya perawatan kendaraan.

h. Beban Operasional Jaringan

Beban operasional jaringan meningkat 24,33% menjadi USD16.883.310 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD13.579.030 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011, sejalan dengan upaya Perseroan dalam pemutakhiran sistem informasi yang berkaitan dengan revenue management dan reservasi.

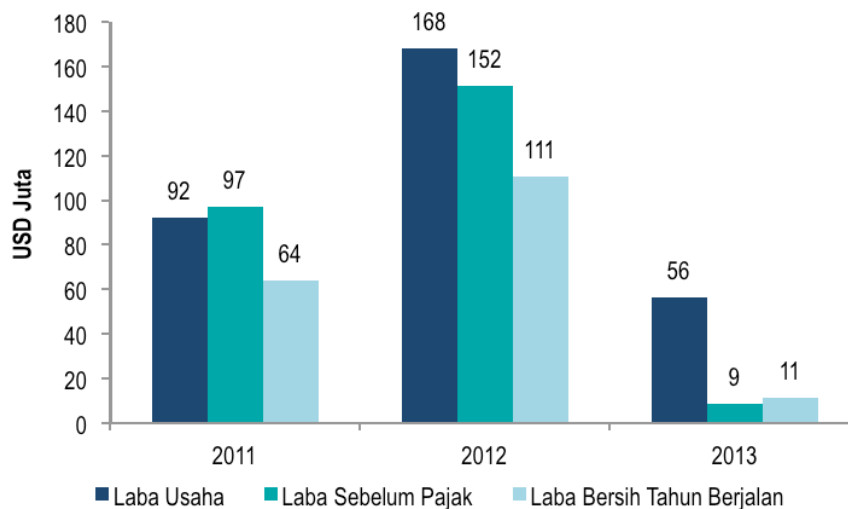
i. Beban Operasional Hotel

Beban operasional hotel meningkat 270,94% menjadi USD25.809.070 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD6.957.658 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011, disebabkan oleh meningkatnya beban operasi dan bahan baku makanan.

j. Beban Lain-Lain – Bersih

Beban lain-lain – bersih menurun 52,19% menjadi USD9.974.151 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD20.862.909 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011, disebabkan oleh laba selisih kurs pada tahun 2012.

PROFITABILITAS



Tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dibandingkan dengan tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012.

a. Laba Usaha

Depresiasi mata uang Rupiah, Yen, dan Won terhadap Dollar Amerika, tingkat inflasi yang tinggi, keterbatasan slot, *traffic right & runway* pada beberapa bandara utama domestik, serta pengembangan rute-rute baru sebagai *initial investment* mengakibatkan perolehan Laba usaha Perseroan mengalami penurunan menjadi USD56.448.275 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD168.072.104 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012.

b. Laba Sebelum Pajak

Laba sebelum pajak Perseroan mengalami penurunan menjadi USD8.815.603 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD151.530.554 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012.

c. Laba Bersih Tahun Berjalan

Laba bersih mengalami penurunan sebesar 89,90% menjadi USD11.200.380 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD110.842.573 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012.

Tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dibandingkan dengan tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011.

a. Laba Usaha

Sebagai hasil dari pendapatan dan beban usaha, Perseroan mengalami kenaikan sebesar 82,00% menjadi USD168.072.104 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD92.347.588 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011.

b. Laba Sebelum Pajak

Laba sebelum pajak Perseroan mengalami kenaikan sebesar 56,32% menjadi USD151.530.554 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD96.933.268 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011.

c. Laba Bersih Tahun Berjalan

Laba bersih mengalami peningkatan sebesar 72,58% menjadi USD110.842.573 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD64.225.536 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011.

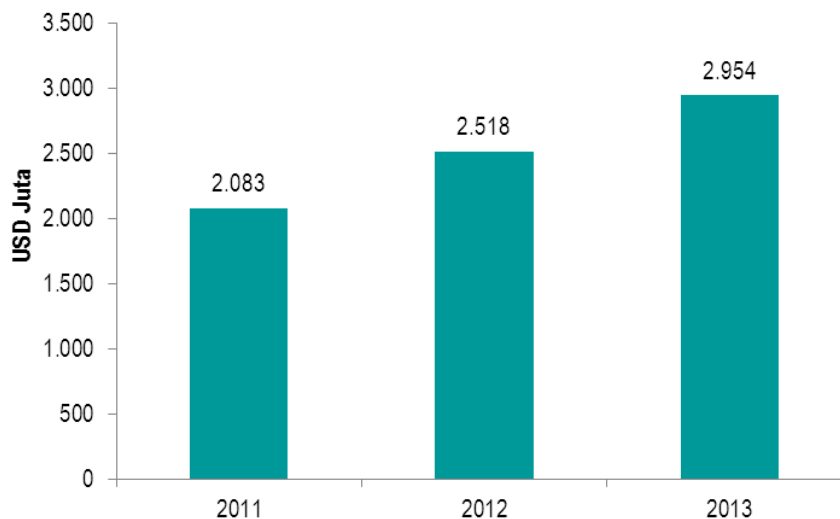
Pertumbuhan Aset, Liabilitas dan Ekuitas

Tabel berikut menyajikan sebagian komposisi Laporan Posisi Keuangan Konsolidasian Perseroan :

(dalam USD)

Keterangan	Untuk Posisi Tanggal			
	31 Desember 2013	31 Desember 2012	1 Januari 2012	31 Desember 2011
Aset Lancar	819.133.923	636.566.218	757.266.770	749.951.148
Aset Tidak Lancar	2.134.651.029	1.881.431.548	1.370.703.424	1.333.055.661
Jumlah Aset	2.953.784.952	2.517.997.766	2.127.970.194	2.083.006.809
Liabilitas Jangka Pendek	983.890.767	754.207.052	645.834.604	645.834.604
Liabilitas Jangka Panjang	852.746.068	648.830.636	514.374.429	514.374.429
Jumlah Liabilitas	1.836.636.835	1.403.037.688	1.160.209.033	1.160.209.033
Ekuitas	1.117.148.117	1.114.960.078	967.761.161	922.797.776
Jumlah Liabilitas dan Ekuitas	2.953.784.952	2.517.997.766	2.127.970.194	2.083.006.809

ASET



*) Data dan perhitungan yang disajikan mengenai aset menggunakan data tanggal 31 Desember 2011 sebelum kuasi-reorganisasi

Untuk posisi tanggal 31 Desember 2013 dibandingkan dengan posisi tanggal 31 Desember 2012.

Aset Perseroan meningkat sebesar 17,31% menjadi USD2.953.784.952 pada tanggal 31 Desember 2013 dari USD2.517.997.766 pada tanggal 31 Desember 2012.

Aset Lancar

Jumlah aset lancar Perseroan per 31 Desember 2013 dibandingkan dengan 31 Desember 2012 meningkat sebesar 28,68% menjadi USD819.133.923 dibandingkan saldo aset lancar Perseroan per 31 Desember 2012 yaitu sebesar USD636.566.218. Peningkatan tersebut terutama disebabkan karena peningkatan kas dan setara kas sebesar 45,88% menjadi USD475.260.630 di tahun 2013 yang terutama disebabkan oleh penerimaan pengembalian uang muka pembelian pesawat serta perolehan pinjaman jangka panjang pada tahun 2013 untuk mendukung ekspansi bisnis Perseroan. Piutang usaha juga meningkat sebesar 8,12% menjadi USD139.981.363 pada 31 Desember 2013 terutama seiring dengan peningkatan tagihan kepada pihak ketiga.

a. Kas dan Setara Kas

Jumlah kas dan setara kas Perseroan meningkat sebesar 45,88% menjadi USD475.260.630 per 31 Desember 2013 dari USD325.784.942 per 31 Desember 2012, terutama disebabkan oleh penerimaan pengembalian uang muka pembelian pesawat di tahun 2013 serta perolehan pinjaman jangka panjang untuk mendukung ekspansi bisnis Perseroan melalui pengoperasian armada baru yang diharapkan dapat mengurangi biaya perawatan dan biaya bahan bakar.

b. Piutang Usaha – Pihak Ketiga

Jumlah piutang usaha untuk pihak ketiga Perseroan meningkat sebesar 9,29% menjadi USD135.946.397 per 31 Desember 2013 dari USD124.385.955 per 31 Desember 2012 terutama disebabkan oleh peningkatan piutang agen penumpang serta piutang non jasa penerbangan yang terutama berasal dari piutang atas jasa pemeliharaan dan perbaikan yang dilakukan oleh Perseroan dan entitas anak yang terjadi diakhir periode pelaporan.

c. Piutang Lain-Lain

Jumlah piutang lain-lain untuk pihak-pihak berelasi Perseroan meningkat sebesar 11,01% menjadi USD8.745.081 per 31 Desember 2013 dari USD7.877.613 per 31 Desember 2012, terutama disebabkan oleh peningkatan pendapatan masih harus diterima yang merupakan insentif yang diberikan Abacus International Pte Ltd kepada Perseroan atas pencapaian penggunaan sistem reservasi. Insentif tersebut digunakan sebagai pengurangan tagihan.

d. Pajak Dibayar Dimuka

Jumlah pajak dibayar dimuka Perseroan meningkat sebesar 200,72% menjadi USD15.574.946 untuk per 31 Desember 2013 dari USD5.179.146 per 31 Desember 2012, disebabkan oleh taksiran pajak penghasilan badan lebih bayar tahun 2013 Perseroan dan entitas anak masing-masing sebesar USD7.521.917 dan USD1.667.804 serta peningkatan pajak pertambahan nilai terkait peningkatan penjualan dari USD1.641.128 per 31 Desember 2012 menjadi USD3.311.498 per 31 Desember 2013.

Aset Tidak Lancar**a. Dana Perawatan Pesawat dan Uang Jaminan**

Jumlah dana perawatan pesawat dan uang jaminan Perseroan meningkat sebesar 33,70% menjadi USD617.623.057 per tanggal 31 Desember 2013 dari USD461.933.812 per 31 Desember 2012. Dana perawatan pesawat meningkat sebesar 34,93% dari USD350.678.928 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 menjadi USD473.179.589 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, sedangkan uang jaminan meningkat 29,83% dari USD111.254.884 per 31 Desember 2012 menjadi USD144.443.468 per 31 Desember 2013. Peningkatan ini akibat meningkatnya jumlah pesawat yang disewa, dari 84 pesawat per 31 Desember 2012 menjadi 117 pesawat per 31 Desember 2013.

b. Uang Muka Pembelian Pesawat

Jumlah uang muka pembelian pesawat Perseroan meningkat sebesar 0,65% menjadi USD500.366.436 per 31 Desember 2013 dari USD497.157.419 per 31 Desember 2012, disebabkan oleh pembayaran uang muka pembelian B777-300ER, B737-800, A330-300, A320-200, CRJ 1000NG, dan ATR 72-600.

c. Aset Pajak Tangguhan

Jumlah aset pajak tangguhan Perseroan meningkat sebesar 28,64% menjadi USD26.209.085 per 31 Desember 2013 dari USD11.462.857 per 31 Desember 2012, disebabkan oleh :

- Kenaikan dana pemeliharaan pesawat sehubungan dengan penambahan armada di tahun 2013 yang memiliki efek beban pajak tangguhan (menambah Liabilitas Pajak tangguhan) sebesar USD5.621.770.
- Penurunan nilai kewajiban imbalan pasca kerja sebesar USD19.559.059 yang disebabkan karena efek selisih kurs akibat depresiasi rupiah terhadap dollar. Penurunan ini memiliki efek Beban Pajak Tangguhan (menambah liabilitas pajak tangguhan) sebesar USD4.889.765.
- Rugi fiskal sebesar USD38.123.574 yang memiliki efek manfaat pajak tangguhan (menambah aset pajak tangguhan) sebesar USD9.530.893.

d. Aset Tetap

Jumlah aset tetap Perseroan meningkat sebesar 8,15% menjadi USD863.098.897 per 31 Desember 2013 dari USD798.079.135 per 31 Desember 2012, terutama disebabkan oleh penambahan aset tetap seperti *rotable parts*, simulator, aset sewa pembiayaan, dan pengembangan aset sewa, seiring ekspansi armada Garuda.

e. Aset Lain-lain

Jumlah aset lain-lain Perseroan meningkat sebesar 7,26% menjadi USD73.830.432 per 31 Desember 2013 dari USD68.831.805 per 31 Desember 2012, terutama disebabkan oleh peningkatan *manufacturer's incentive* sebesar 62,21% menjadi USD9.039.498 per 31 Desember 2013 dari USD5.572.643 per 31 Desember 2012.

Untuk posisi tanggal 31 Desember 2012 dibandingkan dengan posisi tanggal 1 Januari 2012.

Aset Perseroan meningkat sebesar 18,33% menjadi USD2.517.997.766 pada tanggal 31 Desember 2012 dari USD2.127.970.194 pada tanggal 1 Januari 2012. Perubahan jumlah aset Perseroan dari tanggal 31 Desember 2011 ke 1 Januari 2012 merupakan dampak kuasi-reorganisasi.

Aset Lancar

Jumlah aset lancar Perseroan per 31 Desember 2012 dibandingkan dengan 1 Januari 2012 menurun sebesar 15,94% menjadi USD636.566.218 dibandingkan saldo aset lancar Perseroan per 1 Januari 2012 yaitu sebesar USD757.266.770. Penurunan tersebut terutama disebabkan karena penurunan kas dan setara kas sebesar 21,92% menjadi USD325.784.942 di tahun 2012 yang terutama disebabkan oleh pembayaran uang muka pembelian pesawat terkait dengan penambahan armada di tahun 2012. Penurunan piutang usaha juga menurun sebesar 26,19% menjadi USD129.471.098 pada 31 Desember 2012 seiring dengan penurunan tagihan baik kepada pihak berelasi maupun pihak ketiga.

a. Kas dan Setara Kas

Jumlah kas dan setara kas Perseroan menurun sebesar 21,92% menjadi USD325.784.942 per 31 Desember 2012 dari USD417.252.577 per 1 Januari 2012, terutama disebabkan oleh pengeluaran terkait aktivitas investasi khususnya pengeluaran untuk dana pemeliharaan pesawat, uang muka pembelian pesawat, dan pengeluaran untuk perolehan aset tetap terkait penambahan armada untuk mendukung ekspansi bisnis Perseroan.

b. Piutang Usaha – Pihak-Pihak Berelasi

Jumlah piutang usaha untuk pihak-pihak berelasi Perseroan menurun sebesar 82,75% menjadi USD7.109.221 per 31 Desember 2012 dari USD41.207.537 per 1 Januari 2012 terutama disebabkan oleh penurunan piutang dari Kementerian Agama RI dari USD32.734.421 pada tanggal 1 Januari 2012 menjadi USD102.417 pada tanggal 31 Desember 2012. Penurunan piutang ini terkait pembayaran tagihan terkait penyelenggaraan haji tahun 2012.

c. Piutang Lain-Lain

Jumlah piutang lain-lain untuk pihak-pihak berelasi Perseroan meningkat sebesar 129,59% menjadi USD7.877.613 per 31 Desember 2012 dari USD3.431.179 per 1 Januari 2012, terutama disebabkan oleh peningkatan pendapatan masih harus diterima terkait rabat PT Abacus.

d. Pajak Dibayar Dimuka

Jumlah pajak dibayar dimuka Perseroan meningkat sebesar 92,10% menjadi USD5.179.146 untuk per 31 Desember 2012 dari USD2.696.115 per 1 Januari 2012, disebabkan oleh taksiran pajak penghasilan badan lebih bayar tahun 2012 pada entitas anak sebesar USD1.752.097 dan peningkatan pajak pertambahan nilai terkait peningkatan penjualan dari USD206.579 per 1 Januari 2012 menjadi USD1.641.128 per 31 Desember 2012.

Aset Tidak Lancar

Jumlah aset tidak lancar Perseroan per 31 Desember 2012 meningkat sebesar 37,26% menjadi USD1.881.431.548 dibandingkan saldo aset tidak lancar Perseroan per 1 Januari 2012 yaitu USD1.370.703.424. Peningkatan tersebut disebabkan karena peningkatan atas dana perawatan pesawat dan uang jaminan sebesar 35,53% dari USD340.844.829 di tahun 2011 menjadi USD461.933.812 di tahun 2012 serta peningkatan uang muka pembelian pesawat atas pesawat sebesar 118,57% dari USD227.454.292 di tahun 2011 menjadi USD497.157.419 di tahun 2012.

a. Dana Perawatan Pesawat dan Uang Jaminan

Jumlah dana perawatan pesawat dan uang jaminan Perseroan meningkat sebesar 35,53% menjadi USD461.933.812 per tanggal 31 Desember 2012 dari USD340.844.829 per 1 Januari 2012. Dana perawatan pesawat meningkat sebesar 43,54% dari USD244.302.147 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 1 Januari 2012 menjadi USD350.678.928 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012, sedangkan uang jaminan meningkat 11,52% dari USD96.542.682 per 1 Januari 2012 menjadi USD111.254.884 per 31 Desember 2012.

b. Uang Muka Pembelian Pesawat

Jumlah uang muka pembelian pesawat Perseroan meningkat sebesar 118,57% menjadi USD497.157.419 per 31 Desember 2012 dari USD227.454.292 per 1 Januari 2012, disebabkan oleh pembayaran uang muka pembelian 24 pesawat A-330, 25 pesawat A-320, 10 pesawat B 777-300ER, 25 pesawat B 737-800, dan 6 pesawat CRJ 1000 NextGen Series.

c. Aset Pajak Tangguhan

Jumlah aset pajak tangguhan Perseroan menurun sebesar 57,95% menjadi USD11.462.857 per 31 Desember 2012 dari USD27.260.144 per 1 Januari 2012, disebabkan oleh :

- Kenaikan prepayment PBTH di tahun 2012 sebesar USD36.837.514 yang memiliki efek beban pajak tangguhan (mengurangi Aset Pajak Tangguhan / menambah Liabilitas Pajak tangguhan) sebesar USD9.209.379.
- Adanya revaluasi atas *Fixed Asset (Aircraft & Building)* di tahun 2012 sebesar USD24.297.394 yang memiliki efek beban pajak tangguhan (mengurangi Aset Pajak Tangguhan / menambah Liabilitas Pajak tangguhan) sebesar USD6.074.348.
- Selisih NBV *Fixed Asset* antara Komersil dengan Fiskal (NBV Komersil > NBV Fiskal) sebesar USD31.928.002 yang memiliki efek beban pajak tangguhan (mengurangi Aset Pajak Tangguhan / menambah Liabilitas Pajak tangguhan) sebesar USD7.982.000.

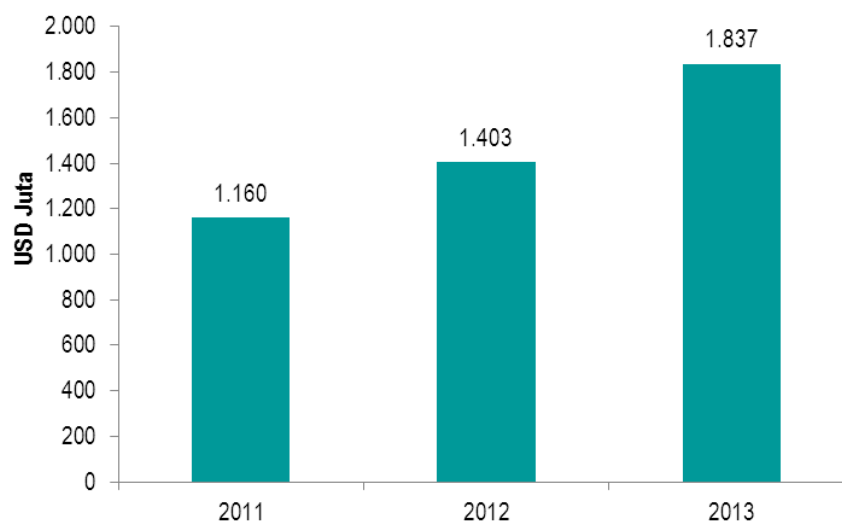
d. Aset Tetap

Jumlah aset tetap Perseroan meningkat sebesar 19,53% menjadi USD798.079.135 per 31 Desember 2012 dari USD667.662.863 per 1 Januari 2012, terutama disebabkan oleh penambahan aset tetap seperti *rotatable parts*, aset pemeliharaan, aset sewa pembiayaan, dan pengembangan aset sewa, seiring ekspansi armada Garuda.

e. Aset Tak Berwujud

Jumlah aset tak berwujud Perseroan meningkat sebesar 85,70% menjadi USD7.217.106 per 31 Desember 2012 dari USD3.886.349 per 1 Januari 2012, terutama disebabkan oleh penambahan perangkat lunak dalam penyelesaian sebesar USD3.391.595 yang merupakan beban ditangguhkan atas implementasi sistem aplikasi ERP dan *Revenue Management Systems (RMS)*.

LIABILITAS



Untuk posisi tanggal 31 Desember 2013 dibandingkan dengan posisi tanggal 31 Desember 2012.

Liabilitas Perseroan meningkat sebesar 130,90% menjadi USD1.836.636.835 untuk posisi 31 Desember 2013 dibandingkan USD1.403.037.688 posisi 31 Desember 2012, disebabkan oleh peningkatan liabilitas jangka pendek dan liabilitas jangka panjang.

Liabilitas Jangka Pendek

Jumlah liabilitas jangka pendek Perseroan per 31 Desember 2013 dibandingkan dengan 31 Desember 2012 meningkat sebesar 30,45% menjadi USD983.890.767 dibandingkan jumlah liabilitas jangka pendek Perseroan per 31 Desember 2012 yaitu sebesar USD754.207.052. Peningkatan tersebut disebabkan karena peningkatan utang bank dari USD5.651.251 per 31 Desember 2012 menjadi USD45.222.668 per 31 Desember 2013. Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun juga mengalami kenaikan dari USD186.053.166 per 31 Desember 2012 menjadi USD348.405.312 per 31 Desember 2012 seiring dengan jatuh temponya beberapa pinjaman jangka panjang yang dimiliki Perseroan.

a. Utang Bank dan Lembaga Keuangan

Jumlah utang bank dan lembaga keuangan Perseroan meningkat sebesar 700,22% menjadi USD45.222.668 per 31 Desember 2013 dari USD5.651.251 per 31 Desember 2012, merupakan pinjaman dari Bank Negara Indonesia sebesar USD40.222.668 yang merupakan fasilitas kredit dari BNI yang digunakan untuk pembelian bahan bakar pesawat dan kebutuhan operasi dengan tingkat bunga sebesar 3,5% serta pinjaman dari Indonesia Infrastructure Finance (IIF) yang merupakan fasilitas modal kerja yang diberikan kepada PT GMF sebesar USD5.000.000 per tanggal 23 Desember 2013 dengan bunga LIBOR + Margin 3,5%.

b. Utang Usaha – Pihak-Pihak Berelasi

Jumlah utang usaha – pihak-pihak berelasi Perseroan meningkat sebesar 45,98% menjadi USD122.293.726 per 31 Desember 2012 dari USD83.773.489 per 31 Desember 2012, terutama disebabkan oleh peningkatan utang kepada PT Pertamina terkait operasional Perseroan.

c. Utang Usaha – Pihak Ketiga

Jumlah utang usaha – pihak ketiga Perseroan turun sebesar 6,47% menjadi USD83.892.550 per tanggal 31 Desember 2013 dari USD89.696.142 per 31 Desember 2012, terutama disebabkan oleh penurunan utang terkait non jasa penerbangan sebesar 27,59%.

d. Utang Pajak

Jumlah utang pajak Perseroan turun sebesar 16,51% menjadi USD17.037.776 per 31 Desember 2013 dari USD20.407.652 per 31 Desember 2012, terutama disebabkan PPh badan Perseroan.

e. Liabilitas Jangka Panjang yang Jatuh Tempo Dalam Waktu 1 tahun – Pinjaman Jangka Panjang

Jumlah liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam waktu 1 tahun – pinjaman jangka panjang Perseroan meningkat sebesar 163,91% menjadi 280.075.641 per 31 Desember 2013 dari USD106.125.048 per 31 Desember 2012, disebabkan oleh jatuh temponya beberapa pinjaman jangka panjang yang dimiliki Perseroan.

f. Liabilitas Jangka Panjang yang Jatuh Tempo Dalam Waktu 1 tahun – Liabilitas Estimasi Biaya Pengembalian dan Pemeliharaan Pesawat

Jumlah liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam waktu 1 tahun – liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat Perseroan menurun sebesar 30,9% menjadi USD15.060.990 per 31 Desember 2013 dari USD21.795.528 per 31 Desember 2012, terkait *overhaul engine* dan pengembalian pesawat kepada *lessor* pada tahun 2013.

Liabilitas Jangka Panjang

Jumlah liabilitas jangka panjang Perseroan per 31 Desember 2013 dibandingkan dengan 31 Desember 2012 meningkat sebesar 31,43% menjadi USD852.746.069 dibandingkan jumlah liabilitas jangka panjang Perseroan per 31 Desember 2012 yaitu sebesar USD648.830.636. Peningkatan tersebut disebabkan oleh kenaikan sebesar 10,11% dalam pinjaman jangka panjang di tahun 2013 seiring penambahan pinjaman yang ditujukan untuk pengembangan bisnis Perseroan yang terutama ditujukan untuk penambahan armada. Rencana strategis Perseroan dalam hal penambahan armada baru tersebut adalah untuk menyelesaikan target-target yang Perseroan telah ditetapkan dalam program ekspansi *Quantum Leap*. Melalui program *Quantum Leap*, Perseroan memiliki target untuk mengoperasikan sekitar 190 armada. Perseroan menilai bahwa jika program *Quantum Leap* ini dapat dilakukan dengan baik, Perseroan akan tumbuh sesuai dengan perkembangan dan permintaan pasar dan pada saat yang bersamaan bersinergi dengan Pemerintah dalam mendukung pembangunan Republik Indonesia, khususnya pelaksanaan program konektivitas MP3EI.

a. Liabilitas Jangka Panjang yang Jatuh Tempo Lebih Dari 1 tahun – Pinjaman Jangka Panjang

Jumlah liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo lebih dari 1 tahun – pinjaman jangka panjang Perseroan meningkat sebesar 10,11% menjadi USD324.619.850 per 31 Desember 2013 dari USD294.822.442 per 31 Desember 2012, disebabkan oleh penambahan pinjaman jangka panjang Perseroan terkait ekspansi bisnis Perseroan.

b. Liabilitas Pajak Tangguhan

Jumlah liabilitas pajak tangguhan Perseroan meningkat sebesar 13,1% menjadi USD16.987.753 per 31 Desember 2013 dari USD15.019.898 per 31 Desember 2012, disebabkan oleh peningkatan liabilitas pajak tangguhan Perseroan terkait aset pemeliharaan.

c. Liabilitas Tidak Lancar Lainnya

Jumlah liabilitas tidak lancar lainnya Perseroan meningkat sebesar 257,1% menjadi USD25.871.507 per 31 Desember 2013 dari USD7.244.913 per 31 Desember 2012, disebabkan oleh pendapatan ditangguhkan atas transaksi jual dan sewa kembali pesawat. Pada tanggal 31 Desember 2013 jumlah pendapatan ditangguhkan sebesar USD22.720.707.

Untuk posisi tanggal 31 Desember 2012 dibandingkan dengan posisi tanggal 1 Januari 2012.

Liabilitas Perseroan meningkat sebesar 20,93% menjadi USD1.403.037.688 untuk posisi 31 Desember 2012 dibandingkan USD1.160.209.033 posisi 1 Januari 2012, disebabkan oleh peningkatan liabilitas jangka pendek dan liabilitas jangka panjang.

Liabilitas Jangka Pendek

Jumlah liabilitas jangka pendek Perseroan per 31 Desember 2012 dibandingkan dengan 1 Januari 2012 meningkat sebesar 16,78% menjadi USD754.207.052 dibandingkan jumlah liabilitas jangka pendek Perseroan per 31 Desember 2011 yaitu sebesar USD645.834.604. Peningkatan tersebut disebabkan karena peningkatan utang usaha dari USD115.161.120 di tahun 2011 menjadi USD173.469.631 di tahun 2012 serta peningkatan atas liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun yang mengalami peningkatan dari USD163.844.345 di tahun 2011 menjadi USD186.053.166 di tahun 2012 seiring dengan jatuh temponya beberapa pinjaman jangka panjang yang dimiliki Perseroan.

a. Utang Bank dan Lembaga Keuangan

Jumlah utang bank dan lembaga keuangan Perseroan meningkat sebesar 783,85% menjadi USD5.651.251 per 31 Desember 2012 dari USD639.391 per 1 Januari 2012, terutama disebabkan karena pada tanggal 28 Juni 2012, Perseroan memperoleh fasilitas kredit dari BNI yang selanjutnya disebut sebagai Surat Kredit Berdokumen Dalam Negeri (SKBDN) dan pada tanggal 28 Desember 2012, Perseroan telah menggunakan fasilitas BNI SKBDN tersebut sebesar USD4.957.664 yang akan jatuh tempo pada 4 Maret 2013.

b. Utang Usaha – Pihak-Pihak Berelasi

Jumlah utang usaha – pihak-pihak berelasi Perseroan meningkat sebesar 60,72% menjadi USD83.773.489 per 31 Desember 2012 dari USD52.124.703 per 1 Januari 2012, terutama disebabkan oleh peningkatan utang kepada PT Pertamina, Gapura, dan PT Telekomunikasi Indonesia terkait operasional Perseroan.

c. Utang Usaha – Pihak Ketiga

Jumlah utang usaha – pihak ketiga Perseroan meningkat sebesar 42,29% menjadi USD89.696.142 per tanggal 31 Desember 2012 dari USD63.036.417 per 1 Januari 2012, disebabkan oleh peningkatan hutang terkait jasa penerbangan seperti bahan bakar, bandara, jasa boga, dan sewa pesawat, sebesar 83,81% serta utang non jasa penerbangan sebesar 25,51%.

d. Utang Pajak

Jumlah utang pajak Perseroan meningkat sebesar 61,57% menjadi USD20.407.652 per 31 Desember 2012 dari USD12.630.711 per 1 Januari 2012, disebabkan oleh peningkatan hutang pajak Perseroan terkait PPh Badan dan PPN serta utang pajak entitas anak terkait pajak penghasilan, PPh Badan, dan pajak lain-lain.

e. Liabilitas Jangka Panjang yang Jatuh Tempo Dalam Waktu 1 tahun – Pinjaman Jangka Panjang

Jumlah liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam waktu 1 tahun – pinjaman jangka panjang Perseroan meningkat sebesar 32,07% menjadi USD106.125.048 per 31 Desember 2012 dari USD80.354.353 per 1 Januari 2012, disebabkan oleh jatuh temponya beberapa pinjaman jangka panjang yang dimiliki Perseroan.

f. Liabilitas Jangka Panjang yang Jatuh Tempo Dalam Waktu 1 tahun – Liabilitas Estimasi Biaya Pengembalian dan Pemeliharaan Pesawat

Jumlah liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam waktu 1 tahun – liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat Perseroan menurun sebesar 24,68% menjadi USD21.795.528 per 31 Desember 2012 dari USD28.937.597 per 1 Januari 2012, terkait *overhaul engine* dan pengembalian pesawat kepada *lessor* pada tahun 2012

Liabilitas Jangka Panjang

Jumlah liabilitas jangka panjang Perseroan per 31 Desember 2012 dibandingkan dengan 1 Januari 2012 meningkat sebesar 26,14% menjadi USD648.830.636 dibandingkan jumlah aset lancar Perseroan per 31 Desember 2011 yaitu sebesar USD514.374.429. Peningkatan tersebut disebabkan oleh kenaikan sebesar 58,63% dalam pinjaman jangka panjang di tahun 2012 seiring penambahan pinjaman yang ditujukan untuk pengembangan bisnis Perseroan.

a. Liabilitas Jangka Panjang yang Jatuh Tempo Lebih Dari 1 tahun – Pinjaman Jangka Panjang

Jumlah liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo lebih dari 1 tahun – pinjaman jangka panjang Perseroan meningkat sebesar 58,63% menjadi USD294.822.442 per 31 Desember 2012 dari USD185.858.816 per 1 Januari 2012, disebabkan oleh penambahan pinjaman jangka panjang Perseroan terkait ekspansi bisnis Perseroan.

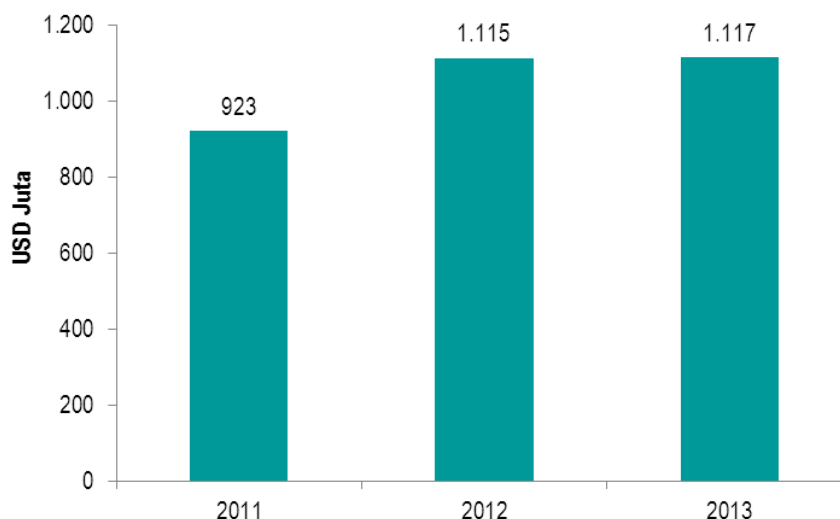
b. Liabilitas Pajak Tangguhan

Jumlah liabilitas pajak tangguhan Perseroan meningkat sebesar 321,93% menjadi USD15.019.898 per 31 Desember 2012 dari USD3.559.838 per 1 Januari 2012, disebabkan oleh peningkatan liabilitas pajak tangguhan Perseroan terkait aset pemeliharaan.

c. Liabilitas Tidak Lancar Lainnya

Jumlah liabilitas tidak lancar lainnya Perseroan meningkat sebesar 187,36% menjadi USD7.244.913 per 31 Desember 2012 dari USD2.521.236 per 1 Januari 2012, disebabkan oleh pendapatan ditangguhkan atas transaksi jual dan sewa kembali pesawat. Pada tanggal 31 Desember 2012 jumlah pendapatan ditangguhkan sebesar USD5 juta dan telah diamortisasi sebesar USD0,2 juta.

EKUITAS



*) Data dan perhitungan yang disajikan mengenai aset menggunakan data tanggal 31 Desember 2011 sebelum kuasi-reorganisasi

Untuk posisi tanggal 31 Desember 2013 dibandingkan dengan posisi tanggal 31 Desember 2012.

Ekuitas Perseroan meningkat sebesar 0,20% menjadi USD1.117.148.117 untuk posisi tanggal 31 Desember 2013 dari USD1.114.960.078 untuk posisi tanggal 31 Desember 2012, disebabkan oleh perolehan laba bersih Perseroan di tahun 2013.

Untuk posisi tanggal 31 Desember 2012 dibandingkan dengan posisi tanggal 1 Januari 2011.

Ekuitas Perseroan meningkat sebesar 15,21% menjadi USD1.114.960.078 untuk posisi tanggal 31 Desember 2012 dari USD967.761.161 untuk posisi tanggal 1 Januari 2012, disebabkan oleh peningkatan laba bersih dan surplus revaluasi Perseroan di tahun 2012.

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 tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 adalah sebesar 0,38%, 4,40% dan 3,08%.

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 tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 adalah sebesar 1,00%, 9,94% dan 6,96%.

Likuiditas

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

Berikut adalah tabel tingkat likuiditas Perseroan per 31 Desember 2013, 2012 dan 2011:

(dalam USD)

Uraian	31 Desember		1 Januari 2012/31 Desember 2011	
			Kuasi-Reorganisasi	
	2013	2012	Sebelum	Sesudah
Aset Lancar	819.133.923	636.566.218	757.266.770	749.951.148
Liabilitas Jangka Pendek	983.890.767	754.207.052	645.834.604	645.834.604
Likuiditas	83,25%	84,40%	117,25%	116,12%

Solvabilitas

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

Berikut adalah tabel tingkat solvabilitas Perseroan dan Entitas Anak per 31 Desember 2013, 2012 dan 2011:

(dalam USD)

Uraian	31 Desember		1 Januari 2012/31 Desember 2011	
			Kuasi-Reorganisasi	
	2013	2012	Sebelum	Sesudah
Jumlah Liabilitas	1.836.636.835	1.403.037.688	1.160.209.033	1.160.209.033
Jumlah Aset	2.953.784.952	2.517.997.766	2.127.970.194	2.083.006.809
Solvabilitas	62,18%	55,72%	54,52%	55,70%

E. 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.

(dalam USD)

Uraian	31 Desember		
	2013	2012	2011
Arus Kas Dari Aktivitas Operasi			
Penerimaan kas dari pelanggan	3.828.013.062	3.303.464.135	2.796.651.611
Pengeluaran kas kepada pemasok	(3.204.353.979)	(2.520.504.898)	(2.125.758.229)
Pengeluaran kas kepada karyawan	(425.242.885)	(390.157.600)	(398.700.186)
Pembayaran bunga dan beban keuangan	(35.040.542)	(13.655.445)	(13.405.715)
Pembayaran pajak penghasilan	(24.349.733)	(14.460.638)	(14.521.529)
Kas Bersih Diperoleh dari Aktivitas Operasi	139.025.923	364.685.555	244.265.953
Arus Kas Dari Aktivitas Investasi:			
Penerimaan bunga	9.892.089	7.003.496	19.547.233
Penerimaan dividen	1.739.459	1.897.701	1.395.933
Hasil penjualan aset tetap	10.314.619	3.893.794	27.098.561
Hasil penjualan properti investasi	-	-	1.478.011
Penerimaan pengembalian uang muka pembelian pesawat	398.739.049	73.495.873	13.618.068
Penerimaan pengembalian dana pemeliharaan pesawat	41.931.995	17.143.158	17.823.908
Penerimaan uang jaminan	1.101.734	3.974.307	6.956.927
Penerimaan lainnya	-	-	-
Pengeluaran untuk dana pemeliharaan pesawat	(235.312.053)	(180.440.276)	(135.674.590)

(dalam USD)

Uraian	31 Desember		
	2013	2012	2011
Uang muka pembelian pesawat	(442.858.026)	(373.812.834)	(126.434.521)
Uang muka perolehan aset tetap	(14.259.993)	(27.265.181)	(9.216.334)
Pengeluaran untuk perolehan aset pemeliharaan pesawat	(55.864.432)	(3.096.135)	(2.207.332)
Pengeluaran untuk perolehan aset tetap	(54.121.268)	(29.335.992)	(43.856.509)
Pembayaran uang jaminan	(43.814.936)	(18.183.897)	(31.658.102)
Kenaikan (penurunan) lainnya dari aktivitas investasi	(324.902)	327.042	402.193
Kas Bersih Digunakan untuk Aktivitas Investasi	(382.836.665)	(524.398.946)	(260.726.555)
Arus Kas Dari Aktivitas Pendanaan			
Penerimaan pinjaman jangka panjang	431.112.338	206.260.009	88.626.720
Penerimaan utang bank dan lembaga keuangan	181.946.307	39.759.949	21.177.510
Penerimaan Obligasi – bersih	200.259.361	-	-
Pembayaran pinjaman jangka panjang	(228.479.260)	(124.540.535)	(95.327.587)
Pembayaran utang bank dan lembaga keuangan	(142.398.200)	(37.336.500)	(54.111.386)
Hasil dari penawaran umum saham perdana, bersih	-	-	351.880.484
Pembayaran biaya pengembalian pesawat	(6.677.864)	(6.559.941)	(18.491.510)
Pembayaran dividen kepada pemegang saham minoritas	-	-	-
Kenaikan kas yang dibatasi penggunaannya	(1.710.965)	(933.748)	(1.079.357)
Pembayaran untuk aktivitas pendanaan lainnya	(1.776.784)	(1.191.279)	-
Kas Bersih Diperoleh dari (Digunakan untuk) Aktivitas Pendanaan	432.274.934	75.457.956	292.674.875
Kenaikan (Penurunan) Bersih Kas dan Setara Kas	188.464.192	(84.255.435)	276.214.273

Kas Bersih Diperoleh dari Aktivitas Operasi

Pada tahun yang berakhir 31 Desember 2013, arus kas diperoleh dari aktivitas operasi sebesar USD139.025.923, terutama berasal dari penerimaan kas dari pelanggan sebesar USD3.828.013.062, pembayaran kas pada pemasok sebesar USD3.204.353.979 dan pembayaran kepada karyawan sebesar USD425.242.885. Hal ini seiring dengan peningkatan produksi Perseroan maka penerimaan kas dari pelanggan juga terjadi peningkatan yang didukung dengan meningkatnya pengenalan merek dari pelanggan dan pengakuan berupa penghargaan dari pihak ketiga.

Pada tahun yang berakhir 31 Desember 2012, arus kas diperoleh dari aktivitas operasi sebesar USD364.685.555, terutama berasal dari penerimaan kas dari pelanggan sebesar USD3.303.464.135, pembayaran kas pada pemasok sebesar USD2.520.504.898 dan pembayaran kepada karyawan sebesar USD390.157.600. Hal ini dimungkinkan oleh peningkatan kinerja keuangan di tahun 2012, dimana seiring dengan peningkatan produksi Perseroan maka penerimaan kas dari pelanggan juga terjadi peningkatan.

Pada tahun yang berakhir 31 Desember 2011, arus kas diperoleh dari aktivitas operasi sebesar USD244.265.953, terutama berasal dari penerimaan kas dari pelanggan sebesar USD2.796.651.611, pembayaran kas pada pemasok sebesar USD2.125.758.229 dan pembayaran kepada karyawan sebesar USD398.700.186. Hal ini dimungkinkan oleh peningkatan kinerja keuangan di tahun 2011, dimana seiring dengan peningkatan produksi Perseroan maka penerimaan kas dari pelanggan juga terjadi peningkatan.

Kas Bersih Digunakan untuk Aktivitas Investasi

Pada tahun yang berakhir 31 Desember 2013, arus kas digunakan dari aktivitas investasi sebesar USD382.836.665, terutama untuk uang muka pembelian pesawat sebesar USD442.858.026 dan pengeluaran untuk dana pemeliharaan pesawat sebesar USD235.312.053, sedangkan penerimaan kembali terutama berasal dari penerimaan pengembalian uang muka pembelian pesawat atas pesawat yang *delivery* tahun 2013 sebesar USD398.739.049 dan penerimaan pengembalian dana pemeliharaan pesawat sebesar USD41.931.995. Hal ini seiring dengan ekspansi armada Garuda Indonesia.

Pada tahun yang berakhir pada 31 Desember 2012, arus kas digunakan dari aktivitas investasi sebesar USD524.398.946 untuk uang muka pembelian pesawat sebesar USD373.812.834 dan pengeluaran untuk dana pemeliharaan pesawat sebesar USD180.440.276, sedangkan penerimaan kembali terutama berasal dari penerimaan pengembalian uang muka pembelian pesawat sebesar USD 73.495.873 dan penerimaan pengembalian dana pemeliharaan pesawat USD17.143.158. Hal ini seiring dengan ekspansi armada Garuda Indonesia.

Pada tahun yang berakhir pada 31 Desember 2011, arus kas digunakan dari aktivitas investasi sebesar USD260.726.555 untuk uang muka pembelian pesawat sebesar USD126.434.521 dan pengeluaran untuk dana pemeliharaan pesawat sebesar USD135.674.590, sedangkan penerimaan kembali terutama berasal dari penerimaan bunga sebesar USD19.547.233, hasil penjualan aset tetap USD27.098.561, dan penerimaan pengembalian dana pemeliharaan pesawat USD17.823.908. Hal ini seiring dengan ekspansi armada Garuda Indonesia.

Kas Bersih Diperoleh dari Aktivitas Pendanaan

Pada tahun yang berakhir 31 Desember 2013, arus kas diperoleh dari aktivitas pendanaan sebesar USD432.274.934, terutama terdiri dari penerimaan pinjaman jangka panjang sebesar USD 813.318.006, dimana sebesar USD431.112.338 dari penerimaan pinjaman jangka panjang, sebesar USD181.946.307 penerimaan utang bank dan lembaga keuangan, dan USD200.259.361 dari penerimaan obligasi, sedangkan pembayaran pinjaman jangka panjang Perseroan per 31 Desember 2013 sebesar USD370.877.460, dimana sebesar USD228.479.260 digunakan untuk pembayaran pinjaman jangka panjang dan USD142.398.200 untuk pembayaran utang bank dan lembaga keuangan.

Pada tahun yang berakhir pada 31 Desember 2012, arus kas diperoleh dari aktivitas pendanaan sebesar USD75.457.956, terutama terdiri dari pembayaran pinjaman jangka panjang sebesar USD124.540.535 dan sebesar USD246.019.958 merupakan penerimaan pinjaman jangka panjang dan utang bank, dimana sebesar USD39.759.949 dari penerimaan utang bank dan USD206.260.009 dari penerimaan pinjaman jangka panjang.

Pada tahun yang berakhir pada 31 Desember 2011, arus kas diperoleh dari aktivitas pendanaan sebesar USD292.674.875, terutama terdiri dari USD95.327.587 untuk pembayaran hutang jangka panjang dimana sebesar USD21.177.510 dari penerimaan utang bank, USD88.626.720 dari penerimaan pinjaman jangka panjang, dan USD351.880.484 dari hasil dari IPO, bersih.

F. Modal Kerja

Karena sifat bisnis Perseroan, liabilitas jangka pendek Perseroan saat ini umumnya akan melebihi aset lancar. Pada tanggal 31 Desember 2013, liabilitas jangka pendek Perseroan melebihi aset lancar sebesar USD164.756.844. Liabilitas jangka pendek ini terutama berasal dari beban akrual, pendapatan ditangguhkan untuk penerbangan berjadwal dan haji dan porsi pinjaman jangka panjang saat ini dan utang sewa guna usaha yang dikeluarkan untuk pengembangan armada pesawat. Bagian dari pengembalian pinjaman dan utang sewa guna usaha yang jatuh tempo dalam 12 bulan berikutnya dari tanggal Laporan Posisi Keuangan Konsolidasian disajikan sebagai liabilitas jangka pendek pada Laporan Posisi Keuangan Konsolidasian Perseroan.

Pada tahun-tahun yang berakhir pada 2011, 2012 dan 2013 dan Perseroan memiliki arus kas bersih dari aktivitas operasi sebesar USD244.265.953, USD364.685.555 dan USD139.025.923, dan pendapatan diterima di muka dari jasa penerbangan berjadwal dan lain-lain sebesar USD158.862.887, USD162.270.578 dan USD169.265.396.

G. Belanja Modal

Pada tanggal 31 Desember 2013, realisasi belanja modal yang sudah dikeluarkan oleh Perseroan sebesar USD203.228.299, tidak termasuk komitmen pembelian armada pesawat berdasarkan perjanjian pembelian dengan produsen pesawat. Belanja modal tersebut diantaranya adalah kapitalisasi biaya rangka pesawat pengembangan aset sewa dan aset pemeliharaan. 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 beban 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. Sumber dana pembelian barang modal Perseroan berasal dari rencana PUT I Perseroan pada tahun 2014, pinjaman komersial dan laba ditahan milik Perseroan. Dengan pembelian barang modal (pesawat baru) diharapkan dapat meningkatkan efisiensi terhadap biaya pemeliharaan dan bahan bakar sehingga dapat membantu meningkatkan profitabilitas Perseroan.

H. Kuasi Reorganisasi

Sebagai dampak memburuknya kondisi ekonomi di Indonesia sejak pertengahan tahun 1997 dan dampak negatif lainnya, Perseroan memiliki akumulasi defisit sebesar USD1.385.459.977. Para pemegang saham Perseroan menyetujui dilakukannya kuasi reorganisasi pada tanggal 1 Januari 2012, dalam rangka mengeliminasi akumulasi kerugian mengacu pada Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) No. 51 (revisi 2003). Selanjutnya, Perseroan mengajukan pengurangan nilai nominal per saham dari Rp 500 menjadi Rp 459, tanpa mengurangi jumlah saham yang beredar. Penurunan nilai nominal saham tersebut menghasilkan tambahan modal disetor sebesar USD459.852 pada tanggal 1 Januari 2012.

Sesuai dengan peraturan yang berlaku, pelaksanaan kuasi-reorganisasi dan penurunan nilai nominal saham Perseroan harus mendapat persetujuan dari para pemegang saham Perseroan dan Menkumham sebelum hal tersebut berlaku. Berdasarkan akta Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa (RUPSLB) No. 1 tanggal 28 Juni 2012 yang dibuat dihadapan Aulia Taufani SH., Notaris di Tangerang, para pemegang saham Perseroan, telah menyetujui pelaksanaan kuasi-reorganisasi per tanggal 1 Januari 2012 dan penurunan modal saham. Akta ini telah memperoleh persetujuan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-66159.AH.01.02. Tahun 2012 tanggal 27 Desember 2012. Lebih

lanjut, Perseroan telah memperoleh persetujuan dari Presiden Republik Indonesia yang dituangkan dalam Peraturan Pemerintah No. 114 Tahun 2012 tanggal 27 Desember 2012, yang diumumkan dalam Lembaran Negara Republik Indonesia No. 287 tahun 2012.

Selanjutnya, Perseroan melakukan penilaian kembali laporan keuangan konsolidasian per tanggal 1 Januari 2012, ke nilai wajar yang dilakukan oleh penilai independen. Dampak penyesuaian atas nilai wajar aset tersebut, menyebabkan kenaikan aset sebesar USD44.963.385. Berikut daftar aset yang mengalami penyesuaian atas nilai wajarnya:

(dalam USD)

Aset	Penilai	Kenaikan Revaluasi
Persediaan	KJPP Doli Siregar & Rekan	7.315.622
Dana Perawatan Pesawat dan Uang Jaminan	KJPP Doli Siregar & Rekan	11.923.653
Investasi Pada Perusahaan Asosiasi	KJPP Doli Siregar & Rekan	522.676
Aset Keuangan Lain	KJPP Doli Siregar & Rekan	1.141.984
Aset Tetap	KJPP Doli Siregar & Rekan	23.989.249
Aset Lain-Lain Bersih	KJPP Doli Siregar & Rekan	70.201
Total		44.963.385

Tidak terdapat penyesuaian atas nilai liabilitas pada tanggal 1 Januari 2012, karena jumlah tercatat sebelum kuasi-reorganisasi telah mencerminkan nilai wajarnya.

Dengan kuasi-reorganisasi tersebut, Perseroan mengeliminasi defisit per tanggal 1 Januari 2012 sebesar USD1.385.459.977, dengan komponen ekuitas sebagai berikut:

(dalam USD)

Aset	Kenaikan Revaluasi
Defisit	(1.385.459.977)
Selisih Penilaian Kembali Aset dan Liabilitas	44.963.385
Opsi Saham	2.278.677
Komponen Ekuitas Lainnya – Surplus Revaluasi	83.793.914
Tambahan Modal Disetor	108.518.998
Modal ditempatkan dan disetor	1.145.905.003
Total	-

I. Manajemen Risiko Pasar

Perseroan memiliki eksposur terhadap risiko pasar yaitu diantaranya risiko harga bahan bakar pesawat, risiko nilai tukar mata uang, dan risiko tingkat bunga.

Perseroan melakukan transaksi lindung nilai atas *Fuel Call Option* untuk mengelola risiko harga bahan bakar pesawat khusus untuk penerbangan Haji saja pada tahun 2012, serta penerbangan Haji dan Regular pada tahun 2013. Tidak terdapat saldo transaksi lindung nilai pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012 karena seluruh transaksi *fuel hedging* selama periode satu tahun telah *matured* pada akhir tahun (31 Desember).

1. Risiko Harga Bahan Bakar Pesawat

Risiko harga bahan bakar pesawat didefinisikan sebagai penurunan nilai aset/pendapatan atau peningkatan nilai liabilitas/pengeluaran yang disebabkan perubahan harga komoditi bahan bakar.

Paparan risiko Perseroan dari harga bahan bakar pesawat adalah menggunakan referensi pasar dengan 100% harga mengambang, sehingga fluktuasi kenaikan harga akan sangat berdampak signifikan terhadap pencapaian target Perseroan. Biaya harga bahan bakar pesawat merupakan komponen biaya yang terbesar dalam struktur biaya Perseroan selain biaya sewa dan perawatan pesawat. Komposisi biaya bahan bakar untuk saat ini di kisaran 30% - 40% dari rata-rata biaya operasional Perseroan.

Strategi untuk meminimalisir risiko fluktuasi kenaikan harga yang dilakukan oleh Perseroan pada saat ini adalah dengan melakukan lindung nilai arus kas dengan instrumen lindung nilai "*plain vanilla call option*", khusus untuk penerbangan haji dan regular. Risiko tersebut diantisipasi dengan mengukur harga *Mark to Market* yang dihasilkan setiap bulan saat jatuh tempo transaksi.

Selain upaya mengurangi risiko pergerakan harga melalui transaksi lindung nilai, Perseroan 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 Perseroan.

2. Risiko Nilai Tukar Mata Uang Non-Fungsional

Risiko nilai tukar mata uang non-fungsional didefinisikan sebagai penurunan nilai aset/pendapatan atau peningkatan nilai liabilitas/pengeluaran yang disebabkan fluktuasi nilai tukar mata uang nonfungsional tersebut.

Sebagai perusahaan jasa penerbangan kelas internasional, Perseroan 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 non-fungsional terhadap mata uang lainnya sangat mempengaruhi laporan keuangan konsolidasian Perseroan.

Kebijakan berkaitan dengan risiko nilai tukar yang saat ini dijalankan adalah secara alami (tanpa lindung nilai) yaitu:

- Perseroan memanfaatkan peluang harga pasar nilai tukar mata uang lainnya (*multi currency*) untuk menutup kemungkinan risiko melemahnya nilai tukar fungsional dan begitu sebaliknya, sehingga secara alami risiko adanya pergerakan nilai tukar mata uang non-fungsional dapat saling mengimbangi. Transaksi valuta mata uang dapat dilakukan dengan selalu mempertimbangkan kurs yang menguntungkan Perseroan.
- Perseroan mengatur risiko dengan berusaha menyelaraskan penerimaan dan pembayaran untuk setiap jenis mata uang.

3. Risiko Suku Bunga

Risiko suku bunga didefinisikan sebagai penurunan nilai aset/pendapatan atau peningkatan nilai liabilitas/pengeluaran yang disebabkan perubahan tingkat suku bunga.

Pendapatan Perseroan dipengaruhi oleh beban 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 bunga yang harus dibayar oleh Perseroan.

Kebijakan Perseroan 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 31 Desember 2013 belum berjalan meskipun kebijakan lindung nilai risiko tingkat suku bunga sudah disetujui oleh manajemen Perseroan. Hal ini disebabkan selama tahun 2012 tingkat suku bunga LIBOR di pasar sangat rendah sebagai dampak dari melemahnya perekonomian dunia. Dengan demikian Perseroan dapat memanfaatkan tingkat suku bunga yang rendah sehingga dapat menekan beban bunga.

4. Risiko Likuiditas

Risiko Likuiditas didefinisikan sebagai ketidakmampuan Perseroan untuk memenuhi liabilitas keuangannya yang selanjutnya mengakibatkan Perseroan tidak dapat memanfaatkan peluang investasi atau tidak dapat memenuhi liabilitas keuangan jangka pendek yang pada akhirnya mengakibatkan default, peminjaman yang berlebihan atau tingkat suku bunga yang buruk.

Dalam mengelola risiko likuiditas, Perseroan memantau dan menjaga tingkat kas dan setara kas yang dianggap memadai untuk membiayai operasional Perseroan.

Perseroan 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 utang bank.

5. Risiko Kredit

Risiko kredit yang dihadapi Perseroan adalah risiko ketidakmampuan dari debitur untuk memenuhi liabilitas keuangan mereka sesuai dengan persyaratan-persyaratan yang telah disepakati bersama.

Eksposur tersebut terutama berasal dari:

- risiko pelanggan akan gagal memenuhi liabilitasnya,
- risiko dana atau instrumen keuangan tidak diserahkan oleh rekanan sebagaimana yang diharapkan.

Risiko kredit transaksi dari investasi 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.

Perseroan memiliki strategi mitigasi atas risiko kredit dengan melakukan hubungan usaha hanya dengan pihak ketiga yang kredibel. Seluruh lawan transaksi wajib mendapatkan persetujuan sebelumnya dari manajemen sebelum kesepakatan dapat dilakukan. Batasan lawan transaksi (jumlah dan waktu kredit) harus ditetapkan terhadap masing-masing lawan transaksi dan ditelaah setiap tahun oleh manajemen. Di samping itu, saldo piutang dimonitor secara berkelanjutan untuk mengurangi eksposur piutang bermasalah.

Resiko kredit pada dana likuid terbatas karena *counterparty* adalah bank dengan peringkat kredit tinggi yang dinilai oleh lembaga pemeringkat kredit.

J. Kondisi Perekonomian dan Efek Inflasi

Perekonomian Indonesia sepanjang 2013 tumbuh sebesar 5,8%, lebih rendah dibandingkan realisasi tahun 2012 sebesar 6,2%. Hal ini disebabkan oleh peningkatan tingkat inflasi serta pelemahan mata uang Rupiah yang dikarenakan oleh defisit *current account* dan arus balik modal ke Amerika Serikat terkait dengan isu penghapusan/pengurangan program stimulus Fed sepanjang tahun 2013. Meskipun menurun, secara keseluruhan kinerja perekonomian Indonesia masih tetap yang terbaik setelah Cina di antara negara-negara yang tergabung dalam G-20. Dari sisi moneter, Bank Indonesia telah meningkatkan tingkat suku bunga acuan BI rate menjadi 7,5% atau sebesar 175 basis point sejak Juni 2013 dalam usahanya untuk menjaga tingkat inflasi, menstabilkan nilai mata uang Rupiah serta mengurangi defisit *current account*.

Namun ke depannya, Perseroan tetap optimistis dengan prospek ekonomi di mana pertumbuhannya diproyeksikan pada kisaran 5,8% sampai 6,1% pada tahun 2014. Hal ini dikarenakan Indonesia, dengan basis penduduk yang muda dan produktif, masih merupakan salah satu tujuan investasi yang paling diminati oleh investor-investor asing.

V. RISIKO USAHA

Dalam menjalankan kegiatan usaha, Perseroan menyadari bahwa risiko merupakan bagian yang tidak terpisahkan dalam setiap kegiatan operasionalnya dan dapat mempengaruhi hasil usaha dan kinerja Perseroan. Risiko risiko tersebut dibagi menjadi 4 kelompok yaitu risiko terkait kegiatan usaha perseroan, risiko terkait industri penerbangan, risiko terkait Indonesia dan risiko terkait investasi pada saham perseroan. Berikut merupakan penjelasan dari masing-masing risiko usaha material yang dihadapi oleh Perseroan yang telah disusun berdasarkan bobot dari masing-masing risiko terhadap kinerja keuangan Perseroan, dimulai dari risiko utama Perseroan.

Risiko Terkait Kegiatan Usaha Perseroan

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

Walaupun 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. Untuk mengurangi kepadatan penerbangan di Bandara Soekarno-Hatta, pada tanggal 10 Januari 2014, Bandara Halim Perdanakusuma dioperasikan kembali untuk penerbangan berjadwal dalam Negeri. Mengingat saat ini, Bandara Halim Perdanakusuma juga masih melayani penerbangan militer dan VIP, maka kapasitas *runway* di Bandara Halim Perdanakusuma masih terbatas.

Kemampuan Perseroan dalam melakukan ekspansi, meningkatkan utilisasi, meningkatkan OTP, serta untuk 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, termasuk:

- kapasitas *slot* pendaratan di bandara-bandara yang dilayani oleh Perseroan, khususnya Bandara Internasional Soekarno-Hatta di Jakarta dan Bandara Internasional Ngurah-Rai di Denpasar, Bali;
- kapasitas terminal penumpang di setiap bandara yang dilayani Perseroan, khususnya di Bandara Internasional Soekarno-Hatta di Jakarta;
- fasilitas layanan penumpang di Bandara Internasional Soekarno-Hatta di 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 Jakarta;
- kualitas pengendali lalu lintas udara (*Air Traffic Controller*) nasional;
- kualitas sistem navigasi dan pengendalian lalu lintas pesawat di bandara-bandara Indonesia; dan
- batasan pada panjang dan/atau kekuatan landasan, sehingga akan mempengaruhi kapasitas muatan.

Apabila salah satu dari faktor-faktor diatas tidak memadai, maka akan mengurangi kemampuan Perseroan untuk melakukan ekspansi rute atau untuk meningkatkan frekuensi penerbangan pada rute yang telah tersedia, meningkatkan OTP serta untuk menyediakan sarana transportasi udara yang aman, nyaman dan efisien.

2. Sumber utama pasokan bahan bakar berasal dari Pertamina.

Beban bahan bakar pesawat terbang mewakili 38%, 38% dan 39% dari beban operasional di tahun 2011, 2012 dan 2013. Perseroan mendapatkan pengadaan sekitar 72% bahan bakar sesuai dengan perjanjian yang dibuat dengan Pertamina, termasuk semua bahan bakar yang diperlukan untuk penerbangan di rute domestik. Perseroan telah melakukan perjanjian pasokan bahan bakar selama lima tahun dengan Pertamina dan perjanjian pasokan bahan bakar selama dua tahun dengan beberapa pemasok internasional. Apabila periode waktu perjanjian pasokan bahan bakar dengan pemasok internasional akan berakhir, Perseroan melakukan tender ulang untuk mendapatkan harga terbaik. Pembayaran kepada pemasok bahan bakar dengan pemasok internasional menggunakan mata uang dolar Amerika Serikat dan mata uang lokal. Perjanjian pasokan bahan bakar dengan Pertamina ditinjau secara periodik dan pembayaran dilakukan dalam Rupiah untuk penggunaan penerbangan pada rute domestik dan harga yang ditetapkan dalam dolar Amerika Serikat untuk penggunaan penerbangan pada rute internasional. Harga bahan bakar internasional umumnya ditetapkan dengan mengacu pada harga dasar rata-rata minyak yang diperdagangkan di Singapura, Teluk Arab, Saudi Arabia, dan Belanda, yang dipublikasikan oleh Platts (MOPS, MOPAG, ARAMCO, Rotterdam). Harga bahan bakar domestik ditetapkan dengan mengacu pada harga posting yang ditentukan oleh Pertamina berdasarkan kebijakannya sendiri. Selain itu, dalam perjanjian pasokan bahan bakar, Pertamina juga memberikan diskon tetap untuk harga posting produksi dalam negeri Pertamina.

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.

Hanya sebagian dari perjanjian pasokan bahan bakar internasional mewajibkan adanya pembayaran di muka terhadap pengiriman bahan bakar, sedangkan perjanjian pasokan domestik dengan Pertamina saat ini mengizinkan 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 utang subordinasi jangka panjang pada restrukturisasi utang 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.

3. *Tingginya tingkat utang dan pembayaran kewajiban tetap dapat mempengaruhi kemampuan Perseroan dalam penerapan strategi Perseroan.*

Perseroan memiliki tingkat utang dan kewajiban tetap lainnya yang cukup tinggi. Selain itu, Perseroan juga perlu menambah jumlah utang dan kewajiban tetap yang cukup signifikan untuk mendukung penerapan strategi pertumbuhan Perseroan.

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

- mempengaruhi kemampuan Perseroan untuk mendapatkan tambahan pendanaan untuk mendukung rencana ekspansi dan modal kerja dan keperluan lainnya;
- 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 utang Perseroan memiliki beban bunga yang mengambang;
- menempatkan Perseroan di posisi yang kurang kompetitif dibandingkan pesaing lain yang memiliki tingkat utang 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 utang 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 di luar kendali Perseroan. Sebagai contoh, ketidakstabilan politik, memburuknya ekonomi, 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 signifikan dari operasi bisnisnya dan apabila hal tersebut terjadi dapat berdampak negatif yang bersifat material terhadap bisnis, kondisi keuangan, serta kegiatan usaha Perseroan.

Selain pembayaran utang yang sudah ada, di masa depan, Perseroan akan tetap membutuhkan tambahan pinjaman yang mungkin akan mengakibatkan Perseroan harus tunduk pada pembatasan-pembatasan (*covenants*) tambahan. Pembatasan-pembatasan tersebut dapat mengurangi fleksibilitas Perseroan dalam mengimplementasikan strategi yang diinginkan. Tambahan pinjaman juga mungkin akan dibutuhkan Perseroan untuk melakukan *refinancing* atas utang-utang yang sudah ada. Akan tetapi, Perseroan tidak dapat memastikan bahwa Perseroan akan mampu melakukan *refinancing* dengan biaya yang lebih rendah dan/atau *refinancing* akan didapat tepat waktu.

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

Sebagai perusahaan jasa penerbangan, Perseroan diatur oleh Pemerintah melalui, antara lain, Kemenhub melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Udara ("DJPU"). Kemenhub merupakan otoritas yang bertanggung jawab untuk mengatur sektor penerbangan Indonesia, antara lain, menerbitkan izin 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 (*fuel surcharge*) bagi penumpang domestik dan jasa kargo dan menyetujui perjanjian bilateral internasional terkait transportasi udara dengan negara lain.

Sebelum April 2010, Perseroan diizinkan untuk membebaskan kepada penumpang tambahan beban bahan bakar dalam penetapan batas harga kelas ekonomi. Namun, sejak April 2010, Perseroan tidak diperbolehkan untuk menambah tambahan beban bahan bakar terhadap batas atas tarif kelas ekonomi yang telah ditetapkan. Batas atas untuk tarif kelas ekonomi saat ini hanya dapat disesuaikan pada saat harga bahan bakar atau nilai tukar Rupiah terhadap Dolar Amerika Serikat melebihi beberapa acuan yang ditetapkan oleh DJPU untuk jangka waktu tiga bulan berturut-turut, setelah itu Perseroan dapat mengajukan permohonan kepada DJPU untuk adanya kenaikan batas atas tarif kelas ekonomi. Setiap kenaikan tersebut harus terlebih dahulu ditinjau dan disetujui oleh DJPU sesuai dengan pertimbangannya dan dikondisikan pada harga bahan bakar yang lebih tinggi atau nilai tukar Rupiah terhadap Dolar Amerika Serikat. 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 lebih tinggi.

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 yang ada saat ini 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.

5. 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 percaya 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 untuk merekrut, mempertahankan, dan memotivasi karyawan kunci ini. Selain itu, Perseroan juga perlu meningkatkan pelatihan usaha Perseroan bagi karyawan kunci 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 untuk mempertahankan dan meningkatkan tingkat pemanfaatan pesawat dan OTP. Ketidakmampuan Perseroan dalam merekrut, melatih, mempertahankan, dan memotivasi personil kunci ini dapat berdampak negatif terhadap kegiatan usaha, kondisi keuangan, dan hasil usaha Perseroan.

6. Perseroan sangat bergantung pada sistem Teknologi Informasi (TI) dalam menjalankan bisnisnya dan setiap kegagalan pada sistem TI ini dapat mempengaruhi bisnis Perseroan.

Perseroan bergantung pada sistem TI untuk menjalankan bisnisnya, termasuk:

- *Passenger Service Solution* (PSS) yang menyediakan fungsi reservasi, penyediaan tiket, ketersediaan tempat duduk dan kontrol keberangkatan yang memudahkan Perseroan untuk mengatur jadwal penerbangan dan penempatan penumpang, serta menyediakan Perseroan *platform* pendistribusian tiket;
- Sistem pemesanan dan pembayaran tiket secara online (*Internet Booking Engine*/IBE) yang menyediakan fasilitas mulai dari reservasi, *e-ticketing*, sampai pembayaran secara *on line*;
- sistem manajemen pendapatan menyediakan analisis data pasar (termasuk perubahan pada tarif airline partner dan pesaing) untuk memudahkan Perseroan dalam mengembangkan segmentasi harga pada tarif dan alokasi ketersediaan tempat duduk dari seluruh segmen-segmen harga dengan tujuan untuk memaksimalkan *yield* penumpang secara efektif; dan
- sistem penyimpanan data yang bertujuan untuk secara efektif mengambil dan mengintegrasikan informasi dari data keuangan, pasar dan operasi Perseroan.

Saat ini Perseroan telah mengimplementasikan secara penuh tiket elektronik (*e-ticket*). Website dan sistem reservasi Perseroan harus dapat menampung volume lalu lintas yang tinggi dan mampu menyampaikan informasi penerbangan secara *reliable*. Sehingga hambatan atau gangguan pada sistem PSS atau sistem telekomunikasi yang signifikan atau berulang dapat mengurangi daya tarik Perseroan dan dapat menyebabkan pelanggan Perseroan membeli tiket dari maskapai penerbangan lain. Setiap masalah dalam sistem ini dapat mengakibatkan hilangnya beberapa data pelanggan, meningkatkan beban dan dapat berdampak negatif terhadap bisnis, kondisi keuangan dan hasil usaha Perseroan.

Sistem TI Perseroan berhubungan dengan perpindahan informasi penting ke jaringan publik. Tingginya kemampuan penggunaan komputer, penemuan terbaru, adanya ancaman dari *hacker* (peretas) atau pengembangan lainnya dapat membahayakan atau melanggar sistem keamanan dan data pribadi yang tersimpan pada sistem tersebut. Siapapun yang dapat mengambil informasi penting atau mengganggu pelayanan atau usaha Perseroan dapat mengganggu keamanan sistem TI 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 berfungsinya komputer telah didistribusikan atau disebarluaskan melalui internet, virus komputer dapat masuk ke dalam sistem Perseroan atau sistem pihak ketiga, yang dapat mengganggu kegiatan usaha Perseroan atau mengakibatkan tidak dapat diaksesnya sistem Perseroan oleh pihak ketiga. Perseroan mungkin diharuskan untuk meningkatkan modal yang signifikan dan sumber lain untuk melindungi dari ancaman pelanggaran keamanan atau untuk mengurangi permasalahan yang diakibatkan dari pelanggaran keamanan. Sistem keamanan TI Perseroan 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.

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

Pendapatan dari penerbangan haji mendominasi pendapatan usaha Perseroan yang berasal dari penerbangan tidak terjadwal. 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 Agama.

Pengangkutan jemaah haji saat ini sudah bukan monopoli Perseroan karena Perseroan harus mengikuti proses tender angkutan udara haji (dari Indonesia ke Arab Saudi) yang diselenggarakan oleh Kementerian Agama dimana tender ini dibuka untuk umum bagi semua maskapai penerbangan yang beroperasi di Indonesia. Keputusan pemenang tender diumumkan oleh tim dari Kementerian Agama.

Besarnya tarif angkutan haji yang diajukan kepada Kementerian Agama sangat bergantung kepada komponen biaya penerbangan, terutama biaya bahan bakar dan sewa pesawat, yang nantinya besaran tarif angkutan haji tersebut ditentukan setelah dilakukan negosiasi oleh Kementerian Agama.

Pada tahun 2013, Kementerian Haji Arab Saudi mengeluarkan kebijakan pengurangan 20% kuota jemaah haji untuk seluruh negara anggota Organisasi Konferensi Islam ("OKI"), termasuk Indonesia. Pengurangan kuota ini diprediksi akan terjadi sampai dengan 3 tahun kedepan, dimana hal ini terjadi karena adanya proses renovasi Masjidil Haram di Saudi Arabia. Pengurangan kuota ini akan mengurangi jumlah jemaah haji yang akan diangkut oleh Perseroan dari setiap embarkasi yang ditetapkan sehingga pendapatan usaha Perseroan dari penerbangan tidak terjadwal akan mengalami penurunan.

Perseroan tidak dapat memastikan bahwa pengurangan kuota jemaah haji akan berlangsung lebih lama dari yang direncanakan atau apabila Kementerian Haji Arab Saudi akan mengeluarkan kebijakan lainnya mengenai pengurangan kuota jemaah haji di masa mendatang, dimana hal ini dapat mempengaruhi bisnis, prospek, kondisi keuangan dan hasil usaha Perseroan secara negatif.

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

Sebagian besar penerbangan Perseroan beroperasi dari Bandara Internasional Soekarno-Hatta dan Ngurah-Rai, yang dioperasikan oleh BUMN yaitu, PT Angkasa Pura II (Persero) ("Angkasa Pura II") dan PT Angkasa Pura I (Persero) ("Angkasa Pura 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 utang usaha Perseroan terhadap Angkasa Pura I dan Angkasa Pura II telah dikonversi menjadi ekuitas Perseroan dan baru-baru ini, beberapa utang usaha Perseroan terhadap Pertamina, Angkasa Pura I dan Angkasa Pura II telah dikonversikan menjadi utang subordinasi jangka panjang dimana telah membantu Perseroan dalam meningkatkan posisi keuangan Perseroan.

Perseroan tidak dapat memastikan bahwa Perseroan akan terus mendapatkan bantuan keuangan dan pelayanan penting dari Pemerintah dan institusi lain yang dimiliki dan dikendalikan oleh Pemerintah. Apabila bantuan keuangan dan beberapa pelayanan penting tersebut tidak diberikan kepada Perseroan atau tidak diberikan dalam kondisi yang menguntungkan Perseroan, maka 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.

9. Beban bunga dapat berdampak negatif terhadap profitabilitas Perseroan.

Sebagian besar utang 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 tingkat suku bunga acuan seperti LIBOR dan JIBOR, sebagai akibat dari perubahan tersebut pada pendapatan dan beban bunga yang berasal dari deposito jangka pendek dan aset dan kewajiban yang berbunga. Selain itu Perseroan juga memiliki risiko pendanaan kembali pada tingkat suku bunga yang lebih tinggi. Suku bunga mengambang atas saldo utang 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.

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

Menurut ketentuan perjanjian pembelian pesawat dengan manufaktur pesawat (Boeing, Airbus, Bombardier dan ATR) harga perolehan harus disesuaikan dengan, antara lain, inflasi dan indeks gaji, 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.

Risiko Terkait Industri Penerbangan**1. Industri penerbangan sangat kompetitif**

Perseroan menghadapi berbagai tingkat persaingan dari FSC di pasar yang dilayani oleh Perseroan dan LCC di pasar yang dilayani oleh Entitas Anak-nya, yaitu Citilink. 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 merek 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.

Dari waktu ke waktu, beberapa rute domestik dan internasional juga menghadapi diskon tarif atau promosi harga yang signifikan yang dapat mengurangi *yield* Perseroan. Masuknya maskapai penerbangan baru, baik FSC maupun 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 merek Garuda Indonesia dan LCC entitas anak Perseroan dengan menggunakan merek 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.

Di masa lalu, biaya 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 serta 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 ketersediaan beban dan bahan bakar di masa yang akan datang tidak dapat diprediksi dengan pasti. Perseroan telah berusaha untuk mengurangi eksposur terhadap resiko ini dengan transaksi lindung nilai (*hedging*) bahan bakar yang dimulai pada tahun 2009. Tujuan lindung nilai adalah untuk menjamin kepastian harga bahan bakar dan sebagai proteksi terhadap risiko yang bisa lebih rentan di masa depan. Kebijakan lindung nilai merupakan bagian dari implementasi GCG perusahaan dalam pelaksanaan manajemen risiko. Akan tetapi di satu sisi, Perseroan mungkin tidak dapat mengenakan kenaikan beban bahan bakar kepada pelanggan secara optimum di masa yang akan datang karena industri penerbangan yang sangat kompetitif. Setiap hal tersebut diatas dapat berdampak negatif yang bersifat material terhadap bisnis, kondisi keuangan dan hasil usaha Perseroan.

3. *Bisnis penerbangan ditandai dengan biaya tetap yang tinggi.*

Bisnis penerbangan pada umumnya ditandai dengan biaya tetap yang tinggi, termasuk pembayaran sewa guna usaha pembiayaan dan sewa guna operasi untuk armada pesawat dan mesin. Biaya yang terkait dengan operasi penerbangan Perseroan tidak terkait secara langsung dengan jumlah penumpang, sedangkan pendapatan yang dihasilkan dari penerbangan berhubungan langsung dengan jumlah penumpang dan struktur tarif penerbangan. Perubahan yang relatif kecil dalam jumlah penumpang atau harga atau lalu lintas dapat mempengaruhi operasional dan keuangan Perseroan.

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

Kecelakaan atau insiden pesawat terbang tidak hanya melibatkan biaya perbaikan atau penggantian pesawat yang rusak maupun kerugian pelayanan yang dapat bersifat sementara atau permanen, tetapi juga dapat menimbulkan potensi klaim yang signifikan dari penumpang yang terluka dan korban penumpang yang meninggal. Walaupun Perseroan berkeyakinan bahwa Perseroan telah menjaga cakupan asuransi yang cukup tinggi dibandingkan dengan maskapai penerbangan Indonesia lainnya, namun tingkat cakupan asuransi mungkin dapat tidak memadai dan Perseroan mungkin akan 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 dapat berdampak negatif yang bersifat material terhadap hasil operasi 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 dapat mengancam bisnis, reputasi dan hasil usaha Perseroan.

5. *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 pasar 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. Perseroan menghasilkan sebagian besar pendapatan dari penerbangan berjadwal pada semester II setiap tahunnya, dengan permintaan 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. Pendapatan Perseroan dari penerbangan haji yang mendominasi pendapatan usaha dari penerbangan tidak berjadwal berbeda setiap tahunnya mengikuti kalender Hijriah, sehingga kegiatan usaha yang bersifat musiman ini dapat mempengaruhi pendapatan pelayanan penumpang dan profitabilitas Perseroan dari kuartal ke kuartal.

6. *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. Ketidakmampuan 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.

7. *Tambahan beban bahan bakar yang diterapkan oleh Perseroan yang pernah diperkarakan di Indonesia dan beberapa negara lainnya*

Komisi Pengawas Persaingan Usaha ("KPPU") pernah menjatuhkan sanksi denda terhadap Perseroan sebesar Rp187,0 miliar untuk praktek persaingan tidak sehat terkait tambahan beban bahan bakar 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"). Perseroan telah mengajukan keberatan atas putusan KPPU tersebut ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat dan banding sampai Mahkamah Agung.

Pada tanggal 29 Mei 2013, Perseroan telah menerima turunan Putusan No. 613 K/pdt.Sus/2011 tanggal 27 Februari 2012, yang menyatakan bahwa Mahkamah Agung Republik Indonesia menolak permohonan kasasi dari KPPU. Putusan ini telah mengikat dan berkekuatan hukum tetap.

Pada bulan September 2009, KPPU dan *Australian Competition and Consumer Commission* mengajukan tuntutan hukum terhadap Perseroan bersama-sama maskapai penerbangan internasional lain karena diduga terlibat dalam kartel beban tambahan bahan bakar global untuk kargo. Pada bulan Oktober 2009 dan Juni 2010 sidang awal telah diselenggarakan berkenaan dengan tuduhan terhadap Perseroan dan pada tanggal 2 Juni 2010 Pengadilan Negeri New South Wales telah menolak pembelaan Perseroan dan saat ini sedang proses pemeriksaan di Pengadilan Negeri New South Wales.

Jika Perseroan ditemukan telah bertindak melanggar undang-undang anti monopoli atau persaingan usaha baik di Indonesia, Australia, atau wilayah hukum lain, maka Perseroan mungkin dikenakan, antara lain, pengenaan denda yang besar, sanksi administratif, dan ganti rugi kepada perwakilan konsumen atau kelompok konsumen (*class action*) yang dirugikan, pembatasan kegiatan usaha Perseroan di wilayah hukum terkait, pembatalan atau penangguhan lisensi tertentu yang dibutuhkan untuk mengoperasikan bisnis Perseroan di wilayah hukum tersebut, atau sanksi lain. Jika hal ini terjadi, atau jika terdapat pembatasan yang bersifat material yang dikenakan terhadap kemampuan Perseroan untuk menerapkan beban tambahan bahan bakar, bisnis, prospek, profitabilitas, kondisi keuangan dan hasil usaha Perseroan mungkin akan terpengaruh secara material dan negatif.

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

Strategi bisnis Perseroan adalah meningkatkan sinergi armada dan meminimalkan biaya armada melalui standarisasi dan modernisasi. Saat ini, Perseroan mengoperasikan dua jenis pesawat berbadan lebar (*wide-body*), yaitu Boeing 747 dan Airbus 330. Perseroan berniat untuk tidak lagi mengoperasikan armada Boeing 747 secara bertahap dan diganti dengan armada Boeing 777-300 ER dimulai dari tahun 2013 sampai dengan tahun 2016. Perseroan juga mengoperasikan 5 jenis pesawat berbadan sempit (*narrow-body*), yaitu Boeing 737-300, 737-500, 737-800, CJR 1000, dan ATR 72-600. Di masa yang akan datang, Perseroan bermaksud untuk mengganti armada pesawat Boeing 737-300 dan 737-500, dan mengoperasikan hanya tiga jenis pesawat berbadan sempit, Boeing 737-800, CRJ1000 dan ATR 72-600.

Model Boeing 777-300 ER dan 737-800 diproduksi oleh Boeing, model A330 diproduksi oleh Airbus, model CRJ 1000 diproduksi oleh Bombardier serta model ATR 72-600 diproduksi oleh ATR. Mesin yang digunakan oleh armada pesawat Perseroan diproduksi oleh CFM International, S.A. (*joint venture* antara Snecma (SAFRAN Group) dari Perancis dan General Electric dari Amerika Serikat), Rolls-Royce Plc dan Pratt & Whitney. Saat ini Perseroan berniat 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, Airbus, Bombardier dan ATR untuk pembelian tambahan pesawat. Perseroan saat ini sedang meninjau kembali kebutuhan armada pesawat dan kedatangan pesawat baru sesuai dengan perjanjian pembelian yang sudah ada. Jika Perseroan harus melakukan renegotiasi dengan produsen pesawat dan tidak dapat menyelesaikan negosiasi tersebut secara musyawarah, atau pada akhirnya gagal memenuhi kewajiban kontrak di bawah perjanjian pembelian yang ada, maka produsen pesawat mungkin menolak untuk memasok armada pesawat yang akan datang. Selain itu, apabila salah satu diantara produsen pesawat 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 pembelian pesawat dari pemasok lain, Perseroan dapat kehilangan manfaat yang diperoleh dari komposisi armada yang ada saat ini dan mungkin tidak mendapatkan sinergi dan manfaat lain yang diharapkan berasal dari komposisi armada di masa yang akan datang. Tidak ada kepastian bahwa pesawat pengganti akan memiliki keuntungan operasional yang sama seperti pesawat Boeing, Airbus dan Bombardier 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, Bombardier, CFM International S.A, Rolls-Royce Plc atau Pratt & Whitney untuk menyediakan suku cadang yang cukup atau pelayanan dukungan secara tepat waktu.

Bisnis Perseroan juga akan sangat terganggu apabila ditemukan cacat desain atau masalah mekanis yang ditemukan pada model pesawat Boeing, Airbus, Bombardier atau ATR atau mesin CFM International S.A, mesin Rolls-Royce atau mesin Pratt & Whitney 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 ditanggguhkan 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.

Risiko Terkait Indonesia

1. *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 richter pada tahun 2008 dan 2009, terakhir terjadi pada bulan Februari 2009 ketika gempa berkekuatan 7,0 skala richter 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 richter 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 richter melanda Tasikmalaya, Jawa Barat, yang menewaskan sedikitnya 72 jiwa dan gempa berkekuatan 7,6 skala richter melanda Padang Sumatra, yang menewaskan sedikitnya 400 orang dan menimbun ribuan orang di bawah reruntuhan.

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 tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010.

Selanjutnya pada bulan Februari 2014, terjadi letusan Gunung Kelud di Kabupaten Kediri, Jawa Timur. Letusan gunung Kelud tersebut berdampak pada terganggunya penerbangan. Enam bandar udara tidak beroperasi karena landasan tertutup abu vulkanik. Ratusan rute penerbangan juga tidak bisa diterbangi karena dapat membahayakan kinerja mesin pesawat udara. Sehubungan dengan hal tersebut, Dirjen Perhubungan Udara telah mengeluarkan pemberitahuan pada 6 bandara yang terkena dampak aktivitas vulkanologi Gunung Kelud untuk menutup sementara operasional bandara. Akibat dari letusan Gunung Kelud tersebut, Perseroan menghentikan pengoperasian 129 penerbangan dari bandara-bandara yang mengalami penutupan tersebut. Perseroan juga menerapkan kebijakan kepada para penumpang yang melakukan perubahan jadwal penerbangan atau melakukan refund tiket, tidak dikenakan biaya yang biasanya berlaku pada situasi penerbangan normal.

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.

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

Hampir seluruh kewajiban utang, 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 Dolar Amerika Serikat. 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 mendevaluasi Rupiah, atau bahwa setiap tindakan tersebut, 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.

Risiko Terkait Investasi Pada Saham Perseroan

1. Harga perdagangan saham Perseroan dapat berfluktuasi.

Harga perdagangan saham Perseroan dapat terus berfluktuasi. Harga Saham Perseroan, termasuk Saham Baru, dapat meningkat atau menurun sebagai respons terhadap sejumlah peristiwa dan faktor, termasuk persepsi mengenai prospek bisnis Perseroan, hasil usaha Perseroan, faktor yang mempengaruhi industri penerbangan Indonesia secara umum atau Perseroan khususnya, peraturan Pemerintah, kondisi ekonomi di Indonesia, perubahan kebijakan akuntansi dan faktor lainnya yang dibahas dalam Prospektus ini.

2. 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 dan ekspansi armada pesawat.

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.

MANAJEMEN PERSEROAN TELAH MENGUNGKAPKAN SEMUA RISIKO YANG DIHADAPI DAN TELAH DISUSUN BERDASARKAN BOBOT DARI DAMPAK MASING-MASING RISIKO TERHADAP KINERJA KEUANGAN PERSEROAN

VI. KEJADIAN PENTING SETELAH TANGGAL LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN

Tidak ada kejadian penting yang mempunyai dampak cukup material terhadap keadaan keuangan konsolidasian dan hasil usaha Perseroan, yang terjadi setelah tanggal laporan auditor independen tertanggal 10 Maret 2014 atas laporan keuangan konsolidasi Perseroan untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Eny (anggota dari *Deloitte Touche Tohmatsu Limited*), dengan pendapat wajar tanpa pengecualian.



VII. KETERANGAN TENTANG PERSEROAN DAN ENTITAS ANAK

A. 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 di hadapan Raden Kadiman, Notaris di Jakarta, telah disetujui oleh Menteri Kehakiman Republik Indonesia Serikat berdasarkan Surat Keputusan 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 nomor 16) tentang Bentuk-bentuk Usaha Negara menjadi Undang-undang (Lembaran Negara tahun 1969 No. 40), Peraturan Pemerintah nomor 12 tahun 1969 tentang Perusahaan Perseroan (Persero) (Lembaran-Negara tahun 1969 No. 21), Peraturan Pemerintah nomor 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 nomor 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 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 Soeleman Ardjasmita, 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").

Perseroan telah melakukan Penawaran Umum Perdana Saham yang menerbitkan dan menawarkan saham sebesar Rp 4.400.000.000 saham biasa atas nama yang merupakan saham baru dan penjualan saham Perseroan yang dimiliki oleh PT Bank Mandiri (Persero) Tbk sebanyak 1.935.738.000 saham Seri B atas nama dengan nominal Rp 500,00 per lembar saham kepada masyarakat dengan harga penawaran perdana sebesar Rp 750,00 setiap sahamnya, yang telah mendapatkan pernyataan efektif pada tanggal 1 Februari 2011.

Kemudian, Perseroan juga telah melakukan Penawaran Umum Berkelanjutan Obligasi Berkelanjutan I Garuda Indonesia Tahap I Tahun 2013 dengan jumlah pokok sebesar Rp2.000.000.000.000,00 (dua triliun Rupiah) dengan bunga tetap 9,25% per tahun yang jatuh tempo pada tahun 2018 telah memperoleh pernyataan efektif dari OJK pada tanggal 27 Juni 2013. Penawaran Umum Berkelanjutan Obligasi Berkelanjutan I Garuda Indonesia Tahap I Tahun 2013 yang merupakan rangkaian dari Penawaran Umum Berkelanjutan Obligasi Berkelanjutan I Garuda Indonesia Tahun 2013 dengan target dana yang akan dihimpun sebesar Rp4.000.000.000.000,00.

Setelah Perseroan melakukan Penawaran Umum Berkelanjutan Obligasi Berkelanjutan I Garuda Indonesia Tahap I Tahun 2013, Anggaran Dasar Perseroan tidak mengalami perubahan sehingga Anggaran Dasar Perseroan yang berlaku pada saat Prospektus ini diterbitkan adalah sebagaimana ternyata dalam akta-akta sebagai berikut:

- (i) Akta Pernyataan Keputusan Para Pemegang Saham Luar Biasa No. 24 tanggal 16 November 2010, yang dibuat dihadapan Fathiah Helmi, S.H. Notaris di Jakarta, yang telah mendapat persetujuan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-54724.AH.01.02 Tahun 2010 tanggal 22 November 2010, telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0084627.AH.01.09 Tahun 2010 tanggal 22 November 2010, akta mana yang telah mengubah seluruh ketentuan Anggaran Dasar Perseroan dalam rangka penyesuaian dengan ketentuan Peraturan No. IX.J.1;
- (ii) Akta Pernyataan Keputusan Rapat Perubahan Anggaran Dasar No. 22 tanggal 27 September 2011 yang dibuat dihadapan Andalia Farida, S.H., Notaris di Jakarta ("**Akta No. 22/2011**"), yang telah diberitahukan kepada Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Anggaran Dasar No. AHU-AH.01.10-33910 tanggal 21 Oktober 2011 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0085337.AH.01.09.Tahun 2011 tanggal 21 Oktober 2011. Berdasarkan Akta No. 22/2011, Dewan Komisaris telah menyatakan kembali struktur permodalan dan susunan pemegang saham setelah selesainya Penawaran Umum Perdana; dan

- (iii) Akta Pernyataan Keputusan Rapat Perubahan Anggaran Dasar No. 1 tanggal 26 Juli 2012, yang dibuat di hadapan Aulia Taufani, S.H., Notaris di Tangerang, yang telah mendapat persetujuan Menkumham berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-66159.AH.01.02 Tahun 2012 tanggal 27 Desember 2012 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0111973.AH.01.09.Tahun 2012 tanggal 27 Desember 2012 ("Akta No. 1/2012"). Berdasarkan Akta No. 1/2012, para pemegang saham Perseroan telah menyetujui Kuasi Reorganisasi Perseroan sesuai dengan ketentuan PSAK 51 (Revisi 2003) dan Peraturan No. IX.L.1 sehingga mengubah ketentuan Pasal 4 Anggaran Dasar Perseroan tentang Permodalan. Sehubungan dengan pelaksanaan Kuasi Reorganisasi, maka disetujui pengurangan nilai nominal saham Perseroan dari semula sebesar Rp 500,00 menjadi sebesar Rp 459,00.

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:

- Angkutan udara niaga berjadwal untuk penumpang, barang dan pos dalam negeri dan luar negeri;
- Angkutan udara niaga tidak berjadwal untuk penumpang, barang dan pos dalam negeri dan luar negeri;
- Reparasi dan pemeliharaan pesawat udara, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;
- Jasa penunjang operasional angkutan udara niaga, meliputi jasa boga dan tata operasi darat baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;
- Jasa pelayanan sistem informasi yang berkaitan dengan industri penerbangan, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;
- Jasa pelayanan konsultasi yang berkaitan dengan industri penerbangan;
- Jasa layanan pendidikan dan pelatihan yang berkaitan dengan industri penerbangan, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;
- 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:

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

Pada saat Prospektus diterbitkan, seluruh kegiatan usaha Perseroan yang dijalankan saat ini telah sesuai dengan maksud dan tujuan Perseroan yang tercantum dalam Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar Perseroan.

B. Perkembangan Kepemilikan Saham Perseroan Sejak Penawaran Umum Perdana

Perkembangan kepemilikan saham sejak Penawaran Umum Perdana sampai dengan tanggal Prospektus ini diterbitkan adalah sebagai berikut:

Tahun 2011

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/DPR RI/IX/2009 tanggal 16 September 2009, dan persetujuan RUPS yang dituangkan dalam Akta No. 24/2010. Disamping itu, hal ini telah ditetapkan oleh Pemerintah sebagaimana tertuang dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 4 Tahun 2011 tentang Perubahan Struktur Kepemilikan Saham Negara Melalui Penerbitan dan Penjualan Saham Baru Pada Perusahaan Perseroan (Persero) PT Perusahaan Penerbangan Garuda Indonesia. Struktur permodalan dan susunan pemegang saham serta komposisi kepemilikan saham setelah Perseroan melakukan Penawaran Umum Perdana adalah sebagai berikut:

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

Pemegang Saham	Jumlah Saham	Nilai Nominal Rp 500,00 per saham	%
A. Modal Dasar	30.000.000.000	15.000.000.000.000,00	
Saham Seri A Dwiwarna	1	500,00	
Saham Biasa Atas Nama Seri B	29.999.999.999	14.999.999.999.500,00	
B. Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Saham Seri A Dwiwarna			
Negara Republik Indonesia	1	500,00	0,000000004
Saham Biasa Atas Nama Seri B			
Negara Republik Indonesia	15.653.127.999	7.826.563.999.500,00	60,983787492
PT Angkasa Pura II (Persero)	403.634.000	201.817.000.000	1,572537456
PT Angkasa Pura I (Persero)	248.496.000	124.248.000.000	0,968127729
Masyarakat	9.362.429.500	4.681.214.750.000	36,475547320
C. Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	25.667.687.500	12.833.843.750.000,00	100,000000000
D. Saham dalam Portepel	4.332.312.500	2.166.165.250.000,00	
Saham Seri A Dwi Warna	0	0	
Saham Biasa Atas Nama Seri B	4.332.312.500	2.166.165.250.000,00	

Tahun 2012

Perseroan telah memperoleh penetapan dari Pemerintah sehubungan dengan Kuasi Reorganisasi sebagaimana ternyata dalam Akta No. 1/2012, berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 114 Tahun 2012 tanggal 27 Desember 2012 tentang Pengurangan Penyertaan Modal Negera Republik Indonesia Pada Perusahaan Perseroan (Persero) PT Garuda Indonesia Tbk, Lembaran Negara Republik Indonesia No. 287 tahun 2012 sehingga struktur permodalan dan susunan pemegang saham Perseroan berdasarkan Akta No.1/2012 adalah sebagai berikut:

Modal Saham
Terdiri Dari Saham Seri A dan Saham Biasa Atas Nama Seri B
Dengan Nilai Nominal Rp459,- (empat ratus lima puluh sembilan Rupiah) Setiap Saham

Pemegang Saham	Jumlah Saham	Nilai Nominal Rp 459,00 per saham	%
A. Modal Dasar	30.000.000.000	13.770.000.000.000,00	
Saham Seri A Dwiwarna	1	459,00	
Saham Biasa Atas Nama Seri B	29.999.999.999	13.769.999.999.541,00	
B. Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Saham Seri A Dwiwarna			
Negara Republik Indonesia	1	459,00	0,000000004
Saham Biasa Atas Nama Seri B			
Negara Republik Indonesia	15.653.127.999	7.184.785.751.541,00	69,136216441
Masyarakat	6.987.868.000	3.207.431.412.000,00	30,863783555
C. Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	22.640.996.000	10.392.217.164.000,00	100,000000000
D. Saham dalam Portepel	7.359.004.000	3.377.782.836.000,00	
Saham Seri A Dwi Warna	0	0	
Saham Biasa Atas Nama Seri B	7.359.004.000	3.377.782.836.000,00	

Tahun 2013

Struktur permodalan Perseroan dan susunan pemegang saham serta komposisi kepemilikan saham Perseroan berdasarkan Daftar Pemegang Saham Perseroan per tanggal 31 Desember 2013 yang diterbitkan oleh PT Datindo Entrycom selaku Biro Administrasi Efek Perseroan adalah sebagai berikut:

Modal Saham
Terdiri Dari Saham Seri A dan Saham Biasa Atas Nama Seri B
Dengan Nilai Nominal Rp459,- (empat ratus lima puluh sembilan Rupiah) Setiap Saham

Pemegang Saham	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal Dasar			
- Saham Seri A Dwiwarna	1	459	
- Saham Biasa Atas Nama Seri B	29.999.999.999	13.769.999.999.541	
Jumlah Modal Dasar	30.000.000.000	13.770.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
- Saham Seri A Dwiwarna			
Negara Republik Indonesia	1	459	0,0000
- Saham Biasa Atas Nama Seri B			
Negara Republik Indonesia	15.653.127.999	7.184.785.751.541	69,1362
Credit Suisse AG Singapore TR AC CL PT Trans Airways	2.466.965.725	1.132.337.267.775	10,8960
Wendy Aritenang Yazid	231.534	106.72.106	0,0010
Emirsyah Satar	1.904.369	874.105.371	0,0084
Handrito Hardjono	97.118	44.577.162	0,0004
Faik Fahmi	166.094	76.237.146	0,0007
Heriyanto Agung Putra	181.829	83.459.511	0,0008
Batara Silaban	285.207	130.910.013	0,0013
Novijanto Herupratomo	123.816	56.831.544	0,0005
Masyarakat	4.517.912.308	2.073.721.749.372	19,9547
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	22.640.996.000	10.392.217.164.000	100,00
Saham dalam Portepel			
- Saham Seri A Dwi Warna	-	-	
- Saham Biasa Atas Nama Seri B	7.359.004.000	3.377.782.836.000	
Jumlah Saham dalam Portepel	7.359.004.000	3.377.782.836.000	

Tahun 2014

Struktur permodalan Perseroan dan susunan pemegang saham serta komposisi kepemilikan saham Perseroan per tanggal 31 Januari 2014 berdasarkan Daftar Pemegang Saham Perseroan tanggal 6 Februari 2014 yang dikeluarkan oleh PT Datindo Entrycom selaku BAE Perseroan adalah sebagai berikut:

Modal Saham
Terdiri Dari Saham Seri A dan Saham Biasa Atas Nama Seri B
Dengan Nilai Nominal Rp459,- (empat ratus lima puluh sembilan Rupiah) Setiap Saham

Pemegang Saham	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal Dasar			
- Saham Seri A Dwiwarna	1	459	
- Saham Biasa Atas Nama Seri B	29.999.999.999	13.769.999.999.541	
Jumlah Modal Dasar	30.000.000.000	13.770.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
- Saham Seri A Dwiwarna			
Negara Republik Indonesia	1	459	0,0000
- Saham Biasa Atas Nama Seri B			
Negara Republik Indonesia	15.653.127.999	7.184.785.751.541	69,1362
Credit Suisse AG Singapore TR AC CL PT Trans Airways	2.466.965.725	1.132.337.267.775	10,8960
Wendy Aritenang Yazid	231.534	106.72.106	0,0010
Emirsyah Satar	1.904.369	874.105.371	0,0084
Handrito Hardjono	97.118	44.577.162	0,0004
Faik Fahmi	166.094	76.237.146	0,0007
Heriyanto Agung Putra	181.829	83.459.511	0,0008
Batara Silaban	285.207	130.910.013	0,0013

Pemegang Saham	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Novijanto Herupratomo	123.816	56.831.544	0,0005
Masyarakat	4.517.912.308	2.073.721.749.372	19,9547
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	22.640.996.000	10.392.217.164.000	100,00
Saham dalam Portepel			
- Saham Seri A Dwi Warna	-	-	
- Saham Biasa Atas Nama Seri B	7.359.004.000	3.377.782.836.000	
Jumlah Saham dalam Portepel	7.359.004.000	3.377.782.836.000	

C. Pengurus dan Pengawas Perseroan

Berdasarkan (i) Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 20 tanggal 6 Februari 2012 yang dibuat dihadapan Aryanti Artisari S.H., M.Kn., Notaris di Jakarta ("Akta No. 20/2012"); (ii) Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 33 tanggal 27 April 2012 yang dibuat dihadapan Andalia Farida S.H., M.H., Notaris di Jakarta ("Akta No. 33/2012"); (iii) Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 2, tanggal 28 Juni 2012, yang dibuat di hadapan Aulia Taufani, S.H., Notaris di Tangerang ("Akta No. 2/2012") dan (iv) Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 129 tanggal 26 April 2013, yang dibuat di hadapan Aryanti Artisari, S.H., Notaris di Jakarta ("Akta No. 129/2013"), susunan Direksi dan Dewan Komisaris Perseroan pada saat Prospektus ini diterbitkan adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris :

Komisaris Utama	: Bambang Susantono
Komisaris	: Bagus Rumbogo *
Komisaris	: Wendy Aritenang Yazid
Komisaris Independen	: Peter F. Gontha
Komisaris Independen	: Chris Kanter
Komisaris Independen	: Betti S. Alisjahbana

* Catatan: Telah mengundurkan diri per tanggal 26 November 2013 namun belum dikukuhkan di RUPS.

Berdasarkan Akta No. 20/2012, Akta No. 2/2012 dan Akta No. 129/2013, pemegang saham Perseroan telah menunjuk Betti S. Alisjahbana, Peter F. Gontha dan Chris Kanter sebagai Komisaris Independen dalam rangka memenuhi peraturan Bapepam dan LK dan peraturan BEI No. KEP.305/BEJ/07-2004 sebagaimana telah diubah dengan Keputusan Direksi PT Bursa Efek Jakarta No. Kep-00001/BEI/01-2014 tanggal 20 Januari 2014.

Masa jabatan Bambang Susantono dan Wendy Aritenang Yazid terhitung efektif sejak 27 April 2012 sampai dengan RUPS Tahunan kelima sejak 27 April 2012. Masa jabatan Betti S. Alisjahbana terhitung efektif sampai dengan RUPS Tahunan kelima sejak tanggal 6 Februari 2012. Masa jabatan Peter F. Gontha terhitung efektif sejak 28 Juni 2012 sampai dengan RUPS Tahunan kelima sejak 28 Juni 2012. Masa jabatan Bagus Rumbogo dan Chris Kanter terhitung efektif sejak 26 April 2013 sampai dengan RUPS Tahunan kelima sejak 26 April 2013.

Direksi :

Direktur Utama	: Emirsyah Satar
Direktur	: Handrito Hardjono
Direktur	: Faik Fahmi
Direktur	: Heriyanto Agung Putra
Direktur	: Batara Silaban
Direktur	: Judi Rifajantoro
Direktur	: Novianto Herupratomo
Direktur Independen	: Meijer Frederik Johannes

Kecuali untuk masa jabatan Emirsyah Satar dan Meijer Frederik Johannes, masa jabatan anggota Direksi tersebut di atas berlaku sampai dengan RUPS Tahunan kelima sejak tanggal 27 April 2012. Berdasarkan Akta No. 33/2012, masa jabatan Emirsyah Satar terhitung sejak tanggal 15 Oktober 2010 sampai dengan RUPS Tahunan kelima sejak tanggal 15 Oktober 2010. Berdasarkan Akta No. 129/2013, masa jabatan Meijer Frederik Johannes terhitung sejak tanggal 26 April 2013 sampai dengan RUPS Tahunan kelima sejak tanggal 26 April 2013.

Susunan Direksi dan Dewan Komisaris sebagaimana tercantum di atas telah diberitahukan kepada Menkumham secara berturut-turut berdasarkan (i) Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.10-10784 tanggal 28 Maret 2012 dan telah didaftarkan pada Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0026961.AH.01.09.Tahun 2012 tanggal 28 Maret 2012; (ii) Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.10-21523 tanggal 14 Juni 2012 dan telah didaftarkan pada Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah.

No. AHU-0053797.AH.01.09.Tahun 2012 tanggal 14 Juni 2012; dan (iii) Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH-01.10-29331, tanggal 8 Agustus 2012 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0072294.AH.01.09.Tahun 2012 tanggal 8 Agustus 2012.

Berikut ini adalah keterangan singkat mengenai Dewan Komisaris dan Direksi Perseroan:

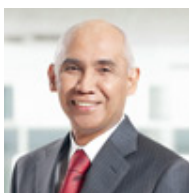
Dewan Komisaris



Bambang Susantono, Komisaris Utama
Warga Negara Indonesia, 50 tahun.

Lahir di Yogyakarta, 4 November 1963, meraih gelar Sarjana Teknik Sipil dari Institut Teknologi Bandung pada tahun 1987, lalu meraih tiga gelar, yaitu MCP City & Regional Planning pada tahun 1996, MSCE Transportation Engineering pada tahun 1998 dan PhD Infrastructure Planning pada tahun 2000, seluruhnya dari University of California, Berkeley, Amerika Serikat.

Menjabat sebagai Komisaris Utama Perseroan sejak April tahun 2012. Saat ini, beliau juga menjabat sebagai Wakil Menteri Perhubungan Republik Indonesia (2009 – sekarang). Sebelumnya beliau pernah menjabat sebagai Deputy Menko Perekonomian Bidang Infrastruktur dan Pengembangan Wilayah (2007 – 2009), Staf Ahli Menko Perekonomian (2005 – 2006), Kepala Bidang Infrastruktur Telekomunikasi di Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian (2001-2005).



Wendy Aritenang Yazid, Komisaris
Warga Negara Indonesia, 59 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 Inspektur Jenderal Perhubungan untuk Kementerian Perhubungan (2014 – sekarang). Beliau pernah menjabat sebagai Staf Ahli Menteri Perhubungan (2009 – 2013), Direktur Jendral Perkeretaapian (2007 – 2009), Sekretaris Jenderal Departemen Perhubungan (2005 – 2007), Deputy Menteri Riset dan Teknologi Bidang Pendayagunaan dan Pemasyarakatan Iptek (2003 – 2005), Deputy Ketua Otorita Batam (1998 – 2003), Komisaris PT PLN (2000 – 2003).



Bagus Rumbogo, Komisaris *
Warga Negara Indonesia, 59 tahun.

Lahir di Solo, 17 Juni 1954, meraih gelar Sarjana Ekonomi jurusan Akuntansi dari Universitas Indonesia pada tahun 1982, lalu meraih gelar Profesi Akuntan dari Departemen Keuangan pada tahun 1982.

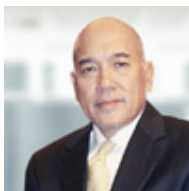
Menjabat sebagai Komisaris Perseroan sejak April tahun 2013. Selain itu beliau juga menjabat sebagai Staf Ahli Bidang Hubungan antar Lembaga Kementerian BUMN (2010 – sekarang). Sebelumnya beliau pernah menjabat sebagai Inspektur Utama pada Kementerian Negara PPN/Bappenas (2005 – 2010) dan Kepala Bidang Kantor Meneg Pendayagunaan Aparatur Negara (1999 – 2001).



Betti S. Alisjahbana, Komisaris Independen
Warga Negara Indonesia, 53 tahun.

Lahir di Bandung, 2 Agustus 1960, meraih gelar Sarjana Arsitektur dari Institut Teknologi Bandung pada tahun 1984.

Menjabat sebagai Komisaris Independen Perseroan sejak Februari tahun 2012. Selain itu beliau juga menjabat sebagai Komisaris Independen PT Sigma Cipta Caraka (2010 – sekarang), Pendiri dan Komisaris PT Quantum Business International (2008 – sekarang), Presiden Direktur PT IBM Indonesia (1999 – 2007).



Peter F. Gontha, Komisaris Independen
Warga Negara Indonesia, 65 tahun.

Lahir di Semarang, 4 Mei 1948, menempuh pendidikan Finance Accounting and Business Administration, serta Computer System Design di Praehap Institute, Belanda pada tahun 1973.

Menjabat sebagai Komisaris Independen Perseroan sejak Juni tahun 2012. Saat ini beliau juga menjabat sebagai Pendiri dan Presiden Sun Yeng Engineering Singapore (1983 – sekarang). Sebelumnya, beliau pernah menjabat sebagai Pendiri dan Penasehat Berita Satu TV (2011 – 2013), Komisaris Utama PT Linknet (2009 – 2013), Pendiri dan Executive Chairman First Media (1996 – 2013), Pendiri dan Direktur Indovision (1994 – 2000), Pendiri dan Direktur PT Surya Citra Televisi Indonesia (1990 -1998), Direktur PT Karimun Granite Indonesia (1988 – 1996), Pendiri dan Member of the Board Osprey Maritime Singapore (1989 – 1995), Pendiri dan Direktur Rajawali Citra Televisi Indonesia (1988 – 1995), Pendiri dan anggota Plaza Indonesia (1988 – 1995), Direktur Indonesia Air Transport (1983 – 1995), Direktur Bimantara Citra (1983 – 1993), Member of the Board German Motors Indonesia (1985 – 1989), Member of the Board German Engine Indonesia (1985 – 1989), Asia Pacific and Sub Continent and Australia Regional Operation Head American Express (1980 – 1983), Assistant Vice President Citibank (1977).



Chris Kanter, Komisaris Independen
Warga Negara Indonesia, 61 tahun.

Lahir di Manado 25 April 1952, meraih gelar Sarjana Teknik Elektro dari Universitas Trisakti, Jakarta pada tahun 1977.

Menjabat sebagai Komisaris Independen Perseroan sejak bulan April 2013. Sebelumnya beliau menjabat sebagai Wakil Ketua Umum Apindo (2013 – 2018), Ketua Apindo (2008 – 2013), Wakil Ketua Umum KADIN Indonesia (2013 – sekarang), Dean Komisaris PT Bank BNP Paribas Indonesia (2011 – sekarang), Tim Pakar Kementerian Perdagangan RI (2010 – sekarang), Komite Ekonomi Nasional Pemerintah Indonesia (2010 – sekarang), Komite Penanaman Modal Bidang Hubungan Dunia Usaha Badan Koordinasi Penanaman Modal (2010 – sekarang), Dewan Komisaris PT Indosat Tbk (2009 – sekarang), Founder and Chariman Sigma Semada Group (1987 – sekarang), Chairman FIATA Asia Pacific (2009 – sekarang), Ketua Dewan Pembina Yayasan Swiss German University (2000 – sekarang), Tim Koordinasi Penanganan Hambatan Industri dan Perdagangan Kementerian Koordinator Perekonomian RI (2009 – sekarang), Tim Eksternal Pemantau Pelaksanaan Kebijakan Percepatan Pengembangan Sektor Riil dan Pemberdayaan Usaha Mikro, Kecil dan Menengah Kementerian Koordinator Perekonomian RI (2007 – sekarang), Tim Eksternal Pemantau Pelaksanaan Paket Kebijakan Perbaikan Iklim Investasi Kementerian Koordinator Perekonomian RI (2007 – 2009), Ketua Organizing Committee Presidential Lecture Featuring Bill Gates Pemerintah Indonesia (2008), Tim Eksternal Pemantau Pelaksanaan Paket Kebijakan Perbaikan Iklim Investasi Kementerian Koordinator Perekonomian RI (2006 – 2007), Ketua Organizing Committee Indonesia Infrastructure Pemerintah Indonesia (2006), Tim Koordinasi Peningkatan Kelancaran Arus Barang Ekspor dan Impor (2005), Ketua Organizing Committee Asia Africa Summit Pemerintah Indonesia (2005), Dewan Penasehat EKONID (2009 – sekarang), Presiden EKONID (2007 – 2009), Anggota MPR RI (1989 – 2002), Dewan Pembina INFA, GAFEKSI (2003 – sekarang), Ketua Umum INFA, GAFEKSI (1989 – 2003), Dewan Kehormatan Badan Pengurus Pusat, HIPMI (1992 – 1995), Dewan Pembina Badan Pengurus Pusat, HIPMI (1989 – 1992), Ketua Bdan Pengurus Pusat HIPMI (1983 – 1989), Wakil Ketua Umum Bidang Investasi, Transportasi, Informatika & Telekomunikasi dan Pariwisata, KADIN Indonesia (2004 – 2009), Wakil Ketua Umum Bidang Perhubungan, KADIN Indonesia (1999 – 2004), Wakil Ketua Umum Bidang Perhubungan, KADIN Indonesia (1994 – 1999), Pengurus Komite Pembinaan Daerah, KADIN Indonesia (1983 – 1994).

* Catatan: Telah mengundurkan diri per tanggal 26 November 2013 namun belum dikukuhkan di RUPS

Direksi



Emirshyah Satar, Direktur Utama
Warga Negara Indonesia, 54 tahun.

Lahir di Jakarta pada tanggal 28 Juni 1959, menyelesaikan program Diploma jurusan Sastra Perancis – Cours de Civilisation Française 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. Sebelumnya beliau pernah menjabat sebagai Wakil Direktur Utama Bank Danamon (2003 – 2005), Direktur Keuangan Perseroan (1998 – 2003), CEO/Managing Director Niaga Finance di Hong Kong (1996 – 1998), CEO/Managing Director PT Niaga Leasing Corporation di Jakarta (1994 – 1996), Presiden Direktur/CEO PT Niaga Leasing Corporation di Jakarta (1994 – 1996), General Manager-Corporate Finance Jan Darmadi Group (1990 – 1994), Assistant VP Corporate Banking Group Citibank NA (1985 – 1990), Auditor untuk Coopers & Lybrand Audit Firm (1983 – 1985).



Handrito Hardjono, Direktur
Warga Negara Indonesia, 58 tahun.

Lahir di Malang 18 Juli 1955, meraih gelar Sarjana Teknik Elektro dari Institut Teknologi Bandung di tahun 1980, lalu meraih gelar Magister Manajemen dari Universitas Indonesia, Jakarta pada tahun 1991. Beliau juga meraih gelar Master of Public Administration dari Harvard University pada tahun 1992, Amerika Serikat dan Master of Science in Management dari MIT, Amerika Serikat pada tahun 1993.

Menjabat sebagai Direktur Keuangan Perseroan sejak April 2012. Sebelumnya beliau menjabat sebagai EVP Finance and Human Capital (2012 – 2013), CFO PT Aerowisata (2011 – 2012), Executive Project Manager IPO Perseroan 2010 – 2011), Board of Commissioners PT Angkasa Citra Sarana (2009 – sekarang), Executive Project Manager Debt Restructuring (2006 – 2010), Board of Commissioners PT GMF AeroAsia (2004 – 2005), Acting EVP Finance (2003 – 2005), VP Treasury, Finance Division (2001 – 2003), VP Material Department Technical Division (2000 – 2001), Executive Project Manager Debt Restructuring (1999 – 2000), VP Corporate Finance (1998 – 1999), VP Budget & Controller, Finance Division (1997 – 1998), VP Operation Support, Operations Division (1996 – 1997), VP Operations Planning, Operations Division (1994 – 1996), Director Corporate Planning (1993 – 1994), Director Technical R&D, Technical Division (1990 – 1991), Manager Budget & Cost Control, Technical Division (1989 – 1990), Manager Administration Support, Technical Division (1985 – 1988), Avionics Engineer, Technical Division (1981 – 1985).



Faik Fahmi, Direktur

Warga Negara Indonesia, 46 tahun.

Lahir di Purbalingga 12 Desember 1967, meraih gelar Sarjana Ekonomi jurusan Manajemen dari Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta di tahun 1993.

Menjabat sebagai Direktur Layanan Perseroan pada April 2012. Saat ini beliau juga menjabat sebagai Komisaris Utama PT Abacus Distributions System Indonesia (2013 – sekarang). Sebelumnya, ia memegang beberapa jabatan seperti Presiden Direktur Garuda Orient Holidays Japan Co, Ltd (perusahaan dengan komisi kemitraan atau joint venture di Jepang bersama firma lokal Jepang and Aerowisata) (2010 – 2012), VP wilayah Jepang-Korea-China-USA (2008 – 2012), Senior Manager for Osaka, Japan (2005 – 2008), Senior Manager for Pekanbaru, Riau (2002 – 2005), Manager of Corporate Service line Replenishment (2001 – 2002), Manager of Procurement, Commercial Directorate (2000 – 2001), Sales Management Specialist (1998 – 2000), Staff Marketing Analysis & Development (1996 – 1998), Staff Marketing System, Marketing Division (1995 – 1996).



Heriyanto Agung Putra, Direktur

Warga Negara Indonesia, 48 tahun.

Lahir di Bandung 23 November 1965, meraih gelar Sarjana Manajemen Keuangan dari STIM YPLG Jakarta pada tahun 1991, lalu meraih gelar Magister Manajemen dari IPWI Jakarta pada tahun 1998 dan Magister Business Administration dari Universitas Indonesia Jakarta pada tahun 2004.

Menjabat sebagai Direktur SDM dan Umum Perseroan sejak April 2012. Sebelumnya beliau menjabat sebagai VP Human Capital Management (2009 – 2011), VP Business Support (2005 – 2009), GM General Strategic Sourcing (2002 – 2004), General Manager Corporate Services (2001 – 2002), General Manager Cost Controlling (2000 – 2001), Kepala Bidang Sekretariat Umum Perseroan (1994 – 1998) dan Kepala Pengadaan Jasa dan Umum Perseroan (1993 – 1994).



Batara Silaban, Direktur

Warga Negara Indonesia, 50 tahun.

Lahir di Mataram 24 Juni 1963, meraih gelar Sarjana Teknik Mesin dari Institut Teknologi Bandung pada tahun 1988, lalu meraih gelar Magister Manajemen Jalur Profesi, Universitas Indonesia, Jakarta pada tahun 1992.

Menjabat sebagai Direktur Teknik dan Pengelolaan Armada Perseroan sejak April 2012. Sebelumnya beliau menjabat sebagai VP Aircraft Maintenance Management (2007 – 2012), VP Asset & Counter Trade Management (2003 – 2007), Vice President Material (2001 – 2003), GM Technical System Development (2000 – 2001), Kabid Aircraft Maintenance Planning & Control (1996 – 1998), GM Aircraft Maintenance Planning & Control (1994 – 1996), Senior Manager Maintenance Planning (1996 – 1998), Manager Maintenance Planning & Method (1994), Staff Dinas Perawatan Pesawat (1990 – 1994) dan Capege (1989 – 1990).



Judi Rifajantoro, Direktur

Warga Negara Indonesia, 54 tahun.

Lahir di Bandung 27 November 1959, meraih gelar Sarjana Teknik Telekomunikasi dari Institut Teknologi Bandung pada tahun 1985, lalu meraih gelar Magister Telekomunikasi Bisnis dari Delft University Belanda pada tahun 1996.

Menjabat sebagai Direktur Strategi, Pengembangan & Manajemen Risiko Perseroan sejak April 2012. Sebelumnya beliau menjabat sebagai VP IT Strategy and Governance - Dit ITSS Bandung PT TELKOM (2011 – 2012), Head of Information System Center – ISC Bandung PT TELKOM (2007 – 2010), Head of Business Unit – Kandatel Semarang PT TELKOM (2005 – 2007), Deputy Head of Business Unit – Kandatel Jakarta Timur PT TELKOM (2004 – 2005), Deputy Head of Business Unit – Kandatel Tangerang PT TELKOM (2002 – 2003), IT Gnr Mgr – SISFO Divre2 Jakarta PT TELKOM (1999 – 2002), IT Snr Mgr – SISFO Divre5 Surabaya PT TELKOM (1996 – 1999), IT Mgr – Unit SISFO Divre2 PERUMTEL Jakarta (1996), IT Ast. Manager – PUSTEKSI PERUMTEL Bandung (1991 – 1995), IT Programmer and System Analyst – SubditData PERUMTEL Bandung (1986 – 1990) dan Junior Engineer PT Agung Teknik Bandung (1985 – 1986).



Novianto Herupratomo, Direktur

Warga Negara Indonesia, 54 tahun.

Lahir di Malang pada 25 November 1959. Ia merupakan lulusan Lembaga Pendidikan Perhubungan Udara (LPPU) Curug di tahun 1981.

Menjabat sebagai Direktur Operasi Perseroan sejak April 2012. Sebelumnya beliau menjabat sebagai VP Corporate Quality, Safety & Environment Management (2010-2012); VP Corporate Quality, Safety & Aviation Security (2006-2010); VP Flight Safety, Aviation Security & Environment (2005-2006); GM Incident Management (2005); GM Incident Investigation (2003-2005); GM Flight Standard (2000-2003); Company Check Pilot B-737 Strata III (2000); Fasilitator Chime (2000-2001); Penanggung Jawab Tim Penyusun Chime FOO (2000-2001); Penanggung Jawab Tim Penyusun FOO Training (2000); Kepala Standarisasi Penerbangan (1999-2000); Ketua Sub Tim Company Operating Procedure (1997-1999); Kasi Company Operating Procedure; Team N2130 Airline Working Group (1997); Kasi Dept.Chief Pilot for Line Ops.B-737 (1996-1999); Flight Instructor B727/400-300 TK.II (1997); Simulator Instructor B-737/400-300 TK.I (1996); PJS. Kasi Technical Pilot B-737 (1995-1996); Caretaker Kasi Technical Pilot BB-737 (1994-1995); Simulator Instructor B-737 (1994-1995); Captain Narrow Body (1993-1994); Senior Flight Officer MD-11 (1992-1993); Senior Flight Officer Wide Body II (1988-1992); Copilot DC-9 (1982-1988) dan Junior Copilot DC-9 (1981-1982).



Meijer Frederik Johannes, Direktur Independen
Warga Negara Belanda, 43 tahun.

Lahir di Hoogezaand-Sappemeer, Belanda pada 6 September 1970. Meraih gelar Sarjana International Business Studies dari International Business School, Groningen Netherlands pada tahun 1991, lalu meraih gelar Master of International Marketing dari Middlesex Polytechnic University, London pada tahun 1992. Menjabat sebagai Direktur Pemasaran dan Penjualan (Direktur Independen) Perseroan sejak Juni 2013. Sebelumnya beliau menjabat sebagai Director & Chief Commercial Officer PT Indosat Tbk. (2012), President Director PT Bakrie Connectivity (2010-2012), Chief Executive Officer PT VIVA Media Baru (VIVAnews) (2009), Chief Commercial Officer PT Visi Media Asia (the media holding company of ANTV, tvOne & Vivanews) (2008-2010), Deputy President Director PT Bakrie Telecom Tbk (2007), Vice President Marketing & CRM PT Telkomsel Indonesia (2005-2006), Vice President Marketing & Mobile Data PT Telkomsel Indonesia (2004), Head of CRM Project PT Telkomsel Indonesia (2002), Acting General Manager Mobile Data PT Telkomsel Indonesia (2001-2002), General Manager Marketing PT Telkomsel Indonesia (1998-2004), Manager Sales Support PT Telkomsel Indonesia (1995-1997), Project Manager Business Development & Manager Marketing & Public Relations PTT Telecom Netherlands (Asia)/KPN (Asia) (1993-1995), Assistant Project Manager Business Development Unisource NV (Joint Venture of PTT Telkom Netherlands, Telia Sweden and Swiss PTT Telecom in Hoofddorp & The Netherlands) (1992-1993), dan Management Trainee PTT Telecom Netherlands UK Ltd (1991-1992).

Pengangkatan anggota Direksi dan Dewan Komisaris Perseroan telah dilakukan sesuai dengan Peraturan No. IX.I.6.

Pemenuhan Kualifikasi Dewan Pengurus dan Pengawas

Berdasarkan ketentuan Anggaran Dasar Perseroan Pasal 5 ayat 2, dicantumkan bahwa Kementerian BUMN selaku Pemegang Saham Seri A Dwiwarna mempunyai hak istimewa untuk menyetujui pengangkatan dan pemberhentian Dewan Komisaris dan Direksi, sehingga untuk proses nominasi calon Direksi dan Dewan Komisaris Perseroan merupakan kewenangan Kementerian BUMN.

Terkait tata cara pelaksanaan *fit and proper test* untuk calon Direksi dan Dewan Komisaris Perseroan BUMN yang dilakukan oleh Kementerian BUMN diatur dalam peraturan-peraturan sebagai berikut:

1. Peraturan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara Nomor: PER-01/MBU/2012 tanggal 20 Januari 2012 tentang Persyaratan dan Tata Cara Pengangkatan dan Pemberhentian Anggota Direksi Badan Usaha Milik Negara;
2. Peraturan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara Nomor: PER-06/MBU/2012 tanggal 21 Mei 2012 tentang Perubahan Pertama Atas Peraturan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara Nomor PER-01/MBU/2012 tentang Persyaratan dan Tata Cara Pengangkatan dan Pemberhentian Anggota Direksi Badan Usaha Milik Negara;
3. Peraturan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor: PER-16/MBU/2012 tanggal 1 Oktober 2012 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara Nomor PER-01/MBU/2012 tentang Persyaratan dan Tata Cara Pengangkatan dan Pemberhentian Anggota Direksi Badan Usaha Milik Negara.

Hingga Prospektus ini diterbitkan, Perseroan telah mendapatkan seluruh Surat dari Kementerian BUMN kepada Pimpinan RUPS Perseroan tentang Perubahan Direksi dan Dewan Komisaris. Surat tersebut bersifat Rahasia dan baru disampaikan kepada Pimpinan RUPS pada saat setiap jalannya RUPS.

Kompensasi Komisaris dan Direksi

Jumlah kompensasi yang dibayarkan kepada para anggota Dewan Komisaris Perseroan untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011, 2012 dan 2013 masing-masing sebesar USD979.628, USD1.127.729 dan USD682.464, sedangkan jumlah gaji dan tunjangan yang dibayarkan kepada para Direksi Perseroan untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011, 2012 dan 2013, masing-masing USD3.267.247, USD3.870.391 dan USD2.409.614. Para anggota Dewan Komisaris dan Direksi dapat diberi gaji dan/atau tunjangan yang jumlahnya ditentukan oleh RUPS. RUPS dapat melimpahkan kewenangan untuk menetapkan gaji dan/atau tunjangan Direksi kepada Dewan Komisaris.

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 sebagaimana telah diubah dengan Keputusan Direksi PT Bursa Efek Jakarta No. Kep-00001/BEI/01-2014 tanggal 20 Januari 2014, 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 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 OJK dan masyarakat.

Komite Audit

Perseroan telah membentuk Komite Audit melalui (i) Surat Keputusan Dewan Komisaris No. JKTDW/038/2012 tanggal 1 Juni 2012, (ii) Surat Keputusan Dewan Komisaris No. JKTDW/SKEP/071/2012 tanggal 1 Oktober 2012, (iii) Surat Keputusan Dewan Komisaris No. JKTDW/SKEP/089/2012 tanggal 14 Desember 2012, dan (iv) Surat Keputusan Dewan Komisaris No. JKTDW/SKEP/011/2014 tanggal 13 Maret 2014. Susunan Komite Audit Perseroan adalah sebagai berikut:

- a. Betti S. Alisjahbana, selaku Ketua Komite Audit merangkap sebagai Komisaris Independen Perseroan, dengan masa tugas sampai dengan masa jabatannya sebagai anggota Dewan Komisaris berakhir, yaitu RUPS Tahunan kelima sejak tanggal 6 Februari 2012;
- b. Chaerul D. Djakman, selaku anggota Komite Audit, dengan masa tugas sampai dengan tanggal 30 September 2015;
- c. Prasetyo Suhardi, selaku anggota Komite Audit, dengan masa tugas sampai dengan tanggal 31 Desember 2015.

Komite Audit merupakan suatu Komite yang dibentuk oleh Dewan Komisaris dengan tujuan untuk membantu dan memperkuat fungsi Dewan Komisaris dalam menjalankan fungsi pengawasan (*oversight*) atas proses pelaporan keuangan, pelaksanaan audit, pengendalian intern dan implementasi dari *Corporate Governance* yang dijalankan oleh Direksi dalam mengelola Perusahaan.

Berikut keterangan singkat mengenai masing-masing anggota Komite Audit Perseroan :

Betti S. Alisjahbana

Ketua Komite Audit

Sesuai dengan informasi pada riwayat singkat Dewan Komisaris Perseroan.

Chaerul D Djakman

Anggota Komite Audit

Warga Negara Indonesia, lahir pada tanggal 28 Januari 1962 (52 tahun). Diangkat menjadi Anggota Komite Audit Perseroan pada bulan Oktober 2012. Selain menjadi anggota Komite Audit juga menjabat sebagai Kepala Pusat Pengembangan Akuntansi (PPA) FEUI (2009 – sekarang), Teknis Spesialis Perbankan pada ISO 9001:2008 untuk SAI Global: Bank Mandiri, NISP, BNI, Bank Muamalat, dan BPR Karya Jatnika (2005 – sekarang). Sebelumnya beliau pernah menjabat sebagai Kepala Departemen Akuntansi FEUI (2005 – 2009) dan Wakil Ketua Program Kejuruan FEUI (2003 – 2005).

Pendidikan: Doktor Akuntansi di Universitas Indonesia (UI) dan Master dari University of Colorado, USA serta memperoleh sertifikat Penilai Akreditasi Pendidikan Tinggi Nasional Republik Indonesia.

Prasetyo Suhardi

Anggota Komite Audit

Warga Negara Indonesia, lahir pada tanggal 6 Februari 1951 (63 tahun). Diangkat menjadi Anggota Komite Audit Perseroan pada tahun 2010. Selain menjadi anggota Komite Audit, beliau juga menjabat sebagai Partner di TASS Consulting. Sebelumnya beliau pernah bekerja sebagai *Associate Director* di Price Waterhouse Indonesia Konsultan (1990-2002), Manager di SGV Utomo/Andersen Consulting (1984-1990), Sarana Metropolitan/Stopha Corporation (1976-1984), dan Fincode International and Associates (1975-1976).

Pendidikan: Sarjana Teknik Industri dari Institut Teknologi Bandung (ITB) di tahun 1975 dan Business Management Process Program dari Asian Institute Management pada tahun 1985.

Berdasarkan Piagam Komite Audit tertanggal 25 Juni 2013, Komite Audit dalam menjalankan fungsinya memiliki tugas dan tanggung jawab sebagai berikut:

1. Melakukan penelaahan atas informasi keuangan yang dikeluarkan Perseroan kepada publik dan/atau pihak otoritas terkait dengan informasi keuangan Perseroan;
2. Melakukan penelaahan atas prosedur evaluasi terhadap keuangan tambahan yang dikeluarkan perusahaan;
3. Melakukan penelaahan atas ketaatan terhadap peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan kegiatan Perseroan;
4. Memberikan penelaahan atas ketaatan terhadap peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan kegiatan Perseroan;
5. Memberikan rekomendasi kepada Dewan Komisaris mengenai penunjukan Akuntan yang didasarkan pada independensi, ruang lingkup penugasan dan fee.
6. Melakukan penelaahan atas pelaksanaan pemeriksaan oleh auditor internal dan mengawasi pelaksanaan tindak lanjut atas Direksi atas temuan auditor internal;
7. Melakukan penelaahan terhadap aktivitas pelaksanaan manajemen risiko yang dilakukan oleh Direksi, jika Perseroan tidak memiliki fungsi pemantau risiko dibawah Dewan Komisaris;

8. Menelaah pengaduan yang berkaitan dengan proses akuntansi dan pelaporan keuangan Perseroan;
9. Melakukan penelaahan atas efektifitas sistem pengendalian intern;
10. Memberikan rekomendasi untuk penyempurnaan sistem pengendalian manajemen serta pelaksanaannya;
11. Menjaga kerahasiaan dokumen, data dan informasi Perseroan.

Unit Audit Internal

Sesuai dengan Peraturan No. IX.I.7, Lampiran Keputusan Ketua Bapepam-LK No. Kep-496/BL/2008 tanggal 28 November 2008 tentang Pembentukan dan Pedoman Penyusunan Piagam Unit Internal, Perseroan telah memiliki Piagam Audit Internal tanggal 23 Desember 2010 dan berdasarkan Surat Keputusan No. JKTDZ/BA-SKDM/SEKR/006/12 tanggal 29 Mei 2012, Direksi Perseroan telah menunjuk Sdri. Sri Mulyati sebagai VP Audit Internal.

D. Sumber Daya Manusia

Komposisi karyawan Perseroan dan Entitas Anak berdasarkan jenjang jabatan, jenjang pendidikan, dan usia per tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 adalah sebagai berikut :

Komposisi Karyawan Perseroan dan Entitas Anak Menurut Jabatan

Jenjang Jabatan	31 Desember		
	2013	2012	2011
Perseroan:			
1 Direksi	8	8	6
2 Vice President	47	37	37
3 Senior Manager & GM Branch Office	189	189	191
4 Manager Branch Office dan Head Office	328	313	291
5 Duty Manager	114	98	102
6 Supervisor Branch Office dan Head Office	273	261	258
7 Staff Pelaksana Pegawai Darat	2.278	2.410	2.316
8 Captain	565	444	443
9 First Officer	461	372	369
10 Flight Service Manager	397	334	298
11 Flight Attendant Pelaksana	2.531	1.861	1.960
12 Siswa (Fa / Cockpit / MT)	670	681	437
Total Perseroan	7.861	7.008	6.708
Entitas Anak:			
Abacus			
1 Direktur	1	1	1
2 Vice President	-	-	-
3 Senior Manager	1	2	2
4 Manager	10	11	14
5 Supervisor	10	7	7
6 Staff	64	55	45
Total Abacus	86	76	69
Aerowisata			
1 Direktur	4	2	3
2 Vice President	4	6	5
3 Senior Manager	9	3	4
4 Manager	13	15	19
5 Supervisor	58	-	-
6 Staff	21	78	71
Total Aerowisata	109	104	102
Asyst			
1 Direksi	2	2	3
2 Vice President	-	-	-
3 Senior Manager	14	10	11
4 Manager	52	51	49
5 Supervisor	-	-	-
6 Staff	183	181	177
Total Asyst	251	244	240
Citilink			
1 Komisaris dan Direksi	7	5	4
2 Vice President	11	8	-
3 Senior Manager	13	51	-
4 Manager	77	9	-

Jenjang Jabatan		31 Desember		
		2013	2012	2011
5	Supervisor	23	-	-
6	Staff	188	458	-
7	Captain	92	-	-
8	First Officer	165	-	-
9	Flight Attendant I	91	-	-
10	Flight Attendant II	284	-	-
Total Citilink		951	531	4
GMF AeroAsia				
1	Direksi	6	6	6
2	Vice President	17	15	16
3	Senior Manager	94	73	71
4	Manager	225	212	221
5	Supervisor	-	-	-
6	Staff	3.112	3.044	2.566
Total GMF AeroAsia		3.454	3.350	2.880
Total		12.712	11.313	10.003

Komposisi Karyawan Perseroan dan Entitas Anak Menurut Jenjang Pendidikan

Tingkat Pendidikan		31 Desember		
		2013	2012	2011
Perseroan:				
Master & Doktor (S2/S3)		312	316	311
Sarjana (S1)		2.654	2.356	2.377
Diploma		1.656	802	669
SD/SMP/SLTA		3.239	3.534	3.351
Total Perseroan		7.861	7.008	6.708
Entitas Anak:				
Abacus:				
Master & Doktor (S2/S3)		5	6	8
Sarjana (S1)		49	39	39
Diploma		21	18	10
SD/SMP/SLTA		11	13	12
Total Abacus		86	76	69
Aerowisata:				
Master & Doktor (S2/S3)		18	18	18
Sarjana (S1)		71	68	67
Diploma		10	9	8
SD/SMP/SLTA		10	9	9
Total Aerowisata		109	104	102
Asyst:				
Master & Doktor (S2/S3)		28	27	35
Sarjana (S1)		149	147	152
Diploma		30	27	20
SD/SMP/SLTA		44	43	33
Total Asyst		251	244	240
Citilink:				
Master & Doktor (S2/S3)		28	7	2
Sarjana (S1)		217	57	2
Diploma		288	341	-
SD/SMP/SLTA		418	126	-
Total Citilink		951	531	4
GMF AeroAsia:				
Master & Doktor (S2/S3)		83	92	84
Sarjana (S1)		677	717	705
Diploma		809	448	463
SD/SMP/SLTA		1.885	2.093	1.628
Total GMF AeroAsia		3.454	3.350	2.880
Total		12.712	11.313	10.003

Komposisi Karyawan Perseroan dan Entitas Anak Menurut Kelompok Usia

Kelompok Usia (Tahun)	31 Desember		
	2013	2012	2011
Perseroan:			
> 50	1.043	938	896
41 – 50	2.566	2.476	2.419
31 – 40	806	946	1.236
21 – 30	2.934	2.198	1.595
< 21	512	450	562
Total Perseroan	7.861	7.008	6.708
Entitas Anak:			
Abacus:			
> 50	5	4	2
41 – 50	16	12	16
31 – 40	30	28	31
21 – 30	32	29	18
< 21	3	3	2
Total Abacus	86	76	69
Aerowisata:			
> 50	15	15	14
41 – 50	34	30	30
31 – 40	30	27	26
21 – 30	30	32	32
< 21	-	-	-
Total Aerowisata	109	104	102
Asyst:			
> 50	28	34	32
41 – 50	51	52	55
31 – 40	70	72	79
21 – 30	90	81	74
< 21	12	5	-
Total Asyst	251	244	240
Citilink:			
> 50	68	37	1
41 – 50	95	63	3
31 – 40	272	123	-
21 – 30	457	251	-
< 21	59	57	-
Total Citilink	951	531	4
GMF AeroAsia:			
> 50	762	611	601
41 – 50	1.146	1.291	1.227
31 – 40	210	190	202
21 – 30	1.326	1.097	775
< 21	10	161	75
Total GMF AeroAsia	3.454	3.350	2.880
Total	12.712	11.313	10.003

Komposisi Karyawan Perseroan dan Entitas Anak Menurut Status

Status	31 Desember		
	2013	2012	2011
Perseroan:			
Kontrak	2.106	1.506	1.591
Tetap	5.085	4.821	4.680
Siswa	670	681	437
Total Perseroan	7.861	7.008	6.708
Entitas Anak:			
Abacus:			
Kontrak	26	22	9
Tetap	60	54	60
Total Abacus	86	76	69

Status	31 Desember		
	2013	2012	2011
Aerowisata:			
Kontrak	16	-	-
Tetap	93	104	102
Total Aerowisata	109	104	102
Asyst:			
Kontrak	160	95	142
Tetap	91	149	98
Total Asyst	251	244	240
Citilink:			
Kontrak	950	-	-
Tetap	1	531	4
Total Citilink	951	531	4
GMF AeroAsia:			
Kontrak	252	198	187
Tetap	3.202	3.152	2.693
Total GMF AeroAsia	3.454	3.350	2.880
Total	12.712	11.313	10.003

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, penggajian tenaga kerja Perseroan telah sesuai dengan Upah Minimum Propinsi (UMP) yang berlaku.

Perseroan memiliki Perjanjian Kerja Bersama yang ditetapkan di Jakarta pada tanggal 15 Oktober 2012 melalui Keputusan Direktur Jenderal Pembinaan Hubungan Industrial dan Jaminan Sosial Tenaga Kerja Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia No. KEP.165/PHIJSK-PKKAD/PKB/X/2012 tanggal 15 Oktober 2012 tentang Pendaftaran Perjanjian Kerja Bersama antara PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk dengan Serikat Pekerja Perseroan dan berlaku selama 2 (dua) tahun terhitung mulai tanggal 28 Agustus 2012 sampai dengan tanggal 27 Agustus 2014. Hal-hal yang diatur di dalam Peraturan Perusahaan Perseroan, antara lain mengenai: hubungan kerja; mutasi, promosi, demosi, rotasi; waktu kerja; hari libur, cuti dan ijin; pengupahan; jaminan sosial dan kesejahteraan; pengembangan karyawan; keselamatan dan kesehatan kerja; peraturan dan tata tertib kerja; penyelesaian keluh kesah; dan pemutusan hubungan kerja.

Pada saat ini, Perseroan telah merekrut 303 tenaga kerja asing untuk posisi awak *cockpit* dan awak kabin. 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	KEBANGSAAN
1	MEIJER FREDERIK JOHANNES	DIREKTUR MARKETING DAN PENJUALAN	KEP. 30825/MEN/P/IMTA/2013	7/11/2014	JDGAA63875	7/11/2018	BELANDA
2	KURIZAKI KEN	SALES & MARKETING EXECUTIVE	KEP. 49847/MEN/B/IMTA/2013	20/10/2014	JEGAA99002	20/10/2014	JEPANG
3	NASR KARIMA	PROJECT EXPERT	KEP. 16549/MEN/P/IMTA/2013	30/10/2014	J1U1KDU18699	30/10/2014	MAROKO
4	LUIGI JOHN D'ALESSIO	VP INFLIGHT SERVICES	KEP. 02785/MEN/P/IMTA/2013	08/03/2014	2C21JB357-M	3/8/2014	AUSTRALIA
5	DE MARIA MURILLO ANTONIO	CAPTAIN PILOT	KEP. 16091/MEN/P/IMTA/2013	19/09/2014	IM2LA42896	19/09/2014	SPANYOL
6	PENDLETON DANIEL	CAPTAIN PILOT	KEP. 16654/MEN/P/IMTA/2013	19/09/2014	IM2LA37295	19/09/2014	USA
7	MC MAHON MICHAEL CHRISTOPHER	CAPTAIN PILOT	KEP. 16092/MEN/P/IMTA/2013	19/09/2014	E1U1JFU23526	19/09/2014	USA
8	BARRERA VALOR MIGUEL ANGEL	CAPTAIN PILOT	KEP. 16093/MEN/P/IMTA/2013	19/09/2014	IM2LA42918	19/09/2014	SPANYOL
9	RAGA TENIAS VICENTE ANTONIO	CAPTAIN PILOT	KEP. 16094/MEN/P/IMTA/2013	30/10/2014	IM2LAJ05950	30/10/2014	VENEZUELA
10	VICARIA HERNANDEZ ALEJANDRO	FIRST OFFICER	KEP. 26483/MEN/P/IMTA/2013	26/12/2014	J1U1LHW87020	26/12/2014	SPANYOL
11	BARRON ROMERO ANTONIO	FIRST OFFICER	KEP. 26485/MEN/P/IMTA/2013	07/01/2015	IM2LAK31844	1/7/2015	SPANYOL
12	ARENAS GIL EDUARDO ALFONSO	FIRST OFFICER	KEP. 26366/MEN/P/IMTA/2013	13/01/2015	IM2LAK31867	13/01/2015	SPANYOL
13	SANCHEZ IGLESIAS FRANCISCO JAVIER	INSTRUKTUR PILOT	KEP. 26474/MEN/P/IMTA/2013	26/12/2014	J1U1LHW87050	26/12/2014	SPANYOL
14	PEREZ BELMONTE GUILLERMO BENJAMIN	CAPTAIN PILOT	KEP. 26475/MEN/P/IMTA/2013	13/01/2015	IM2LAK31928	13/01/2015	SPANYOL
15	ALVEAR PEREZ IGNACIO	CAPTAIN PILOT	KEP. 26473/MEN/P/IMTA/2013	01/07/2015	IM2LAK31904	7/1/2015	SPANYOL
16	ABAD PASTOR JOAQUIN	FIRST OFFICER	KEP. 26487/MEN/P/IMTA/2013	26/12/2014	J1U1LHW87006	26/12/2014	SPANYOL
17	SERGIO PLANELLIS PEREZ	FIRST OFFICER	KEP. 26484/MEN/P/IMTA/2013	26/12/2014	J1U1LHW86983	12/26/2014	SPANYOL
18	ALBERTO GALERA GARCIA	FIRST OFFICER	KEP. 00402/MEN/P/IMTA/2014	14/04/2015	2C21JD0850-N	4/14/2015	SPANYOL
19	CARLOS LUCENA REYES	FIRST OFFICER	KEP. 06562/MEN/B/IMTA/2013	4/1/2014	IM2MAK67547	4/1/2014	SPANYOL
20	CONRADO LAHOZ ASPAS	CAPTAIN PILOT	KEP. 00836/MEN/P/IMTA/2014	17/02/2015	2C21JD0646-N	2/17/2015	SPANYOL
21	ELOY JOSE RODRIGUEZ CARRASCO	FIRST OFFICER	KEP. 00406/MEN/P/IMTA/2014	17/02/2015	2C21JD0318-N	2/17/2015	SPANYOL
22	JOSE IGNACIO FERNANDEZ BASSABER	CAPTAIN PILOT	KEP. 00835/MEN/P/IMTA/2014	07/03/2015	2C21JD0792-N	3/7/2015	SPANYOL
23	AGUSTIN ANDRES FOLLE	FIRST OFFICER	KEP. 00412/MEN/P/IMTA/2014	20/03/2015	2C21JD0684-N	3/20/2015	ITALIA
24	ALBERTO JAVIER LOPEZ	CAPTAIN PILOT	KEP. 00411/MEN/P/IMTA/2014	20/03/2015	2C21JD0685-N	3/20/2015	ITALIA

NO	NAMA	POSISI	NO. IMTA	MASA BERLAKU IMTA	NO.KITAS	MASA BERLAKU KITAS	KEBANGSAAN
25	ALEJANDRO ALVARO OLIVERA LABRUZ	FIRST OFFICER	KEP. 00404/MEN/P/IMTA/2014	24/03/2015	2C21ID0317-N	3/24/2015	ANDORRA
26	BENJAMIN LEVY VIDELA	CAPTAIN PILOT	KEP. 00413/MEN/P/IMTA/2014	20/03/2015	2C21JD0970-N	3/20/2015	URUGUAY
27	BRUNO MARIO VIOLA PEREYRA	FIRST OFFICER	KEP. 00407/MEN/P/IMTA/2014	20/03/2015	2C21JD0321-N	3/20/2015	URUGUAY
28	CHARLES JOSEPH HYDE	CAPTAIN PILOT	KEP. 00416/MEN/P/IMTA/2014	04/03/2015	JCU1LAA43418	4/3/2014	USA
29	DIEGO MARCELO GUELLA COUAYRAHOURCQ	FIRST OFFICER	KEP. 00409/MEN/P/IMTA/2014	24/03/2015	IM2MAL66434	3/24/2014	URUGUAY
30	EDUARDO ROBERTO LOPEZ LEON	CAPTAIN PILOT	KEP. 00393/MEN/P/IMTA/2014	20/03/2015	IM2MAL61641	3/20/2014	URUGUAY
31	FEDERICO ZYLBERGLAJT	CAPTAIN PILOT	KEP. 00397/MEN/P/IMTA/2014	20/03/2015	2C21JD1191-N	3/20/2015	PERANCIS
32	GEORGE LUIS KETZELMAN	CAPTAIN PILOT	KEP. 00410/MEN/P/IMTA/2014	03/04/2015	2C21JD0824-N	3/20/2015	USA
33	GUILLERMO ALBERTO LAWLOR GARCIA	CAPTAIN PILOT	KEP. 00415/MEN/P/IMTA/2014	24/03/2015	2C21JD0795-N	3/24/2015	SPANYOL
34	JAN MORTEN LEDANG	CAPTAIN PILOT	KEP. 00401/MEN/P/IMTA/2014	03/04/2015	2C21JD0791-N	4/3/2015	NORWEGIA
35	JULIEN PIERRE CHARLES HOCQUETTE	FIRST OFFICER	KEP. 00398/MEN/P/IMTA/2014	24/03/2015	2C21JD0822-N	3/24/2015	PERANCIS
36	DANIEL EDUARDO MARSHALL	CAPTAIN PILOT	KEP. 00400/MEN/P/IMTA/2014	03/04/2015	2C21JD1200-N	4/3/2015	ARGENTINA
37	MARTIN JAVIER RENOVALES ARAUJO	FIRST OFFICER	KEP. 00405/MEN/P/IMTA/2014	24/03/2015	2C21JD0793-N	3/24/2015	URUGUAY
38	MICHEL FREDERIC THUBERT	FIRST OFFICER	KEP. 00392/MEN/P/IMTA/2014	24/03/2015	2C21JD0849-N	3/24/2015	PERANCIS
39	MILTON GERARDO LEIVA CHRISTY	CAPTAIN PILOT	KEP. 00414/MEN/P/IMTA/2014	20/03/2015	2C21JD1015-N	3/20/2015	URUGUAY
40	PABLO GUIGOU	FIRST OFFICER	KEP. 00396/MEN/P/IMTA/2014	24/03/2015	2C21JD0823-N	3/24/2015	ITALIA
41	PERCY JAMES HOWARD BEERS	CAPTAIN PILOT	KEP. 00408/MEN/P/IMTA/2014	03/04/2015	2C21JD0320-N	4/3/2015	KANADA
42	RAMON DE LA CABADA	FIRST OFFICER	KEP. 00395/MEN/P/IMTA/2014	24/03/2015	2C21JD0851-N	3/24/2015	USA
43	VIRGIL RYAN TRISTAN REPOS	FIRST OFFICER	KEP. 00394/MEN/P/IMTA/2014	20/03/2015	2C21JD0861-N	3/20/2015	BELANDA
44	ALVARO JAVIER VENDRELL FIRPI	FIRST OFFICER	KEP. 28617/MEN/B/IMTA/2013	09/06/2014	IM2MAN43030	6/9/2014	URUGUAY
45	JABER DANNY	CAPTAIN PILOT	KEP. 16655/MEN/P/IMTA/2013	29/10/2014	IM2LA198661	29/10/2014	USA
46	GONZALES CANETO PEDRO FELIPE	CAPTAIN PILOT	KEP. 16042/MEN/P/IMTA/2013	29/10/2014	IM2LA198563	29/10/2014	ITALIA
47	MARSIGLIA LALINDE DIEGO	FIRST OFFICER	KEP. 16043/MEN/P/IMTA/2013	29/10/2014	IM2LA198685	29/10/2014	URUGUAY
48	IRIARTE FERNANDO	FIRST OFFICER	KEP. 15951/MEN/P/IMTA/2013	29/10/2014	IM2LA198526	29/10/2014	ITALIA
49	MIGUEL KOCZWAR FERNANDO	FIRST OFFICER	KEP. 15953/MEN/P/IMTA/2013	30/10/2014	IM2LAJ11952	30/10/2014	SPANYOL
50	ALVAREZ GUTIERREZ MARTIN	CAPTAIN PILOT	KEP. 31144/MEN/B/IMTA/2013	17/07/2014	IM2MAN95696	17/07/2014	SPANYOL
51	KOGER MARGUS	FIRST OFFICER	KEP. 31149/MEN/B/IMTA/2013	11/3/2014	IM2MAN95657	11/3/2014	ESTONIA
52	ARGUELLO ALVES LUIS ALBERTO	FIRST OFFICER	KEP. 31147/MEN/B/IMTA/2013	23/07/2014	IM2MAN95666	23/07/2014	URUGUAY
53	FITZGERALD KEVIN LAMAR	FIRST OFFICER	KEP. 31150/MEN/B/IMTA/2013	7/3/2014	IM2MAN95603	7/3/2014	USA
54	DE ANDRES ESTRADA JOSE ANGEL	CAPTAIN PILOT	KEP. 31145/MEN/B/IMTA/2013	17/07/2014	IM2MAN95671	17/07/2014	SPANYOL
55	MESEGUER SANCHIS JAIME	FIRST OFFICER	KEP. 31146/MEN/B/IMTA/2013	17/07/2014	IM2MAN95580	17/07/2014	SPANYOL
56	SENA CABRERA HERNAN DANIEL	CAPTAIN PILOT	KEP. 31138/MEN/B/IMTA/2013	7/7/2014	J1U1MKA47043	7/7/2014	URUGUAY
57	GARCIA TATO GABRIEL	FIRST OFFICER	KEP. 31151/MEN/B/IMTA/2013	22/08/2014	IM2MAN95529	22/08/2014	SPANYOL
58	BIDEAU FERNANDEZ FERNANDO JOSE	CAPTAIN PILOT	KEP. 31140/MEN/B/IMTA/2013	7/7/2014	IM2MAN95718	7/7/2014	URUGUAY
59	BORJA DIEZ EMILIO JOSE	CAPTAIN PILOT	KEP. 31143/MEN/B/IMTA/2013	17/07/2014	IM2MAN95755	17/07/2014	SPANYOL
60	DOGLIOTTI AUGUSTO JOSE	CAPTAIN PILOT	KEP. 31139/MEN/B/IMTA/2013	17/07/2014	IM2MAN95779	17/07/2014	URUGUAY
61	ZABALA ZACHARY ANDREW	FIRST OFFICER	KEP. 28615/MEN/B/IMTA/2013	6/9/2014	IM2MAN22437	6/9/2014	USA
62	DIAZ BRU SALVADOR JOSE	FIRST OFFICER	KEP. 28622/MEN/B/IMTA/2013	6/12/2014	IM2MAN42509	6/12/2014	SPANYOL
63	MARKOVIC ROK	FIRST OFFICER	KEP. 28631/MEN/B/IMTA/2013	15/09/2014	IM2MAN35107	15/09/2014	SLOVENIA
64	LEENART ROALD ELROY	FIRST OFFICER	KEP. 28623/MEN/B/IMTA/2013	6/9/2014	IM2MAN20512	6/9/2014	BELANDA
65	ECHAVARRIA BASY PABLO JAVIER	FIRST OFFICER	KEP. 28621/MEN/B/IMTA/2013	6/9/2014	IM2MAN20536	6/9/2014	URUGUAY
66	HAIDARAH MOHANAD ABDUL WAHAB	FIRST OFFICER	KEP. 28618/MEN/B/IMTA/2013	6/9/2014	IM2MAN19863	6/9/2014	BRITISH CITIZEN
67	RAKUN MATJAZ	FIRST OFFICER	KEP. 28628/MEN/B/IMTA/2013	15/09/2014	IM2MAN35084	15/09/2014	SLOVENIA
68	KOROSEC MARTIN	CAPTAIN PILOT	KEP. 28629/MEN/B/IMTA/2013	7/3/2014	IM2MAN35175	15/09/2014	SLOVENIA
69	MAERT SOLEPMANN	FIRST OFFICER	KEP. 28630/MEN/B/IMTA/2013	23/07/2014	IM2MAN20408	23/07/2014	ESTONIA
70	SAAR MARI LIIS	FIRST OFFICER	KEP. 28619/MEN/B/IMTA/2013	6/9/2014	IM2MAN19758	6/9/2014	ESTONIA
71	SANCHO TELLO VALLS LUIS MARIA	CAPTAIN PILOT	KEP. 28620/MEN/B/IMTA/2013	6/6/2014	IM2MAN19698	6/6/2014	SPANYOL
72	GUTIERREZ BENGOCHEA LUIS	CAPTAIN PILOT	KEP. 31141/MEN/B/IMTA/2013	7/2/2014	IM2MAN97838	7/2/2014	SPANYOL
73	VENDRELL FIRPI ALVARO JAVIER	FIRST OFFICER	KEP. 28617/MEN/B/IMTA/2013	6/9/2014	IM2MAN43030	6/9/2014	URUGUAY
74	YOSEFFI DOS SANTOS GUILLERMO	FIRST OFFICER	KEP. 15952/MEN/P/IMTA/2013	29/10/2014	IM2LA198648	29/10/2014	URUGUAY
75	PADRON CARDONA NICOLAS	FIRST OFFICER	KEP. 16044/MEN/P/IMTA/2013	29/10/2014	IM2LA198587	29/10/2014	URUGUAY
76	CAMACHO MARQUEZ RODRIGO LUIS	FIRST OFFICER	KEP. 16045/MEN/P/IMTA/2013	30/10/2014	IM2LAJ11892	30/10/2014	SPANYOL
77	DE JONG PEREZ ALVARO	CAPTAIN PILOT	KEP. 26472/MEN/P/IMTA/2013	1/13/2015	IM2LAJ05890	1/13/2015	SPANYOL
78	PARRILLA MONTERO ANTONIO	CAPTAIN PILOT	KEP. 16046/MEN/P/IMTA/2013	30/10/2014	J1U1LHG56230	30/10/2014	SPANYOL
79	PINTO PAVON CARLOS	CAPTAIN PILOT	KEP. 16047/MEN/P/IMTA/2013	30/10/2014	J1U1LHG56284	30/10/2014	SPANYOL
80	CURRAS PEREZ FRANCISCO JAVIER	CAPTAIN PILOT	KEP. 18933/MEN/P/IMTA/2013	11/12/2014	E1U1LKA61853	11/12/2014	SPANYOL

NO	NAMA	POSISI	NO. IMTA	MASA BERLAKU IMTA	NO.KITAS	MASA BERLAKU KITAS	KEBANGSAAN
81	COLOMBAS CANELLAS PEDRO MIGUEL	CAPTAIN PILOT	KEP. 18934/MEN/P/IMTA/2013	11/12/2014	IM2LAJ05913	11/12/2014	SPANYOL
82	GUTIERREZ CAMPOS JOSE ENRIQUE	FIRST OFFICER	KEP. 18948/MEN/P/IMTA/2013	11/12/2014	IM2LAJ05876	11/12/2014	SPANYOL
83	MUNOZ LOPEZ VICTOR	FIRST OFFICER	KEP. 15954/MEN/P/IMTA/2013	30/10/2014	J1U1LHG56179	30/10/2014	SPANYOL
84	GOMIS MARTINEZ MARTIN DOUGLAS	FIRST OFFICER	KEP. 18950/MEN/P/IMTA/2013	11/12/2014	IM2LAJ17865	11/12/2014	SPANYOL
85	TREMAINE JEREMY PETER	CAPTAIN PILOT	KEP. 15955/MEN/P/IMTA/2013	29/10/2014	IM2LAI98540	29/10/2014	SELANDIA BARU
86	SMADI MAHMOUD SALAMEH	CAPTAIN PILOT	KEP. 15956/MEN/P/IMTA/2013	30/10/2014	J1U1LHG81988	30/10/2014	USA
87	RAMSEY WILLIAM GEORGE	CAPTAIN PILOT	KEP. 18932/MEN/P/IMTA/2013	19/11/2014	IM2LAJ05852	19/11/2014	USA
88	CARRION JR JOSE LUIS	FIRST OFFICER	KEP. 18947/MEN/P/IMTA/2013	19/11/2014	IM2LAJ05785	19/11/2014	USA
89	PAUL WALTER PLACK	FIRST OFFICER	KEP. 18946/MEN/B/IMTA/2013	19/11/2014	E1U1KXC96255	19/11/2014	USA
90	STABERG PER AKE	FIRST OFFICER	KEP. 15950/MEN/P/IMTA/2013	30/10/2014	J1U1LHG82268	30/10/2014	SWEDIA
91	RITESH THAKER	FIRST OFFICER	KEP. 16048/MEN/P/IMTA/2013	29/10/2014	IM2LAI98600	29/10/2014	NAMIBIA
92	BRUNDAGE WILLIAM PERCIVAL	CAPTAIN PILOT	KEP. 18935/MEN/P/IMTA/2013	19/11/2014	IM2LAJ17842	19/11/2014	USA
93	HUERTAS BARTOLOME JOSE LUIS	FIRST OFFICER	KEP. 16108/MEN/P/IMTA/2013	27/09/2014	IM2LAI43327	27/09/2014	SPANYOL
94	WEEKS DONALD MALCOLM	FIRST OFFICER	KEP. 16106/MEN/P/IMTA/2013	19/09/2014	IM2LAI37318	19/09/2014	USA
95	SHAN CHING SEONG HERALD	FIRST OFFICER	KEP. 16109/MEN/P/IMTA/2013	19/11/2014	IM2LAJ05998	19/11/2014	PERANCIS
96	ROEBUCK JOHN KEIICHIRO	FIRST OFFICER	KEP. 16107/MEN/P/IMTA/2013	19/09/2014	IM2LAI37379	19/09/2014	USA
97	CALDERARO RIOS RICARDO	INSTRUKTUR PILOT	KEP. 26367/MEN/P/IMTA/2013	1/8/2015	IM2LAK31881	1/8/2015	SPANYOL
98	PLANELLIS PEREZ SERGIO	FIRST OFFICER	KEP. 26484/MEN/P/IMTA/2013	26/12/2014	J1U1LHW86983	26/12/2014	SPANYOL
99	RUSHING JAMES BRENT	CAPTAIN PILOT	KEP. 12382/MEN/B/IMTA/2013	4/3/2014	IM2MAL61627	4/3/2014	USA
100	KOROSCEK MARTIN	CAPTAIN PILOT	KEP. 28629/MEN/B/IMTA/2013	7/3/2014	IM2MAN35175	15/09/2014	SLOVENIA
101	GUTIERREZ CABRERA ROBERT	FIRST OFFICER	KEP. 31148/MEN/B/IMTA/2013	7/7/2014	IM2MAN95634	7/7/2014	URUGUAY
102	LEMUET RENE LIONEL	INSTRUKTUR PILOT	KEP. 54159/MEN/B/IMTA/2013	6/6/2014	IM2HAL36953	6/6/2014	PERANCIS
103	ABHILASH MENON THULASIDAS	COPILOT	KEP. 28741/MEN/B/IMTA/2013	14/05/2014	IM2JAD17669	14/05/2014	INDIA
104	PULICS MILAN	COPILOT	KEP. 28738/MEN/B/IMTA/2013	20/05/2014	J1U1JDC24843	20/05/2014	PERANCIS
105	NAEMI MUHAMMAD REZA	COPILOT	KEP. 28739/MEN/B/IMTA/2013	27/05/2014	J1U1MJE38945	27/05/2014	IRAN
106	SAHFINAJAFI NEJAD SEYED ALIREZA	COPILOT	KEP. 28740/MEN/B/IMTA/2013	27/05/2014	J1U1JCD27978	27/05/2014	IRAN
107	NOORDHOFF MAIKEL RUDOLF	FIRST OFFICER	KEP. 37524/MEN/B/IMTA/2013	21/08/2014	J1U1JDC76060	21/08/2014	BELANDA
108	WONG OTMAR DWIGHT	FIRST OFFICER	KEP. 37527/MEN/B/IMTA/2013	21/08/2014	J1U1MKI42797	21/08/2014	BELANDA
109	KOCSONYA PETER PAL	FIRST OFFICER	KEP. 37525/MEN/B/IMTA/2013	9/1/2014	JCU1LAA39330	9/1/2014	HUNGARIA
110	HAMED AHMED MAGDY SALEH	FIRST OFFICER	KEP. 52228/MEN/B/IMTA/2013	25/11/2014	J1U1MKD88232	25/11/2014	USA
111	MORALES RODRIGUES JUAN	FIRST OFFICER	KEP. 52229/MEN/B/IMTA/2013	14/11/2014	J1U1KDF01789	14/11/2014	SPANYOL
112	JUN HO LEE	FIRST OFFICER	KEP. 52231/MEN/B/IMTA/2013	15/11/2014	IM2HAJ70475	15/11/2014	KOREA
113	ROB DE HOOP	FIRST OFFICER	KEP. 52230/MEN/B/IMTA/2013	15/11/2014	J1U1KCL61755	15/11/2014	BELANDA
114	MARTIN WARREN CRAIG	INSTRUKTUR PILOT	KEP. 49848/MEN/B/IMTA/2013	11/3/2014	E1U1KEC23752	11/3/2014	AUSTRALIA
115	COURTIN MICHEL YVON	INSTRUKTUR PILOT	KEP. 28635/MEN/B/IMTA/2013	7/7/2014	J1U1MJC54262	7/7/2014	PERANCIS
116	NUNEZ RIERA VICTOR	CAPTAIN PILOT	KEP. 43585/MEN/B/IMTA/2013	15/10/2014	IM2MAP69862	15/10/2014	SPANYOL
117	COUCH MARK EDWARD	CAPTAIN PILOT	KEP. 43588/MEN/B/IMTA/2013	10/8/2014	J1U1KDB23101	10/8/2014	USA
118	MARTINEZ NUNEZ PEDRO ALEJANDRO	CAPTAIN PILOT	KEP. 43642/MEN/B/IMTA/2013	16/10/2014	IM2MAP69947	16/10/2014	VENEZUELA
119	HYDE JOSEPH LEE	CAPTAIN PILOT	KEP. 43644/MEN/B/IMTA/2013	10/8/2014	IM2MAP70029	10/8/2014	USA
120	STEDMAN JESSE RUSSELL	CAPTAIN PILOT	KEP. 43584/MEN/B/IMTA/2013	22/09/2014	IM2MAP69984	22/09/2014	USA
121	MASSE MARTIN	CAPTAIN PILOT	KEP. 43586/MEN/B/IMTA/2013	16/10/2014	IM2MAP69923	16/10/2014	KANADA
122	MORTON CHRISTOPHER JAMES	CAPTAIN PILOT	KEP. 43583/MEN/B/IMTA/2013	22/09/2014	IM2MAP69909	22/09/2014	KANADA
123	MC CANN HEATHER ELAINE	FIRST OFFICER	KEP. 43640/MEN/B/IMTA/2013	16/09/2014	J1U1MKV51862	16/09/2014	USA
124	WALKER JR ROBERT THOMAS	CAPTAIN PILOT	KEP. 43646/MEN/B/IMTA/2013	16/10/2014	IM2MAP69849	16/10/2014	USA
125	MC COY JAMES EARL	CAPTAIN PILOT	KEP. 43582/MEN/B/IMTA/2013	22/09/2014	IM2MAP69788	22/09/2014	USA
126	RIVAS AZCUETA CARLOS DANIEL	CAPTAIN PILOT	KEP. 48719/MEN/B/IMTA/2013	15/10/2014	IM2MAQ23057	15/10/2014	SPANYOL
127	VITTO GIANNUZZI	FIRST OFFICER	KEP. 43641/MEN/B/IMTA/2013	1/22/2015	2C11JD0427-N	1/22/2015	ITALIA
128	IGNACIO PEREZ JIMENEZ CERVANTEZ	CAPTAIN PILOT	KEP. 48718/MEN/B/IMTA/2013	1/22/2015	2C11JD0428-N	1/22/2015	SPANYOL
129	ALFRED MALDONADO	CAPTAIN PILOT	KEP. 16089/MEN/P/IMTA/2013	19/09/2014	IM2MAI37332	19/09/2014	USA
130	LU JIANGZHOU	AWAK KABIN	KEP.01800/MEN/P/IMTA/2014	28/04/2015	IM2JAB54822	28-Apr-14	CHINA
131	LU JINZHI	AWAK KABIN	KEP.01796/MEN/P/IMTA/2014	27/04/2015	IM2JAB54974	27-Apr-14	CHINA
132	YI ZHU	AWAK KABIN	KEP.01795/MEN/P/IMTA/2014	27/04/2015	IM2JAB54998	27-Apr-14	CHINA
133	YUAN JINGJING	AWAK KABIN	KEP.01797/MEN/P/IMTA/2014	27/04/2015	IM2JAB54890	27-Apr-14	CHINA
134	ZHENG JI	AWAK KABIN	KEP.01799/MEN/P/IMTA/2014	27/04/2015	IM2JAB54950	27-Apr-14	CHINA
135	ARISA TAWADA	AWAK KABIN	KEP.01801/MEN/P/IMTA/2014	04/04/2015	IM2JAB53287	4-Apr-14	JEPANG
136	HARUMI TAKENAKA	AWAK KABIN	KEP.01802/MEN/P/IMTA/2014	04/04/2015	2C21JD0282-N	4-Apr-15	JEPANG

NO	NAMA	POSISI	NO. IMTA	MASA BERLAKU IMTA	NO.KITAS	MASA BERLAKU KITAS	KEBANGSAAN
137	KANADE ICHIKAWA	AWAK KABIN	KEP.01806/MEN/P/IMTA/2014	25/04/2015	IM2JAB53505	25-Apr-14	JEPANG
138	KUMIKO IINO	AWAK KABIN	KEP.01803/MEN/P/IMTA/2014	04/04/2015	IM2JAB53476	4-Apr-14	JEPANG
139	MINAMI WATANABE	AWAK KABIN	KEP.01808/MEN/P/IMTA/2014	25/04/2014	IM2JAB53361	25-Apr-14	JEPANG
140	MIYA OKUBO	AWAK KABIN	KEP.01804/MEN/P/IMTA/2014	04/04/2015	IM2JAB53354	4-Apr-14	JEPANG
141	REMI KAWACHI	AWAK KABIN	KEP.01805/MEN/P/IMTA/2014	04/04/2015	IM2JAB53392	4-Apr-14	JEPANG
142	YURI ITO	AWAK KABIN	KEP.01807/MEN/P/IMTA/2014	04/04/2015	IM2JAB53446	4-Apr-14	JEPANG
143	CHIE NAKAYAMA	AWAK KABIN	KEP.01784/MEN/P/IMTA/2014	29/05/2015	J1U1JAC98965	29-May-14	JEPANG
144	ERINA TANAKA	AWAK KABIN	KEP.01815/MEN/P/IMTA/2014	29/05/2015	IM2JAB88232	29-May-14	JEPANG
145	KEIKO TASHIRO	AWAK KABIN	KEP.01780/MEN/P/IMTA/2014	29/05/2015	IM2JAB88188	29-May-14	JEPANG
146	MARIKO SHIMADA	AWAK KABIN	KEP.01783/MEN/P/IMTA/2014	29/05/2015	IM2JAB88262	29-May-14	JEPANG
147	MASUMI KAMATA	AWAK KABIN	KEP.01814/MEN/P/IMTA/2014	29/05/2015	IM2JAB88195	29-May-14	JEPANG
148	RIE IGAMI	AWAK KABIN	KEP.01812/MEN/P/IMTA/2014	29/05/2015	IM2JAB88286	29-May-14	JEPANG
149	RISA KATAOKA	AWAK KABIN	KEP.01810/MEN/P/IMTA/2014	29/05/2015	IM2JAB88103	29-May-14	JEPANG
150	RISA MORII	AWAK KABIN	KEP.01781/MEN/P/IMTA/2014	29/05/2015	IM2JAB88279	29-May-14	JEPANG
151	SAYAKA KIMURA	AWAK KABIN	KEP.01782/MEN/P/IMTA/2014	29/05/2015	J1U1JAC98570	29-May-14	JEPANG
152	TOSHIMI ATA	AWAK KABIN	KEP.01811/MEN/P/IMTA/2014	29/05/2015	J1U1JAC98837	29-May-14	JEPANG
153	YUKA ONO	AWAK KABIN	KEP.01813/MEN/P/IMTA/2014	29/05/2015	IM2JAB88110	29-May-14	JEPANG
154	BAE EUNJI	AWAK KABIN	KEP.01791/MEN/P/IMTA/2014	28/04/2015	IM2JAB54323	28-Apr-14	KOREA
155	BO YOUNG KIM	AWAK KABIN	KEP.01790/MEN/P/IMTA/2014	28/04/2015	IM2JAB54232	28-Apr-14	KOREA
156	EUNYOUNG LEY	AWAK KABIN	KEP.01793/MEN/P/IMTA/2014	28/04/2015	IM2JAB54353	28-Apr-14	KOREA
157	JO JIHYUN	AWAK KABIN	KEP.01789/MEN/P/IMTA/2014	28/04/2015	IM2JAB54438	28-Apr-14	KOREA
158	JUYEON SONG	AWAK KABIN	KEP.01792/MEN/P/IMTA/2014	28/04/2015	IM2JAB54542	28-Apr-14	KOREA
159	CHENG YAO	AWAK KABIN	KEP.20528/MEN/P/IMTA/2013	26/12/2014	J1U1JCY17940	26-Dec-14	KOREA
160	WANG SHUJUAN	AWAK KABIN	KEP.20527/MEN/P/IMTA/2013	26/12/2014	J1U1JCY15958	26-Dec-14	CHINA
161	SHU HAN	AWAK KABIN	KEP.20529/MEN/P/IMTA/2013	26/12/2014	J1U1JCY15972	26-Dec-14	CHINA
162	KAIRA ANZAI	AWAK KABIN	KEP.20070/MEN/P/IMTA/2013	26/12/2014	IM2JAE72230	26-Dec-14	JEPANG
163	MAKIKO YAKANO	AWAK KABIN	KEP.20067/MEN/P/IMTA/2013	26/12/2014	IM2JAE72722	26-Dec-14	JEPANG
164	MOTOKO FUKUOKA	AWAK KABIN	KEP.20072/MEN/P/IMTA/2013	26/12/2014	IM2JAE72375	26-Dec-14	JEPANG
165	MAYA ENDO	AWAK KABIN	KEP.20071/MEN/P/IMTA/2013	26/12/2014	IM2JAE72368	26-Dec-14	JEPANG
166	MINAKO ITO	AWAK KABIN	KEP.20299/MEN/P/IMTA/2013	26/12/2014	IM2JAE72277	26-Dec-14	JEPANG
167	NAO ANDO	AWAK KABIN	KEP.20295/MEN/P/IMTA/2013	26/12/2014	J1U1JDD47920	26-Dec-14	JEPANG
168	RUI SAEKI	AWAK KABIN	KEP.20296/MEN/P/IMTA/2013	26/12/2014	IM2JAE72443	26-Dec-14	JEPANG
169	YUKINA ASANO	AWAK KABIN	KEP.20294/MEN/P/IMTA/2013	26/12/2014	IM2JAE72570	26-Dec-14	JEPANG
170	AKIKO OTSUKI	AWAK KABIN	KEP.20297/MEN/P/IMTA/2013	26/12/2014	IM2JAE72436	26-Dec-14	JEPANG
171	KIM MUNJI	AWAK KABIN	KEP.20531/MEN/P/IMTA/2013	28/12/2014	E1U1JGF70097	28-Dec-14	KOREA
172	YOON JI HYE	AWAK KABIN	KEP.20530/MEN/P/IMTA/2013	28/12/2014	E1U1JGF69356	28-Dec-14	KOREA
173	CHUNG SO YEON	AWAK KABIN	KEP.20525/MEN/P/IMTA/2013	28/12/2014	E1U1JGF66592	28-Dec-14	KOREA
174	BINGRUN WEN	AWAK KABIN	KEP.00986/MEN/P/IMTA/2014	28/02/2015	J1U1KCV71096	28-Feb-14	CHINA
175	LI LI	AWAK KABIN	KEP.00989/MEN/P/IMTA/2014	28/02/2015	2C21JD0826-N	28-Feb-15	CHINA
176	LUYI LI	AWAK KABIN	KEP.00987/MEN/P/IMTA/2014	28/02/2015	2C21JD0910-N	28-Feb-15	CHINA
177	LIU SHAN	AWAK KABIN	KEP.01116/MEN/P/IMTA/2014	28/02/2015	2C21JD0909-N	28-Feb-15	CHINA
178	SHIMENG ZHANG	AWAK KABIN	KEP.00992/MEN/P/IMTA/2014	28/02/2015	2C21JD0814-N	28-Feb-15	CHINA
179	ZIWEI XU	AWAK KABIN	KEP.01115/MEN/P/IMTA/2014	28/02/2015	2C21JD0912-N	28-Feb-15	CHINA
180	YI LIU	AWAK KABIN	KEP.00988/MEN/P/IMTA/2014	28/02/2015	2C21JD0911-N	28-Feb-15	CHINA
181	YI XIE	AWAK KABIN	KEP.00990/MEN/P/IMTA/2014	28/02/2015	2C21JD0811-N	28-Feb-15	CHINA
182	YINGCHAO HE	AWAK KABIN	KEP.00991/MEN/P/IMTA/2014	23/03/2015	2C21JD0794-N	23-Mar-15	CHINA
183	A RA SIL SONG	AWAK KABIN	KEP.01110/MEN/P/IMTA/2014	12/03/2015	2C21JD1255-N	12-Mar-15	KOREA
184	BO YUN KIM	AWAK KABIN	KEP.01064/MEN/P/IMTA/2014	12/03/2015	2C21JD1075-N	12-Mar-15	KOREA
185	BORAM YOON	AWAK KABIN	KEP.01062/MEN/P/IMTA/2014	12/03/2015	2C21JD0969-N	12-Mar-15	KOREA
186	EUNYOUNG GO	AWAK KABIN	KEP.01065/MEN/P/IMTA/2014	12/03/2015	2C21JD1016-N	12-Mar-15	KOREA
187	JEEHYUN SHIN	AWAK KABIN	KEP.01119/MEN/P/IMTA/2014	12/03/2015	2C21JD0810-N	12-Mar-15	KOREA
188	JEONGWON SHIN	AWAK KABIN	KEP.01114/MEN/P/IMTA/2014	12/03/2015	2C21JD1064-N	12-Mar-15	KOREA
189	JI YEON LEE	AWAK KABIN	KEP.01059/MEN/P/IMTA/2014	24/03/2015	2C21JD1044-N	24-Mar-15	KOREA
190	JUNGHWA LEE	AWAK KABIN	KEP.01066/MEN/P/IMTA/2014	12/03/2015	JEKAA08866	12-Mar-14	KOREA
191	KEUMHEE LEE	AWAK KABIN	KEP.01117/MEN/P/IMTA/2014	12/03/2015	2C21JD1046-N	12-Mar-15	KOREA
192	MIN JI DO	AWAK KABIN	KEP.01479/MEN/P/IMTA/2014	12/03/2015	2C21JD0812-N	12-Mar-15	KOREA
193	MIRA AHN	AWAK KABIN	KEP.01118/MEN/P/IMTA/2014	12/03/2015	2C21JD1045-N	12-Mar-15	KOREA

NO	NAMA	POSISI	NO. IMTA	MASA BERLAKU IMTA	NO.KITAS	MASA BERLAKU KITAS	KEBANGSAAN
194	OHWEOLUIDANBEE CHO	AWAK KABIN	KEP.01108/MEN/P/IMTA/2014	12/03/2015	2C21JD0813-N	12-Mar-15	KOREA
195	SO HYUN KWON	AWAK KABIN	KEP.01109/MEN/P/IMTA/2014	12/03/2015	2C21JD1254-N	12-Mar-15	KOREA
196	SONGHEE KIM	AWAK KABIN	KEP.01061/MEN/P/IMTA/2014	12/03/2015	JEKAA08934	12-Mar-14	KOREA
197	SOYOUNG SONG	AWAK KABIN	KEP.01111/MEN/P/IMTA/2014	12/03/2015	2C21JD0825-N	12-Mar-15	KOREA
198	KIM YOUNGJEONG	AWAK KABIN	KEP.01112/MEN/P/IMTA/2014	12/03/2015	2C21JD0968-N	12-Mar-15	KOREA
199	YURI EUN	AWAK KABIN	KEP.01113/MEN/P/IMTA/2014	12/03/2015	2C21JD0848-N	12-Mar-15	KOREA
200	LUMING CONG	AWAK KABIN	KEP.18451/MEN/P/IMTA/2013	14/11/2014	J1U1LFL01016	14-Nov-14	CHINA
201	HUANG DANGFEI	AWAK KABIN	KEP.18408/MEN/P/IMTA/2013	14/11/2014	J1U1LKF96201	14-Nov-14	CHINA
202	LING LI	AWAK KABIN	KEP.18409/MEN/P/IMTA/2013	15/11/2014	JDLAA25488	15-Nov-14	CHINA
203	LIU YANG	AWAK KABIN	KEP.18411/MEN/P/IMTA/2013	13/11/2014	J1U1LKF95142	13-Nov-14	CHINA
204	MA HUIFEN	AWAK KABIN	KEP.18452/MEN/P/IMTA/2013	14/11/2014	J1U1LKF90427	14-Nov-14	CHINA
205	MAO XIAOYUN	AWAK KABIN	KEP.18453/MEN/P/IMTA/2013	15/11/2014	J1U1LFL00949	15-Nov-14	CHINA
206	SUN XIAOZHOU	AWAK KABIN	KEP.18410/MEN/P/IMTA/2013	13/11/2014	J1U1LKF96164	13-Nov-14	CHINA
207	XIONG WEIYUAN	AWAK KABIN	KEP.18407/MEN/P/IMTA/2013	14/11/2014	J1U1LKF94068	14-Nov-14	CHINA
208	ZHOU LI	AWAK KABIN	KEP.18412/MEN/P/IMTA/2013	13/11/2014	J1U1LKF92479	13-Nov-14	CHINA
209	CHEN I HSUAN	AWAK KABIN	KEP.16593/MEN/P/IMTA/2013	31/10/2014	IM2LAF85137	31-Oct-14	TAIWAN
210	HO CHIA MIN	AWAK KABIN	KEP.16381/MEN/P/IMTA/2013	31/10/2014	IM2LAF85150	31-Oct-14	TAIWAN
211	CHIEH RU TU	AWAK KABIN	KEP.16382/MEN/P/IMTA/2013	04/11/2014	IM2LAF60787	4-Nov-14	TAIWAN
212	CHU LI HSUEH	AWAK KABIN	KEP.16383/MEN/P/IMTA/2013	31/10/2014	IM2LAF85167	31-Oct-14	TAIWAN
213	HAN HUEI CHEN	AWAK KABIN	KEP.16384/MEN/P/IMTA/2013	31/10/2014	IM2LAF60861	31-Oct-14	TAIWAN
214	HAN WEN CHENG	AWAK KABIN	KEP.16385/MEN/P/IMTA/2013	31/10/2014	OYLA018827	31-Oct-14	TAIWAN
215	HSUAN YUN WANG	AWAK KABIN	KEP.16387/MEN/P/IMTA/2013	31/10/2014	IM2LAF85181	31-Oct-14	TAIWAN
216	KUAN YI LI	AWAK KABIN	KEP.16386/MEN/P/IMTA/2013	31/10/2014	IM2LAF60848	31-Oct-14	TAIWAN
217	SZU-YING LIN	AWAK KABIN	KEP.16592/MEN/P/IMTA/2013	31/10/2014	IM2LAF85174	31-Oct-14	TAIWAN
218	MEI-YIN LU	AWAK KABIN	KEP.16591/MEN/P/IMTA/2013	31/10/2014	IM2LAF60885	31-Oct-14	TAIWAN
219	MENG-TING WU	AWAK KABIN	KEP.16587/MEN/P/IMTA/2013	31/10/2014	IM2LAF85198	31-Oct-14	TAIWAN
220	CHEN NING	AWAK KABIN	KEP.16594/MEN/P/IMTA/2013	31/10/2014	IM2LAF60800	31-Oct-14	TAIWAN
221	WEI-SHIN CHOU	AWAK KABIN	KEP.16589/MEN/P/IMTA/2013	31/10/2014	IM2LAF60763	31-Oct-14	TAIWAN
222	CHEN YI LING	AWAK KABIN	KEP.16588/MEN/P/IMTA/2013	31/10/2014	E1U1KDH53755	31-Oct-14	TAIWAN
223	AIRI HONDA	AWAK KABIN	KEP.18816/MEN/B/IMTA/2013	03/05/2014	IM2MAM25001	3-May-14	JEPANG
224	AYAKA INAGAKI	AWAK KABIN	KEP.18818/MEN/B/IMTA/2013	03/05/2014	IM2MAM24659	3-May-14	JEPANG
225	AYAMI TOMINAGA	AWAK KABIN	KEP.19018/MEN/B/IMTA/2013	03/05/2014	IM2MAM25025	3-May-14	JEPANG
226	AYANO SAIKA	AWAK KABIN	KEP.19001/MEN/B/IMTA/2013	03/05/2014	IM2MAM24768	3-May-14	JEPANG
227	CHINAMI ISHII	AWAK KABIN	KEP.18891/MEN/B/IMTA/2013	03/05/2014	IM2MAM24873	3-May-14	JEPANG
228	ERI NAKAMURA	AWAK KABIN	KEP.21357/MEN/B/IMTA/2013	03/05/2014	IM2MAM24653	3-May-14	JEPANG
229	ERINA HASUIKE	AWAK KABIN	KEP.18894/MEN/B/IMTA/2013	03/05/2014	IM2MAM24630	3-May-14	JEPANG
230	HARUNA HORI	AWAK KABIN	KEP.18821/MEN/B/IMTA/2013	03/05/2014	IM2MAM24579	3-May-14	JEPANG
231	JUNKO KONNO	AWAK KABIN	KEP.19017/MEN/B/IMTA/2013	03/05/2014	IM2MAM24593	3-May-14	JEPANG
232	MAHO TAKEDA	AWAK KABIN	KEP.19012/MEN/B/IMTA/2013	03/05/2014	IM2MAM24903	3-May-14	JEPANG
233	MANA MINAMISAKO	AWAK KABIN	KEP.18890/MEN/B/IMTA/2013	03/05/2014	IM2MAM24677	3-May-14	JEPANG
234	MARI KAMADA	AWAK KABIN	KEP.19003/MEN/B/IMTA/2013	03/05/2014	IM2MAM24714	3-May-14	JEPANG
235	MAYA KUMAGAI	AWAK KABIN	KEP.18999/MEN/B/IMTA/2013	03/05/2014	IM2MAM24691	3-May-13	JEPANG
236	MAYU USAMI	AWAK KABIN	KEP.18998/MEN/B/IMTA/2013	03/05/2014	IM2MAM24738	3-May-14	JEPANG
237	MEGUMI KAWAKUBO	AWAK KABIN	KEP.19000/MEN/B/IMTA/2013	03/05/2014	IM2MAM24971	3-May-14	JEPANG
238	MIKA NAKAE	AWAK KABIN	KEP.19015/MEN/B/IMTA/2013	03/05/2014	IM2MAM24616	3-May-14	JEPANG
239	MIKI WATABE	AWAK KABIN	KEP.18822/MEN/B/IMTA/2013	03/05/2014	IM2MAM24805	3-May-14	JEPANG
240	MIKU KANZAKI	AWAK KABIN	KEP.19014/MEN/B/IMTA/2013	03/05/2014	IM2MAM24836	3-May-14	JEPANG
241	MISA MINAMI	AWAK KABIN	KEP.19013/MEN/B/IMTA/2013	03/05/2014	E1U1LPA96883	3-May-14	JEPANG
242	MISAO OTA	AWAK KABIN	KEP.19016/MEN/B/IMTA/2013	03/05/2014	IM2MAM24555	3-May-14	JEPANG
243	NAHO OKUDA	AWAK KABIN	KEP.18893/MEN/B/IMTA/2013	03/05/2014	E1U1LMA77454	3-May-14	JEPANG
244	SACHIKO NOMOTO	AWAK KABIN	KEP.18815/MEN/B/IMTA/2013	03/05/2014	IM2MAM25214	3-May-14	JEPANG
245	YUKI MINAMI	AWAK KABIN	KEP.18892/MEN/B/IMTA/2013	03/05/2014	J1U1LEC73320	3-May-14	JEPANG
246	YURIE SHIMBO	AWAK KABIN	KEP.19002/MEN/B/IMTA/2013	03/05/2014	IM2MAM24782	3-May-14	JEPANG
247	REINA TAKAHASHI	AWAK KABIN	KEP.57257/MEN/B/IMTA/2013	13/12/2014	IM2MAR35644	13-Dec-14	JEPANG
248	REI KOJIMA	AWAK KABIN	KEP.57250/MEN/B/IMTA/2013	13/12/2014	IM2MAR35772	13-Dec-14	JEPANG
249	TOMOMI TAGO	AWAK KABIN	KEP.57248/MEN/B/IMTA/2013	13/12/2014	IM2MAR35546	13-Dec-14	JEPANG
250	NATSUMI ENDO	AWAK KABIN	KEP.57247/MEN/B/IMTA/2013	13/12/2014	E1U1MWG09495	13-Dec-14	JEPANG

NO	NAMA	POSISI	NO. IMTA	MASA BERLAKU IMTA	NO.KITAS	MASA BERLAKU KITAS	KEBANGSAAN
251	YURI YAMAMOTO	AWAK KABIN	KEP.57249/MEN/B/IMTA/2013	15/12/2014	J1U1LFE28582	15-Dec-14	JEPANG
252	YOKO ERIGUCHI	AWAK KABIN	KEP.57219/MEN/B/IMTA/2013	13/12/2014	IM2MAR35667	13-Dec-14	JEPANG
253	YUKA KISHIZAKI	AWAK KABIN	KEP.57220/MEN/B/IMTA/2013	13/12/2014	E1U1KAT68357	13-Dec-14	JEPANG
254	YUKI EZAKI	AWAK KABIN	KEP.57221/MEN/B/IMTA/2013	13/12/2014	IM2MAR35479	13-Dec-14	JEPANG
255	YUKI KIMURA	AWAK KABIN	KEP.57222/MEN/B/IMTA/2013	13/12/2014	IM2MAR35425	13-Dec-14	JEPANG
256	AIRI FUJIEDA	AWAK KABIN	KEP. 57225/MEN/B/IMTA/2013	13/12/2014	EIU1MRQ57246	13-Dec-14	JEPANG
257	HIGUCHI AYANO	AWAK KABIN	KEP. 57224/MEN/B/IMTA/2013	13/12/2014	IM2MAR35711	13-Dec-14	JEPANG
258	AZUSA AOKI	AWAK KABIN	KEP. 57227/MEN/B/IMTA/2013	13/12/2014	G1U1JAD25608	13-Dec-14	JEPANG
259	CHIAKI YONEYAMA	AWAK KABIN	KEP. 57216/MEN/B/IMTA/2013	13/12/2014	IM2MAR35681	13-Dec-14	JEPANG
260	EMI HASHIMOTO	AWAK KABIN	KEP. 57215/MEN/B/IMTA/2013	13/12/2014	E1U1LOR33495	13-Dec-14	JEPANG
261	ERIKO SUGIMOTO	AWAK KABIN	KEP. 57217/MEN/B/IMTA/2013	13/12/2014	IM2MAR35870	13-Dec-14	JEPANG
262	TSUGUMI ISHIZUKA	AWAK KABIN	KEP. 57258/MEN/B/IMTA/2013	13/12/2014	IM2MAR35620	13-Dec-14	JEPANG
263	HITOMI MIYOSHI	AWAK KABIN	KEP. 57218/MEN/B/IMTA/2013	13/12/2014	IM2MAR35796	13-Dec-14	JEPANG
264	KAORI MIURA	AWAK KABIN	KEP. 57214/MEN/B/IMTA/2013	13/12/2014	E1U1JBV17531	13-Dec-14	JEPANG
265	KOTOMI YAMASHITA	AWAK KABIN	KEP. 57212/MEN/B/IMTA/2013	13/12/2014	E1U1MSS38891	13-Dec-14	JEPANG
266	KANA SHIMAMOTO	AWAK KABIN	KEP. 57211/MEN/B/IMTA/2013	13/12/2014	E1U1MVC23260	13-Dec-14	JEPANG
267	MAI NAKANO	AWAK KABIN	KEP. 57256/MEN/B/IMTA/2013	13/12/2014	IM2MAR35401	13-Dec-14	JEPANG
268	MADOKA ISHII	AWAK KABIN	KEP. 57255/MEN/B/IMTA/2013	13/12/2014	IM2MAR35819	13-Dec-14	JEPANG
269	MARI HANAFUSA	AWAK KABIN	KEP. 57223/MEN/B/IMTA/2013	13/12/2014	IM2MAR35388	13-Dec-14	JEPANG
270	MAYUKA FUJITANI	AWAK KABIN	KEP. 57254/MEN/B/IMTA/2013	13/12/2014	IM2MAR35310	13-Dec-14	JEPANG
271	MIKA YASUOKA	AWAK KABIN	KEP. 57253/MEN/B/IMTA/2013	13/12/2014	IM2MAR35449	13-Dec-14	JEPANG
272	MIKI TAKAKURA	AWAK KABIN	KEP. 57252/MEN/B/IMTA/2013	13/12/2014	IM2MAR35735	13-Dec-14	JEPANG
273	MITSUMI KONDO	AWAK KABIN	KEP. 57251/MEN/B/IMTA/2013	13/12/2014	IM2MAR35583	13-Dec-14	JEPANG
274	NAO AKAHO	AWAK KABIN	KEP. 57226/MEN/B/IMTA/2013	13/12/2014	E1U1KBP30747	13-Dec-14	JEPANG
275	CHANG MENGYU	AWAK KABIN	KEP. 34075/MEN/B/IMTA/2013	16/06/2014	J1U1MIP26494	16-Jun-14	CHINA
276	LAN DINGYU	AWAK KABIN	KEP. 34076/MEN/B/IMTA/2013	17/06/2014	J1U1MIP26419	17-Jun-14	CHINA
277	LIU SHUANG	AWAK KABIN	KEP. 34081/MEN/B/IMTA/2013	17/06/2014	J1U1MIP26668	17-Jun-14	CHINA
278	LIU XUEJIN	AWAK KABIN	KEP. 34077/MEN/B/IMTA/2013	17/06/2014	J1U1MIP26949	17-Jun-14	CHINA
279	LIU YINGXIA	AWAK KABIN	KEP. 34078/MEN/B/IMTA/2013	17/06/2014	J1U1MIP26901	17-Jun-14	CHINA
280	REN YUANYUAN	AWAK KABIN	KEP. 34082/MEN/B/IMTA/2013	17/06/2014	J1U1MIP26335	17-Jun-14	CHINA
281	SUN MIAOTING	AWAK KABIN	KEP. 34074/MEN/B/IMTA/2013	17/06/2014	J1U1MIP26766	17-Jun-14	CHINA
282	WANG HUI	AWAK KABIN	KEP. 34084/MEN/B/IMTA/2013	17/06/2014	J1U1MIP26918	17-Jun-14	CHINA
283	XIA LU	AWAK KABIN	KEP. 34080/MEN/B/IMTA/2013	16/06/2014	J1U1MIP26470	16-Jun-14	CHINA
284	WANG LEI	AWAK KABIN	KEP. 34085/MEN/B/IMTA/2013	17/06/2014	J1U1MIP26986	17-Jun-14	CHINA
285	WU XIXI	AWAK KABIN	KEP. 34086/MEN/B/IMTA/2013	16/06/2014	J1U1MIP26841	16-Jun-14	CHINA
286	XING YUSHAN	AWAK KABIN	KEP. 34087/MEN/B/IMTA/2013	16/06/2014	J1U1MIP26614	16-Jun-14	CHINA
287	YAN MENGJUN	AWAK KABIN	KEP. 34083/MEN/B/IMTA/2013	17/06/2014	J1U1MIP26712	17-Jun-14	CHINA
288	ZHANG XIAOJUN	AWAK KABIN	KEP. 34079/MEN/B/IMTA/2013	17/06/2014	J1U1MIP26342	17-Jun-14	CHINA
289	KANAOUCHI AYA	AWAK KABIN	KEP. 18447/MEN/P/IMTA/2013	02/11/2014	E1U1KAV69947	2-Nov-14	JEPANG
290	SADAIKE IZUMI	AWAK KABIN	KEP. 18446/MEN/P/IMTA/2013	02/11/2014	IM2LAG94349	2-Nov-14	JEPANG
291	YAMAMOTO KUMIKO	AWAK KABIN	KEP. 18445/MEN/P/IMTA/2013	02/11/2014	IM2LAG93703	2-Nov-14	JEPANG
292	MAI BUJO	AWAK KABIN	KEP. 18448/MEN/P/IMTA/2013	02/11/2014	IM2LAG93923	2-Nov-14	JEPANG
293	NOKA SOEJIMA	AWAK KABIN	KEP. 18405/MEN/P/IMTA/2013	02/11/2014	IM2LAG94143	2-Nov-14	JEPANG
294	KITAJIMA SAORI	AWAK KABIN	KEP. 18404/MEN/P/IMTA/2013	02/11/2014	IM2LAG94271	2-Nov-14	JEPANG
295	WATANABE SATOMI	AWAK KABIN	KEP. 18406/MEN/P/IMTA/2013	02/11/2014	IM2LAG95044	2-Nov-14	JEPANG
296	TAKAHASHI SHIKIHO	AWAK KABIN	KEP. 18449/MEN/P/IMTA/2013	02/11/2014	IM2LAG94581	2-Nov-14	JEPANG
297	NAKATA YUI	AWAK KABIN	KEP. 18450/MEN/P/IMTA/2013	02/11/2014	E1U1KGN90160	2-Nov-14	JEPANG
298	WOO RI CHO	AWAK KABIN	KEP. 53684/MEN/B/IMTA/2013	04/12/2014	IM2MAR01931	4-Dec-14	KOREA SELATAN
299	EUN JEONG JEON	AWAK KABIN	KEP. 53683/MEN/B/IMTA/2013	04/12/2014	IM2MAR01917	4-Dec-14	KOREA SELATAN
300	SO HE KIM	AWAK KABIN	KEP. 53689/MEN/B/IMTA/2013	04/12/2014	IM2MAR01735	4-Dec-14	KOREA SELATAN
301	GISEON KWEON	AWAK KABIN	KEP. 53688/MEN/B/IMTA/2013	04/12/2014	IM2MAR01765	4-Dec-14	KOREA SELATAN
302	SHINHYE LEE	AWAK KABIN	KEP. 53685/MEN/B/IMTA/2013	04/12/2014	IM2MAR01870	4-Dec-14	KOREA SELATAN
303	SHI EUN SHIN	AWAK KABIN	KEP. 53682/MEN/B/IMTA/2013	04/12/2014	IM2MAR01833	4-Dec-14	KOREA SELATAN
304	JIYOUNG SONG	AWAK KABIN	KEP. 53687/MEN/B/IMTA/2013	04/12/2014	IM2MAR01704	4-Dec-14	KOREA SELATAN
305	SONG MIJIN	AWAK KABIN	KEP. 53691/MEN/B/IMTA/2013	04/12/2014	IM2MAR01789	4-Dec-14	KOREA SELATAN

NO	NAMA	POSISI	NO. IMTA	MASA BERLAKU IMTA	NO. KITAS	MASA BERLAKU KITAS	KEBANGSAAN
306	JIEUN YANG	AWAK KABIN	KEP. 53681MEN/B/IMTA/2013	04/12/2014	IM2MAR01894	4-Dec-14	KOREA SELATAN

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. Tiga pilar utama yang mendasari strategi *human capital* adalah pengelolaan *talent*, budaya perusahaan yang akan mendorong terciptanya *working environment*, meningkatkan dan mengembangkan peran *people manager*.

Melanjutkan strategi dalam pengelolaan SDM untuk mendukung program *Quantum Leap 2015* serta pelaksanaan dari "Seven Drivers" yaitu *Human Capital with the Right Quantity and Quality*, maka *Human Capital Management* menjadikan unitnya sebagai partner dalam pengembangan Bisnis Perusahaan, yang mencakup antara lain:

- Dukungan aspek SDM dengan memenuhi kebutuhan penerbang yang disesuaikan dengan pertumbuhan pesawat yaitu dengan melakukan kerja sama dengan *flying school* dalam negeri, rekrut pilot berpengalaman melalui metode *direct entry*, selain itu juga melakukan *strategic partnership* dengan agen untuk memenuhi penerbang pesawat 100 *seaters*.
- Memenuhi kebutuhan awak kabin reguler dan awak kabin haji di Jakarta dan beberapa kota-kota besar di seluruh Indonesia.
- Menjadikan Garuda Indonesia sebagai *High Performance Organization* yang didukung oleh *high performance people* yang memiliki *engagement* terhadap perusahaan.

Berdasarkan hal tersebut di atas, tiga pilar utama yang mendasari strategi *human capital* adalah:

- Pengelolaan *talent* yang akan memastikan tersedianya para pemimpin perusahaan di masa depan
- Budaya Perusahaan yang akan mendorong terciptanya lingkungan kerja yang kondusif yang pada akhirnya akan mendorong kinerja terbaik dan berkelanjutan
- Meningkatkan dan mengembangkan peran *people manager* yang mampu menjadi *mentor dan coacher* yang kompeten sehingga pegawai dapat mengembangkan kompetensinya serta terjaga produktivitas dan kinerjanya.

Program pelatihan karyawan yang diterapkan Perseroan adalah sebagai berikut:

Pengelolaan Talent

Sebagai input dari pengelolaan *talent* adalah proses *talent acquisition* baik dari dalam organisasi (juga meliputi entitas anak) maupun dari luar untuk menjamin kesinambungan kepemimpinan jangka panjang sesuai dengan perkembangan bisnis dan untuk mengantisipasi kebutuhan bisnis ke depan. Penyusunan strategi perusahaan dalam mengelola *talent* dimulai dari pencarian kader potensial dengan talenta yang mampu bersaing, tidak hanya di regional namun juga global (*talent acquisition*), demi menjamin *competitiveness* dan agresivitas perusahaan dalam menghadapi tantangan industri saat ini dan di masa yang akan datang, termasuk di dalamnya penetapan kriteria *talent*, profil sukses kepemimpinan perusahaan dan pemetaan karyawan potensial yang diidentifikasi sebagai calon pimpinan Perseroan.

Tujuan dari proses pengelolaan *talent* adalah untuk mempertahankan pegawai, mendukung perubahan, mengembangkan tim unggulan terbaik, memperoleh calon pengganti untuk *key position*, memenuhi persyaratan keahlian masa depan, membantu perencanaan sumber daya organisasi, memastikan adanya peluang bagi pegawai yang berpotensi tinggi serta membangun budaya yang mendorong pencapaian kinerja yang maksimal.

Proses yang dilaksanakan diantaranya mencakup:

- Penetapan posisi kritis/kunci dari area yang ada di perusahaan.
- Identifikasi kebutuhan *talent* yang selaras dengan strategi perusahaan
- Seleksi *talent* dengan mempertimbangkan aspek kinerja dan potensi kritis/ posisi kunci dari suatu jabatan yang dibutuhkan oleh perusahaan. Dalam penetapan *talent* perlu memperhatikan ketersediaan internal dengan melakukan proses review dan evaluasi; atau ketersediaan eksternal dengan mencari kandidat dari luar perusahaan melalui proses rekrutment untuk posisi yang kritis seperti posisi *middle management* dan *executive management*.
- Pengembangan *talent*, mencakup tiga aspek yaitu *assignment*, *mentoring* dan *leadership development*. Salah satu program yang dilaksanakan adalah melakukan kerja sama dengan General Electric. Sebagai tindak lanjut dari MoU antara Garuda Indonesia-GE, sudah dilakukan training *Change Acceleration Program* oleh General Electric di Garuda Indonesia Training Centre ("GITC") di bulan Maret 2012, yang diikuti dengan *Global Customer Summit* di Crotonville, Amerika Serikat di bulan Juli 2012 bagi para *executive leader* terpilih. Pengembangan dari MoU awal, Garuda

Indonesia dan GE sepakat untuk menginstitusionalisasikan kesepakatan pengembangan leadership dan management ini menjadi sebuah "Garuda Indonesia-GE institute".

- Mempertahankan *talent* dengan metode dan mekanisme penilaian karyawan "*Talent Review*" (*performance vs potential*), memastikan tersedianya *Key People* dan *Key Position* melalui strategi dan metode *Talent Management* yang terintegrasi dengan strategi perencanaan dan target perusahaan jangka panjang serta sesuai dengan peraturan perundangan, tersedianya strategi *acceleration development program* yang selaras dengan strategi perusahaan pengadaan program *management trainee* ("MT").
- Pengembangan *leadership* bagi setiap *people manager* di perusahaan, terutama dalam hal *coaching* dan *mentoring*, untuk meningkatkan kapabilitas setiap *people manager* dalam mengembangkan dan mempersiapkan talenta-talenta di bawahnya untuk posisi berikutnya di dalam organisasi.

Pengelolaan *talent* dilakukan secara sistematis dengan menggunakan *single data source*, *historical talent* disimpan dalam sistem dengan masa retensi sesuai kebutuhan. Pengelolaan *talent* dilakukan secara bersama-sama antara unit *human capital* dengan *line manager* di unit kerjanya sehingga akurasi dari informasi dapat lebih terukur. Pengembangan *talent* dibuat terintegrasi dengan unit *Learning & Development* sehingga pengelolaan menjadi lebih terarah. Pengembangan *talent* dapat dilaksanakan dengan rotasi/penempatan sementara karena dapat diketahui secara sistem unit yang terkait dengan perkembangannya. Pemantauan dibantu secara sistem yang akan memberikan report sesuai dengan kebutuhan.

Transformasi Budaya Perusahaan

Internalisasi nilai-nilai budaya kerja di Perseroan yaitu **FLYHI** (eFficient & effective, Loyalty, customer centricity, Honesty & openness, Integrity) merupakan bagian tak terpisahkan dari Strategi Transformasi Budaya untuk mendukung Transformasi Bisnis - dimana tujuan untuk mencapai *High Performance People* yang menerapkan nilai-nilai budaya dalam segala aspek organisasi, akan menjadikan Perseroan menjadi *High Performance Organization* dan mencapai *Result Operational Excellence*.

Dengan tujuan tersebut maka program internalisasi dan implementasi budaya FLYHI yang sudah berlangsung sejak tahun 2007, terus dijalankan oleh seluruh unsur dalam perusahaan dari berbagai aspek organisasi. Sejalan dengan arahan Direktur Utama bahwa kita harus dapat membangun budaya yang terus mendorong kinerja, maka pada tahun telah disusun dan dilakukan berbagai inisiatif program implementasi dan internalisasi yang bertujuan untuk terus mendorong implementasi FLYHI di seluruh unit kerja dan kantor cabang, melakukan standarisasi program implementasi dan perilaku yang sesuai dengan nilai-nilai FLYHI di tingkat Perseroan, serta memperluas *buy-in* (seluruh unit yang terlibat) sehingga mendorong kinerja Perusahaan secara optimal dan berkesinambungan.

Kick Off Program dan FLYHI Expo

Sebagai gambaran terhadap Implementasi nilai-nilai FLYHI adalah telah ditetapkan *Corporate Program* pada tahun 2013 dengan tiga program yaitu *Innovation Culture*, *Service Culture* dan *Learning Culture* serta Supporting Program yaitu *Risk Culture*. *Corporate* dan *supporting program* menjadi acuan program budaya di seluruh unit ini agar dapat memberikan dampak positif pada perubahan perilaku, lingkungan kerja yang kondusif yang mendorong pencapaian kinerja dan produktivitas individu, unit dan perusahaan secara menyeluruh.

Pelaksanaan FLYHI Expo sebagai sarana internal untuk melakukan perbandingan/*benchmark* dengan unit kerja lain, baik yang sudah mampu secara konsisten secara penuh menjalankan program FLYHI maupun unit kerja yang belum melaksanakan.

Kick Off Program FLYHI dan Expo dilaksanakan dengan melibatkan seluruh Unit Kerja dan Kantor Cabang Domestik yaitu dengan menghadirkan perwakilan Tim implementasi FLYHI (TIF) di unit-unit tersebut dan yang melakukan expo adalah unit kerja yang unggul dalam program implementasi dan sekaligus menjadi *benchmark* bagi unit kerja lainnya.

Sharing Forum Tim Internalisasi FLYHI (TIF)

Memasuki tahun ketujuh tahap internalisasi nilai-nilai perusahaan dan salah satu titik berat adalah "*implementation evidence*", baik dampak FLYHI terhadap perubahan perilaku, memberi nilai tambah kepada Unit Kerja dan berdampak kepada kinerja unit; tentunya, untuk terus mendorong proses tersebut diperlukan "media" yang menunjukkan bentuk implementasi FLYHI sehingga mampu mendorong unit lain untuk melakukannya.

Salah satu media tersebut adalah *sharing forum*, yaitu *sharing* untuk berbagi pengalaman dan memberikan inspirasi efektivitas penerapan budaya.

Sharing forum sebagai media internal dan *best practices sharing* eksternal yang dirasakan penting untuk mendapatkan *insight* mengenai bagaimana unit menerapkan FLYHI (proses), bagaimana hasilnya (result), peran Pimpinan dan Tim Implementasi FLYHI (TIF) dalam mendorong implementasi secara konsisten dan selalu *walk the talk* yang akan mendorong pegawai di jajarannya untuk menerapkannya dalam keseharian kerja.

FLYHI Acceleration *Sharing Forum* bertujuan untuk:

- Sarana sharing antar TIF di seluruh unit kerja
- Sarana komunikasi mengenai implementasi FLYHI di masing-masing unit kerja HO dan BO
- Sarana *monitoring* progress implementasi FLYHI
- Sharing implementasi dari perusahaan yang budaya perusahaannya dianggap kuat.

Induction Program

Workshop Induction bagi karyawan dilaksanakan secara periodik sejalan dengan bergabungnya para karyawan baru di Perseroan. Peserta terdiri dari selain karyawan *Head Office* dan *Branch Office*, juga awak kabin serta pilot (*ab initio*). *Workshop* dilaksanakan selama 1 hari dengan metode *experiential learning* yaitu peserta belajar FLYHI dan 10 perilaku utama dengan sekumpulan simulasi agar peserta melakukan dan mengalaminya. Selain itu juga dilakukan *group discussion* terkait dengan perilaku-perilaku yang harus muncul dalam keseharian kerja sesuai dengan nilai-nilai FLYHI dan *in class method*.

Materi yang diberikan adalah pesan dari CEO tentang Implementasi FLYHI, GA Group CEO Message, pemaparan terkait pentingnya budaya dalam organisasi, diskusi perilaku stop-start-continue, serta presentasi hasil diskusi kelompok. *Workshop* diakhiri dengan *wrap up* serta penandatanganan komitmen dari seluruh peserta.

Customized Workshop

Dalam kaitan dengan upaya memberikan awareness dan reminder di segala lini, telah diselenggarakan sejumlah workshop yang disesuaikan dengan kebutuhan unit, seperti: *Workshop* Direktorat, *Workshop* GA dan GA Group.

Program Komunikasi

Sebagai upaya untuk terus mengingatkan pegawai akan penerapan nilai-nilai FLYHI dan sebagai media sharing implementasi FLYHI unit, maka secara berkala beberapa media internal dimanfaatkan sebagai salah satu sarana publikasi dan komunikasi.

Survey dan Monitoring Budaya Kerja

Secara periodik dilakukan pengukuran terhadap sejauh mana proses transformasi budaya di Perseroan berjalan dan terjadi perubahan perilaku yang sejalan dengan tuntutan dan strategi bisnis yang ingin di capai.

Metode pengukuran dilakukan melalui survey internal, selain dari itu pada setiap semester unit yang menangani program internalisasi melakukan *monitoring* dan *assessment* ke seluruh unit kerja.

Monitoring juga bertujuan untuk memastikan implementasi FLYHI di unit kerja dan *branch office*, memvalidasi *evidence* implementasi dan menggali serta memberikan *feedback* mengenai hal-hal yang perlu ditingkatkan. Program terdiri atas pengamatan langsung kondisi di lapangan, wawancara dengan *people manager*, *focus group discussion* dengan Tim Internalisasi FLYHI (TIF) Unit Kerja, penyebaran angket kepada karyawan di Unit tersebut.

FLYHI Award

Sebagai upaya *continuous improvement* dari implementasi nilai-nilai budaya, maka diberikan apresiasi khusus kepada unit yang membangun budaya FLYHI secara konsisten dan optimal.

Meningkatkan Peran People Manager

Pada saat ini fungsi SDM sudah diarahkan untuk menciptakan kontribusi terbaik dari masing-masing karyawan. Di dalam organisasi hal ini perlu dipicu oleh masing-masing pimpinan dimana pimpinan di organisasi ini merupakan kepala unit dan saat ini kepala unit tersebut sudah bermigrasi menjadi *people manager* yang mempunyai kewajiban untuk memantau dan memastikan bahwa kinerja unit yang dipimpinnya sejalan dengan kinerja perusahaan.

Program Pelatihan Kepemimpinan

Program pengembangan dalam rangka mempersiapkan pemimpin masa depan merupakan investasi yang dilakukan oleh Perseroan kepada pegawai yang berpotensi tinggi dalam bentuk *Management Development Program* ("MDP"). Program ini dimaksudkan sebagai salah satu upaya untuk menyelaraskan dengan rencana jangka panjang perusahaan dan sebagai bagian dari rencana suksesi 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 angkatan 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/keterampilan terbang untuk tujuan menjaga tingkat *proficiency* penerbang dan uji kesehatan. Selain itu setiap penerbang juga harus menjalani *training* 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 cek 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 *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 tata operasi darat, 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 *General Manager* ("GM") *Branch Office* dan *Manager Sales* berupa pelatihan *Salespreneurship* yang telah dilaksanakan dalam 4 angkatan untuk *manager* dan *supervisor* serta dalam 2 angkatan untuk GM *Branch Office*.

Program Pelatihan Bagi Engineer, Inspektur dan Planner Perawatan Pesawat

Untuk menjaga kualifikasi dan kompetensi personil *Maintenance and Fleet Management*, yaitu *Engineer*, *Inspector* dan *Planner* Perawatan Pesawat, maka Perseroan mewajibkan dilakukannya *recurrent training* yang dilaksanakan secara periodik. *Recurrent training* ini mewajibkan setiap *Engineer*, *Inspektur* dan *Planner* Perawatan Pesawat yang memiliki *License* untuk menjalani inspeksi kualifikasi sebanyak 1 (satu) kali dalam periode 24 bulan, yang terdiri dari uji kecakapan/ketrampilan untuk tujuan menjaga tingkat *proficiency* *Engineer*, *Inspektur* dan *Planner* Perawatan Pesawat dan uji kesehatan yang dilaksanakan 1 (satu) kali dalam periode 12 bulan. Selain itu setiap *Engineer*, *Inspektur* dan *Planner* Perawatan Pesawat juga harus menjalani *training* tentang prosedur *Company Maintenance Manual* di kelas sebanyak 2 (dua) kali dalam 12 bulan, sebagai persyaratan untuk memastikan kualifikasi dan kompetensi *Engineer*, *Inspektur* dan *Planner* Perawatan Pesawat memahami perubahan prosedur ataupun regulasi.

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 untuk 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

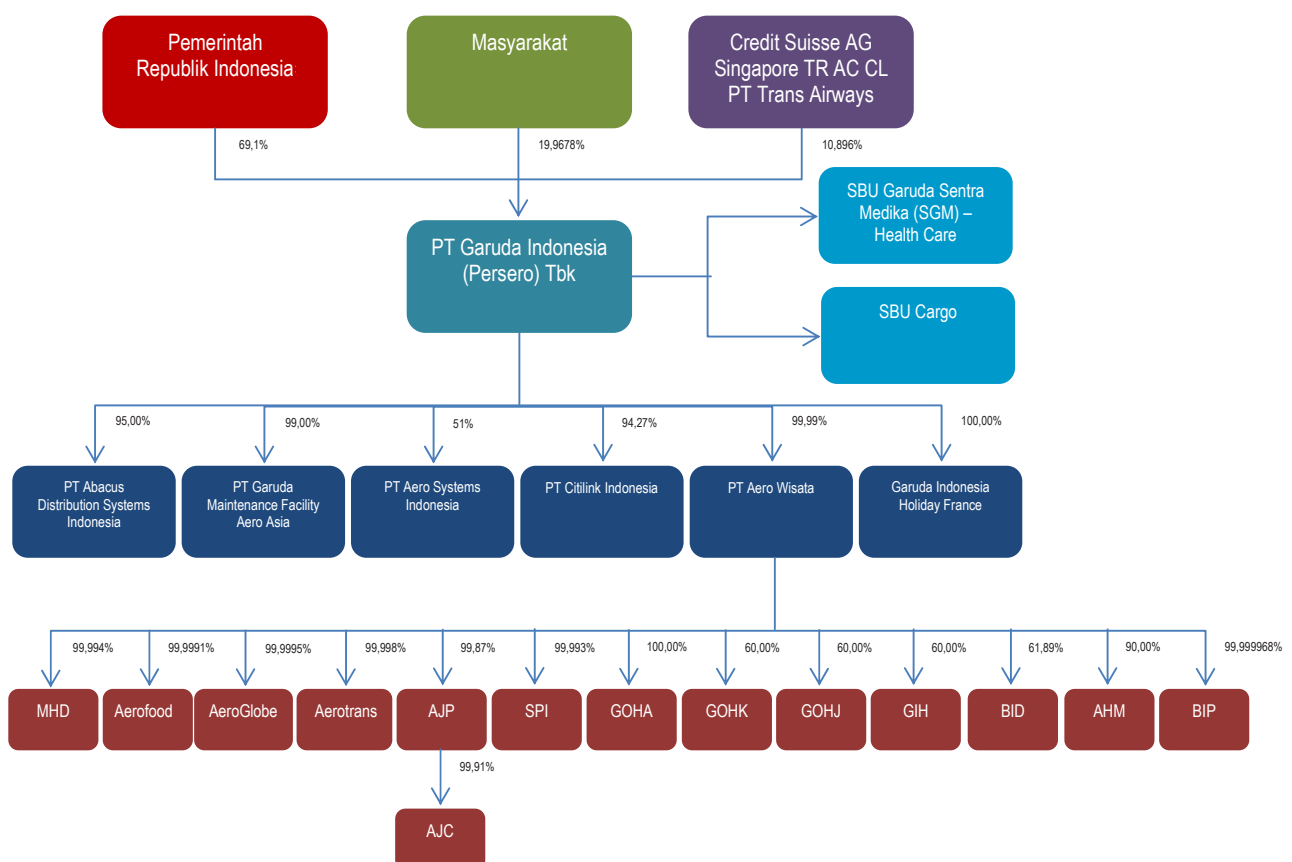
Serikat Pekerja

Perjanjian Kerja Bersama (PKB) Perseroan berlaku sejak tanggal 28 Agustus 2012 sampai dengan 27 Agustus 2014 yang telah disahkan berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Pembinaan Hubungan Industrial dan Jaminan Sosial Tenaga Kerja Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia No.KEP.165/PHIJSK-PKKAD/PKB/X/2012 tanggal 15 Oktober 2012. Terdapat tiga serikat pekerja Perseroan yang masing-masing mewakili kepentingan awak kabin, awak kokpit, pramugari dan karyawan lainnya (Serikat Karyawan Garuda).

Tiga Serikat Pekerja yang dimaksud adalah sebagai berikut:

1. Asosiasi Pilot Garuda (APG)
2. Ikatan Awak Kabin Garuda Indonesia (IKAGI)
3. Serikat Karyawan Garuda (SEKARGA)

E. Struktur Kepemilikan Group Perseroan



F. Keterangan Tentang Entitas Anak dan Entitas Asosiasi

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, Perseroan mengoperasikan dua unit bisnis strategis (SBU) yaitu SBU Garuda Cargo dan SBU Garuda Sentra Medika dan lima Entitas Anak yang signifikan, yaitu: Aerowisata (jasa boga, hotel, transportasi dan travel), Abacus (pemesanan), GMF AeroAsia (perbaikan dan perawatan pesawat/MRO), Asyst (teknologi informasi), serta Citilink (angkutan udara berjadwal berbeban murah). Perseroan juga memiliki entitas asosiasi, Gapura, yang menyediakan perusahaan dengan jasa pelayanan tata operasi darat. Tabel berikut menunjukkan struktur bisnis Perseroan termasuk unit utama bisnisnya, Entitas Anak yang beroperasi sebagai suatu Entitas Anak, dan perusahaan afiliasi lainnya yang signifikan.

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, Perseroan memiliki penyertaan saham secara langsung pada 6 Entitas Anak sebagai berikut :

No	Entitas Anak	Bidang Usaha	Kepemilikan	Tahun Penyertaan	Keterangan Operasional
1	PT Abacus Distribution Systems Indonesia	Penyedia jasa sistem komputerisasi reservasi	95,00% kepemilikan langsung oleh Perseroan	1995	Sudah Beroperasi
2	PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia	Perbaikan dan pemeliharaan pesawat terbang	99,00% kepemilikan langsung oleh Perseroan 1,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	2002	Sudah Beroperasi
3	PT Aero Systems Indonesia	Penyedia jasa teknologi informasi	51,00% kepemilikan langsung oleh Perseroan 49,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	2005	Sudah Beroperasi
4	PT Citilink Indonesia	Angkutan udara niaga	94,27% kepemilikan langsung oleh Perseroan 5,73% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	2009	Sudah Beroperasi
5	Garuda Indonesia Holiday France	Biro perjalanan wisata	100,00% kepemilikan langsung oleh Perseroan	2014	Dalam Tahap Pengembangan
6	PT Aero Wisata	Perhotelan, jasa boga dan agen perjalanan	99,99% kepemilikan langsung oleh Perseroan	1989	Sudah Beroperasi

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, Perseroan memiliki penyertaan saham secara tidak langsung pada 14 Entitas Anak melalui Aerowisata sebagai berikut :

No	Entitas Anak	Bidang Usaha	Kepemilikan	Tahun Penyertaan	Keterangan Operasional
1.	PT Mirtasari Hotel Development	Hotel	99,994% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1979	Sudah Beroperasi
2.	PT Aerofood Indonesia (dahulu bernama) PT Angkasa Citra Sarana Catering Service	Jasa boga pesawat	99,9991% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1982	Sudah Beroperasi
3.	PT Aero Globe Indonesia (dahulu bernama) PT Biro Perjalanan Wisata Satriavi	Biro perjalanan wisata	99,9995% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1974	Sudah Beroperasi
4.	PT AeroTrans Services Indonesia (dahulu bernama) PT Mandira Erajasa Wahana	Jasa Transportasi	99,998% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1988	Sudah Beroperasi
5.	PT Aerojasa Perkasa	Penjualan tiket	99,87% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1998	Sudah Beroperasi
6.	PT Aerojasa Cargo *)	Jasa Pengurusan Transportasi (Freight Forwarding)	99,91% kepemilikan tidak langsung melalui Aerojasa Perkasa	2003	Sudah Beroperasi
7.	PT Senggigi Pratama Internasional	Hotel	99,993% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1997	Sudah Beroperasi
8.	Garuda Orient Holidays, Pty, Limited	Biro perjalanan wisata	100,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1981	Sudah Beroperasi
9.	Garuda Orient Holidays Korea Co, Limited	Biro perjalanan wisata	60,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	2008	Sudah Beroperasi
10.	Garuda Orient Holidays Japan Co, Ltd	Biro perjalanan wisata	60,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	2009	Sudah Beroperasi
11.	PT GIH Indonesia	Biro perjalanan wisata	60,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	2012	Sudah Beroperasi
12.	PT Bina Inti Dinamika	Hotel	61,89% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1987	Sudah Beroperasi

No	Entitas Anak	Bidang Usaha	Kepemilikan	Tahun Penyertaan	Keterangan Operasional
13.	PT Aero Hotel Management	Manajemen Hotel	90,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	2009	Sudah Beroperasi
14.	PT Belitung Intipermari	Hotel	10,00% kepemilikan tidak langsung melalui PT Mirtasari Hotel Development 99,999968% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1992	Dalam tahap pengembangan

*) kepemilikan AWS melalui AJP

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, Perseroan memiliki penyertaan saham baik langsung maupun tidak langsung sebesar kurang dari 50% pada Entitas Asosiasi sebagai berikut :

No	Entitas Asosiasi	Bidang Usaha	Kepemilikan	Tahun Penyertaan	Keterangan Operasional
1.	PT Aeronurti	Jasa Akomodasi	45,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1996	Sudah Beroperasi
2.	PT Aeroprime	Jasa Akomodasi	40,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1993	Sudah Beroperasi
3.	PT Bumi Minang Padang	Jasa Akomodasi	10,10% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1989	Sudah Beroperasi
4.	PT Nusa Dua Graha Internasional	Jasa Akomodasi	6,06% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1988	Sudah Beroperasi
5.	PT Arthaloka Indonesia	Jasa Pengelolaan Properti	2,58% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1988	Sudah Beroperasi
6.	PT Gapura Angkasa	Pengelolaan tata operasi darat dan penunjang usaha penerbangan	37,50% kepemilikan langsung oleh Perseroan	1998	Sudah Beroperasi
7.	Pan Asia Pacific Aviation Services Ltd.	Pengelolaan tata operasi darat dan penunjang usaha penerbangan	17,65% kepemilikan langsung oleh Perseroan	1998	Sudah Beroperasi
8.	Abacus International Pte. Ltd.	Sistem Informatika	2,06% kepemilikan langsung oleh Perseroan	1997	Sudah Beroperasi
9.	PT Merpati Nusantara Airlines	Penerbangan	4,21% kepemilikan langsung oleh Perseroan	1978	Sudah Beroperasi

1. PT Abacus Distribution Systems Indonesia ("Abacus")

Pendirian dan Kegiatan Usaha

Abacus berkedudukan di Jakarta Selatan, didirikan berdasarkan Akta Pendirian 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 Surat 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").

Perubahan Anggaran Dasar Abacus yang terakhir adalah sebagaimana dimuat dalam Akta Keputusan Pemegang Saham Perseroan Terbatas No. 3 tanggal 5 November 2008 yang dibuat di hadapan Suryati Moerwibowo, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah memperoleh persetujuan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-14409.AH.01.02.Tahun 2009 tanggal 22 April 2009 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0018384.AH.01.09.Tahun 2009 tanggal 22 April 2009 ("Akta No. 3/2008"). Akta tersebut mengubah Anggaran Dasar Abacus untuk dalam rangka penyesuaian dengan ketentuan UUPT.

Berdasarkan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar Abacus, maksud dan tujuan Abacus adalah berusaha dalam bidang jasa konsultasi manajemen di bidang teknologi informasi. Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut di atas, Abacus dapat menjalankan usaha dalam bidang jasa konsultasi manajemen di bidang teknologi informasi, berupa pemberian:

1. Peningkatan sumber daya manusia yang berhubungan dengan bisnis transportasi secara efektif dan efisien; dan
2. Pengembangan sistem reservasi dalam kegiatan bisnis.

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, Abacus telah melakukan kegiatan usaha sesuai dengan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar Abacus.

Abacus berkantor pusat di Gedung Abacus Indonesia, Jl. Mampang Prapatan Raya No. 93, Jakarta, No. telepon (021)-27535399 dan No. Fax (021)-27535346 dengan kantor perwakilan berlokasi di Surabaya dan Medan.

Manajemen dan Pengawasan

Susunan Dewan Komisaris Abacus berdasarkan Akta Pernyataan Pemegang Saham No. 1 tanggal 1 November 2013 yang dibuat di hadapan Denny Kurniawan, SH., M.Kn., Notaris di Bogor, yang telah diberitahukan kepada Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AHA01.10-51361 tanggal 28 November 2013 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0113489.AH.01.09. Tahun 2013 tanggal 28 November 2013 adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris:

Komisaris Utama : Faik Fahmi
 Komisaris : Peter John Gammon
 Komisaris : Mega Satria

Susunan Direksi Abacus berdasarkan Akta Pernyataan Pemegang Saham No. 1 tanggal 26 April 2012, yang dibuat di hadapan Denny Kurniawan, S.H., M.Kn., Notaris di Bogor yang telah diberitahukan kepada Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.10-16379 tanggal 7 Mei 2012 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0040812.AH.01.09. Tahun 2011 tanggal 7 Mei 2012 adalah sebagai berikut:

Direksi:

Direktur Utama : Iswandi Said

Struktur Permodalan dan Pemegang Saham

Berdasarkan Akta No. 3/2008, struktur permodalan dan susunan pemegang saham Abacus pada saat Prospektus diterbitkan adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp 1.099.500 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal Dasar	10.000	10.995.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Perseroan	2.375	2.611.312.500	95,00
Abacus International Pte. Ltd.	125	137.437.500	5,00
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	2.500	2.748.750.000	100,00
Saham dalam Portepel	7.500	8.246.250.000	-

Ikhtisar Laporan Keuangan

Ikhtisar Laporan Keuangan Abacus untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 telah diaudit, dengan pendapat wajar tanpa pengecualian serta tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dan 2011 dengan pendapat Wajar Tanpa Pengecualian dengan paragraf penjelasan mengenai penerapan PSAK 10 (Revisi 2010), Pengaruh Perubahan Kurs Valuta Asing dan menyajikan kembali laporan keuangan tahun-tahun sebelumnya atas perubahan tersebut, oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Eny (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited), sebagai berikut :

(dalam USD)

Uraian	31 Desember		
	2013	2012	2011
LAPORAN POSISI KEUANGAN			
Aset Lancar	2.547.017	2.621.387	2.775.808
Aset Tidak Lancar	3.018.939	3.607.513	2.671.324
JUMLAH ASET	5.565.956	6.228.900	5.447.132
Liabilitas Jangka Pendek	200.445	663.100	374.572
Liabilitas Jangka Panjang	348.324	332.422	459.254
JUMLAH LIABILITAS	548.769	995.522	833.826
Modal saham	1.250.000	1.250.000	1.250.000
Surplus revaluasi	1.180.300	1.521.606	973.024
Cadangan umum	73.844	73.844	73.844
Saldo laba	2.513.043	2.387.928	2.316.438
JUMLAH EKUITAS	5.017.187	5.233.378	4.613.306
JUMLAH LIABILITAS DAN EKUITAS	5.565.956	6.228.900	5.447.132

(dalam USD)

Uraian	31 Desember		
	2013	2012	2011
LABA RUGI			
Pendapatan Usaha	3.082.209	2.840.466	2.800.440
Beban Usaha	2.684.529	2.744.524	2.935.290
Laba (Rugi) Sebelum Pajak	197.538	86.625	(38.381)
LABA (RUGI) BERSIH	125.115	71.490	(99.557)

Jumlah Aset pada tanggal 31 Desember 2013 mengalami penurunan sebesar 10,6% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2012 karena terdapat penurunan Aset Tidak Lancar terutama Aset Tetap. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2013 menurun 44,9% jika dibanding dengan Liabilitas tanggal 31 Desember 2012 karena telah dilaksanakan pembayaran atas provisi imbalan kerja jangka pendek. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2013 mengalami penurunan 4,1% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2012 karena penurunan Nilai Revaluasi Tanah dan Bangunan.

Jumlah Aset pada tanggal 31 Desember 2012 meningkat 14,4% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2011 karena ada peningkatan aset tidak lancar terutama aset tetap. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2012 meningkat 19,4% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2011 karena adanya provisi imbalan kerja jangka pendek. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2012 meningkat 13,4% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2011.

Pendapatan usaha Abacus untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar USD3.082.209, USD2.840.466 dan USD2.800.440, dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 1,4% dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 8,5%.

Beban usaha Abacus untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar USD2.684.529, USD2.744.524 dan USD2.935.290, dengan penurunan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 6,5% dan pertumbuhan dari tahun 2012 ke tahun 2013 turun sebesar 2,2%.

Laba (Rugi) Sebelum Pajak Abacus untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar USD197.538, USD86.625 dan USD(38.381), dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 325,7% dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 128,0%. Pertumbuhan Laba (Rugi) Sebelum Pajak dari tahun 2011 ke tahun 2012 disebabkan oleh penurunan biaya operasional dan biaya administrasi & umum seiring efisiensi yang dilakukan dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 disebabkan oleh peningkatan dari bisnis utama perusahaan sebesar 5,6% serta penurunan biaya operasional dan biaya administrasi & umum seiring efisiensi yang dilakukan.

Laba (Rugi) Bersih Abacus untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar USD125.115, USD71.490 dan USD(99.557) dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar (171,8)% dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 75,0%.

2. 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").

Perubahan Anggaran Dasar GMF AeroAsia yang terakhir adalah sebagaimana 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 Menkumham berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-53074.AH.01.02.Tahun 2008 tanggal 20 Agustus 2008, didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham 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 dibawah 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 ("Akta No. 308/2008"). Akta tersebut telah mengubah seluruh ketentuan Anggaran Dasar GMF AeroAsia dalam rangka penyesuaian dengan UUP.

Berdasarkan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar GMF AeroAsia, maksud dan tujuan GMF AeroAsia adalah untuk melaksanakan bidang jasa perawatan, reparasi dan *overhaul* pesawat terbang serta pendukungnya; dengan standar kualitas tinggi secara tepat waktu dengan biaya kompetitif untuk pesawat milik para pelanggannya serta menyelenggarakan bidang usaha lain yang terkait dan sebagai aktualisasi profesionalisme Sumber Daya Manusia dalam bisnis perawatan pesawat serta memupuk keuntungan dengan menerapkan prinsip-prinsip perseroan terbatas. Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut di atas, GMF AeroAsia dapat melaksanakan kegiatan usaha:

- 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* dan *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.

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, GMF AeroAsia telah melakukan kegiatan usaha sesuai dengan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar GMF AeroAsia.

GMF AeroAsia berlokasi di Gedung Manajemen PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk lantai 3 Area Perkantoran Bandara Soekarno Hatta, Kelurahan Pajang, Kecamatan Benda, Tangerang, No. Telepon (021)-5508609 dan No. Fax (021)-5502489.

Manajemen dan Pengawasan

Susunan Dewan Komisaris GMF AeroAsia berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Para Pemegang Saham No. 72 tanggal 10 Oktober 2013, yang dibuat di hadapan Arry Supratno, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU.AH.01.10-45728 tanggal 1 November 2013 dan telah di daftarkan dalam daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU.0101399.AH.01.09 Tahun 2013 tanggal 1 November 2013, adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris:

Komisaris Utama	: Heriyanto Agung Putra
Komisaris	: Batara Silaban
Komisaris	: Djoko Murjatmodjo

Susunan Direksi GMF AeroAsia berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham No. 61 tanggal 6 November 2009, dibuat dihadapan Arry Supratno, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.10.21989 tanggal 4 Desember 2009 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0081154.AH.01.09.Tahun 2009 tanggal 4 Desember 2009 *juncto* Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 305 tanggal 25 Oktober 2012, yang dibuat di hadapan Arry Supratno, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.10-41428 tanggal 23 November 2012 dan Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0100970.AH.01.09.Tahun 2012 tanggal 23 November 2012 *juncto* Akta Pernyataan Keputusan Para Pemegang Saham No. 159 tanggal 17 Desember 2012, yang dibuat di hadapan Arry Supratno, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU.AH.01.10-44876 tanggal 18 Desember 2012 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham, dibawah No. AHU-0109604.AH.01.09.Tahun 2012 tanggal 18 Desember 2012, adalah sebagai berikut:

Direksi:

Direktur Utama	: Richard Budihadianto
Direktur	: Gatot Satriawan
Direktur	: Setijo Awibowo
Direktur	: Harkandri
Direktur	: Iwan Joeniarto
Direktur	: Agus Sulistyono

Struktur Permodalan dan Pemegang Saham

Berdasarkan Akta No. 308/2008, struktur permodalan dan susunan pemegang saham GMF AeroAsia pada saat Prospektus ini diterbitkan adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp250.000 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal Dasar	1.467.200	366.800.000.000	
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
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	665.600	166.400.000.000	100,00
Saham dalam Portepel	801.600	200.400.000.000	

Ikhtisar Laporan Keuangan

Ikhtisar Laporan Keuangan GMF AeroAsia untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 telah diaudit, dengan pendapat wajar tanpa pengecualian serta tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dan 2011 dengan pendapat Wajar Tanpa Pengecualian dengan paragraf penjelasan mengenai penerapan PSAK 10 (Revisi 2010), Pengaruh Perubahan Kurs Valuta Asing dan menyajikan kembali laporan keuangan tahun-tahun sebelumnya atas perubahan tersebut, oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Eny (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited), sebagai berikut :

Uraian	31 Desember		
	2013	2012	2011
LAPORAN POSISI KEUANGAN			
Aset Lancar	141.608.395	150.677.075	126.756.849
Aset Tidak Lancar	66.246.441	28.996.170	24.652.835
JUMLAH ASET	207.854.836	179.673.245	151.409.684
Liabilitas Jangka Pendek	56.081.862	64.448.724	57.582.729
Liabilitas Jangka Panjang	63.565.912	45.577.587	34.926.701
Jumlah Liabilitas	119.647.774	110.026.311	92.509.430
Modal Saham	19.214.846	19.214.846	19.214.846
Modal disetor lainnya dan surplus revaluasi	1.194.236	1.210.213	1.185.115
Cadangan umum	3.169.426	2.827.602	2.465.469
Saldo laba	64.628.554	46.394.273	36.034.824
Jumlah Ekuitas	88.207.062	69.646.934	58.900.254
JUMLAH LIABILITAS DAN EKUITAS	207.854.836	179.673.245	151.409.684
LABA RUGI			
Pendapatan Usaha	230.294.144	211.637.715	185.859.458
Beban Usaha	212.481.455	197.201.215	174.528.683
Laba Usaha	17.812.689	14.436.500	11.330.775
LABA BERSIH	19.127.169	11.021.269	7.291.970

Jumlah Aset GMF Aero Asia pada tanggal 31 Desember 2013 meningkat 15,68% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2012 terutama peningkatan persediaan dan penambahan aset tetap. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2013 meningkat 8,74% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2012 karena peningkatan pinjaman jangka pendek dan jangka panjang. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2013 meningkat 26,65% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2012 seiring kinerja yang meningkat.

Jumlah Aset GMF Aero Asia pada tanggal 31 Desember 2012 meningkat 18,67% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2011 terutama ada peningkatan kas dan setara kas, piutang usaha dan aset tetap. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2012 meningkat 18,94% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2011 karena ada kenaikan utang lain-lain dan utang kepada pemegang saham. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2012 meningkat 18,25% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2011 seiring kinerja yang meningkat.

Pendapatan usaha GMF Aero Asia untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar USD230.294.144 , USD211.637.715 dan USD185.859.458, dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 13,87% dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 8,82%.

Beban usaha GMF Aero Asia untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar USD212.481.455, USD197.201.215 dan USD174.528.683, dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 12,99% dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 7,75%.

Laba Usaha GMF Aero Asia untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar USD17.812.689, USD14.436.500 dan USD11.330.775, dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 27,41% dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 23,39%. Pertumbuhan Laba Usaha dari tahun 2011 ke tahun 2012 dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 terutama karena kontribusi dari kenaikan pendapatan usaha yang berasal dari Perseroan.

Laba Bersih GMF Aero Asia untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar USD19.127.169, USD 11.021.269 dan USD7.291.970 dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 51,14%. dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 73,55%.

3. PT Aero Systems Indonesia ("Asyst")

Pendirian dan Kegiatan Usaha

Asyst berkedudukan di Jakarta Pusat, didirikan berdasarkan Akta Pendirian No. 7 tanggal 9 Juni 2005 yang dibuat di hadapan Notaris Adrian Djuaini, S.H., Notaris di Jakarta. Akta Pendirian ini telah disahkan oleh Menkumham berdasarkan Surat Keputusan No. C-21017 HT.01.01.TH.2005 tanggal 29 Juli 2005 dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 66 Tambahan No. 8827 tanggal 19 Agustus 2005.

Perubahan Anggaran Dasar Asyst yang terakhir adalah sebagaimana 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 Menkumham berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-51439.AH.01.02.Tahun 2009 tanggal 23 Oktober 2009, didaftarkan 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 No. Agenda Pendaftaran 14374/RUB.09-05/iii/2010 tertanggal 15 Maret 2010 ("Akta No. 36/2009"). Akta tersebut telah mengubah Anggaran Dasar Asyst untuk disesuaikan dengan perkembangan kebutuhan pengelolaan Perseroan satu dan lain sebagainya.

Berdasarkan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar Asyst kegiatan usaha Asyst, maksud dan tujuan Asyst adalah bergerak dalam bidang jasa konsultasi, rekayasa sistem teknologi informasi, pemeliharaan dan pengoperasian sistem teknologi informasi dalam industri perjalanan (*travel*), transportasi serta industri lainnya, dan perdagangan serta memupuk keuntungan dengan menerapkan prinsip-prinsip perseroan terbatas. Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut di atas, Asyst dapat melaksanakan kegiatan usaha 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*) serta konsultasi dalam lingkup bidang teknologi informasi;
- 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 perbantuan (*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.

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, Asyst telah melakukan kegiatan usaha sesuai dengan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar Asyst.

Kantor pusat Asyst beralamat di Gedung Ratu Plaza Lantai 28 dan 29, Jl. Jend. Sudirman Kav. 9, Jakarta, Indonesia, No. Telepon (021)-7255670 dan No. Fax (021)-7256062.

Manajemen dan Pengawasan

Susunan Dewan Komisaris Asyst berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Rapat Pemegang Saham No. 15 tanggal 6 Desember 2013 yang dibuat di hadapan Aryanti Artisari, S.H., M.Kn., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menkumham berdasarkan Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.10-54240 tanggal 13 Desember 2013, dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0119856.AH.01.09. tahun 2013 tanggal 13 Desember 2013 ("Akta No. 15/2013"), adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris:

Komisaris Utama : Judi Rifajantoro
 Komisaris : Heriyanto
 Komisaris : Jeny Mustopha
 Komisaris : Alexander Maria Tae Maneklaran

Susunan Direksi Asyst berdasarkan Keputusan Pemegang Saham di Luar Rapat Umum Pemegang Saham tertanggal 24 Februari 2014, adalah sebagai berikut:

Direksi:

Direktur Utama : Tulus Danardono
 Direktur : Mohammad Ismed Arifin
 Direktur : Krisna Nugraha

Struktur Permodalan dan Pemegang Saham

Berdasarkan Akta No. 36/2009, struktur permodalan dan susunan pemegang saham Asyst adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp 9.495 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal Dasar	18.585.840	176.472.550.800	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Perseroan	2.369.695	22.500.254.025	51,00
Aerowisata	2.276.765	21.617.883.675	49,00
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	4.646.460	44.118.137.700	100,00
Saham dalam Portepel	13.939.380	132.354.413.100	-

Ikhtisar Laporan Keuangan

Ikhtisar Laporan Keuangan Asyst untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 telah diaudit, dengan pendapat wajar tanpa pengecualian serta tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dan 2011 dengan pendapat Wajar Tanpa Pengecualian dengan paragraf penjelasan mengenai penerapan PSAK 10 (Revisi 2010), Pengaruh Perubahan Kurs Valuta Asing dan menyajikan kembali laporan keuangan tahun-tahun sebelumnya atas perubahan tersebut, oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Eny (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited), sebagai berikut :

Uraian	(dalam USD)		
	31 Desember		
	2013	2012	2011
LAPORAN POSISI KEUANGAN			
Aset Lancar	19.953.064	19.613.450	18.436.928
Aset Tidak Lancar	9.461.790	10.025.175	6.447.123
JUMLAH ASET	29.414.854	29.638.625	24.884.051
Liabilitas Jangka Pendek	13.080.098	13.792.461	10.198.644
Liabilitas Jangka Panjang	3.204.788	3.500.081	2.849.742
JUMLAH LIABILITAS	16.284.886	17.292.542	13.048.386
Modal saham	4.646.460	4.646.460	4.646.460
Ekuitas lainnya			
Saldo laba	8.483.508	7.699.623	7.189.205
JUMLAH EKUITAS	13.129.968	12.346.083	11.835.665
JUMLAH LIABILITAS DAN EKUITAS	29.414.854	29.638.625	24.884.051
LABA RUGI			
Pendapatan Usaha	22.078.793	19.413.420	14.102.926
Beban Usaha	19.653.863	18.176.178	13.250.041
Laba Usaha	2.424.930	1.237.242	852.885
LABA BERSIH	783.885	510.418	520.220

Jumlah Aset pada tanggal 31 Desember 2013 turun 0,75% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2012 karena ada penurunan aset tidak lancar terutama aset tak berwujud. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2013 turun 5,83% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2012 karena penurunan utang usaha ini dikarenakan jumlah pembayaran utang di 2013. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2013 meningkat 6,35% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2012.

Jumlah Aset pada tanggal 31 Desember 2012 meningkat 19,11% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2011 karena ada peningkatan aset tidak lancar terutama aset tak berwujud. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2012 meningkat 32,53% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2011 karena kenaikan utang usaha dan biaya yang masih harus dibayar. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2012 meningkat 4,31% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2011.

Pendapatan usaha Asyst untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar USD22.078.793, USD19.413.420 dan USD14.102.926, dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 37,66%. dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 13,73%.

Biaya usaha Asyst untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar USD19.653.863, USD18.176.178 dan USD13.250.041, dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 37,18% dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 8,13%. Pertumbuhan Beban usaha dari 2011 ke tahun 2012 terutama dipengaruhi oleh kenaikan biaya sewa, pemeliharaan dan komunikasi dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 terutama dipengaruhi oleh adanya biaya terminasi/pembatalan kerjasama.

Laba Usaha Asyst untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2010 masing-masing adalah sebesar USD2.424.922, USD1.237.242 dan USD852.885, dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 45,07% dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 95,99%. Pertumbuhan Laba Usaha dari tahun 2011 ke tahun 2012 disebabkan dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 disebabkan oleh kenaikan pendapatan usaha.

Laba Bersih Asyst untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar USD783.885, USD510.418 dan USD520.220 dengan penurunan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 1,88% dan pertumbuhan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 53,58%. Penurunan Laba Bersih dari tahun 2011 ke tahun 2012 yang disebabkan kenaikan biaya lain-lain bersih akibat kenaikan beban bunga dan laba (rugi) selisih kurs bersih dan pertumbuhan dari tahun 2012 ke tahun 2013 yang disebabkan oleh pendapatan usaha yang meningkat di 2013.

4. PT Citilink Indonesia ("Citilink")

Pendirian dan Kegiatan Usaha

Citilink didirikan berdasarkan Akta No. 01 tanggal 6 Januari 2009 dari Arikanti Natakusumah S.H., Notaris di Jakarta. Akta pendirian tersebut telah disahkan oleh Menteri Kehakiman Republik Indonesia berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-0014555.AH.01.01. Tahun 2009 tanggal 22 April 2009 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0018562.AH.01.09. Tahun 2009 tanggal 22 April 2009 serta diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 1 tanggal 3 Januari 2012.

Perubahan Anggaran Dasar Citilink yang terakhir adalah sebagaimana dimuat dalam Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham Perubahan Anggaran Dasar No. 91 tanggal 10 Agustus 2012, yang dibuat di hadapan Aryanti Artisari, S.H., M.Kn., Notaris di Jakarta, yang telah mendapat persetujuan Menkumham berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-47100.AH.01.02. Tahun 2012 tanggal 4 September 2012 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0079412.AH.01.09. Tahun 2012 tanggal 4 September 2012 ("Akta No. 91/2012"). Akta tersebut menyetujui (i) penambahan penyertaan modal Perseroan pada Citilink dalam bentuk imbreng berupa 5 unit pesawat, dan (ii) peningkatan Modal Dasar semula Rp 300.000.000.000 menjadi Rp 1.700.000.000.000 dan peningkatan Modal Ditempatkan semula Rp 185.000.000.000 menjadi Rp 431.710.000.000.

Citilink berdomisili di Komplek Ruko Juanda Business Centre Blok C1 No. 2, Sawotratap, Gedangan, Sidoarjo dan memiliki kantor cabang di Jakarta, Surabaya, Balikpapan, Lombok, Batam, Padang, Medan, Bandung, Denpasar dan Banjarmasin, Yogyakarta, Semarang, Ujungpandang, Kupang, Jambi, Pangkal Pinang, Pekanbaru, Palembang, Malang, Bengkulu, Tanjung Pandan.

Berdasarkan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar Citilink, maksud dan tujuan Citilink adalah untuk melakukan usaha di bidang jasa angkutan udara niaga/komersial berbeban murah (*low cost*), 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:

- angkutan udara niaga berjadwal untuk penumpang, barang dan pos dalam negeri dan luar negeri;
- angkutan udara niaga tidak berjadwal untuk penumpang, barang dan pos dalam negeri dan luar negeri;
- jasa penunjang operasional angkutan udara niaga;
- jasa layanan sistem informasi yang berkaitan dengan industri penerbangan, baik untuk keperluan sendiri maupun pihak ketiga;
- jasa layanan konsultasi yang berkaitan dengan industri penerbangan;
- jasa layanan pendidikan dan pelatihan yang berkaitan dengan industri penerbangan, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;
- jasa penjualan paket wisata; dan
- kegiatan usaha lainnya dengan melakukan optimalisasi pemanfaatan sumber daya Citilink.

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, Citilink telah melakukan kegiatan usaha sesuai dengan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar Citilink.

Citilink berlokasi di Komplek Ruko Juanda Business Centre Blok C1 No. 2, Desa Sawotratap, Kecamatan Gedangan, Sidoarjo, No. Telepon (031)-8553887.

Manajemen dan Pengawasan

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 27 tanggal 29 Agustus 2012, yang dibuat di hadapan Jose Dima Satria, S.H., M.Kn., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.10-34590 tanggal 24 September 2012 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. 0084570.AH.01.09.Tahun 2012 tanggal 24 September 2012, susunan Direksi Citilink adalah sebagai berikut:

Direksi:

Direktur Utama : Muhammad Arif Wibowo
Direktur : Albert Burhan
Direktur : Hadinoto Soedigno

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham di Luar Rapat Umum Pemegang Saham No. 40 tanggal 21 Oktober 2013 yang dibuat di hadapan Darmawan Tjoa, S.H.,S.E., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.10-00253 tanggal 3 Januari 2014 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0000473.AH.01.09 Tahun 2014 tanggal 3 Januari 2014, susunan Dewan Komisaris Citilink adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris:

Komisaris Utama : Handrito Hardjono
Komisaris : Meijer Frederik Johannes
Komisaris : Daryatmo

Struktur Permodalan dan Pemegang Saham

Berdasarkan Akta No. 91/2012, struktur permodalan dan susunan pemegang saham Citilink adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp 1.000.000 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal Dasar	1.700.000	1.700.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Perseroan	406.960	406.960.000.000	94,27
PT Aero Wisata	24.750	24.750.000.000	5,73
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	431.710	431.710.000.000	100,00
Saham dalam Portepel	1.268.290	1.268.290.000.000	-

Ikhtisar Laporan Keuangan

Ikhtisar Laporan Keuangan Citilink untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 telah diaudit, dengan pendapat wajar tanpa pengecualian serta tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 dan 2011 dengan pendapat Wajar Tanpa Pengecualian dengan paragraf penjelasan mengenai penerapan PSAK 10 (Revisi 2010), Pengaruh Perubahan Kurs Valuta Asing dan menyajikan kembali laporan keuangan tahun-tahun sebelumnya atas perubahan tersebut, oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Eny (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited), sebagai berikut :

Uraian	31 Desember		
	2013	2012	2011
LAPORAN POSISI KEUANGAN			
Aset Lancar	27.005.117	32.034.655	22.154.930
Aset Tidak Lancar	79.049.485	41.109.664	-
JUMLAH ASET	106.054.602	73.144.319	22.154.930
Liabilitas Jangka Pendek	73.308.897	45.254.079	-
Liabilitas Jangka Panjang	57.725.891	4.901.468	-
JUMLAH LIABILITAS	131.034.788	50.155.547	-
Modal saham	44.901.104	44.901.104	6.787.330
Ekuitas lainnya	1.438.826	3.211.385	12.081.274
Saldo laba (deficit)	(71.320.116)	(25.123.717)	3.286.326
JUMLAH EKUITAS	(24.980.186)	22.988.772	22.154.930
JUMLAH LIABILITAS DAN EKUITAS	106.054.602	73.144.319	22.154.930
LABARUGI			
Pendapatan Usaha	273.398.829	73.397.953	-
Beban Usaha	333.603.745	104.943.071	54.955
Rugi Usaha	(60.204.916)	(31.545.118)	(54.955)
LABA (RUGI) BERSIH	(48.480.179)	(28.410.043)	683.603

Jumlah Aset Citilink pada tanggal 31 Desember 2013 sebesar USD106.054.602 meningkat 44,99% dibandingkan jumlah aset tanggal 31 Desember 2012 sebesar USD73.144.319 yang disebabkan oleh meningkatnya dana perawatan pesawat dan uang jaminan dan adanya uang muka pembelian pesawat.

Jumlah aset Citilink pada tanggal 31 Desember 2012 sebesar USD73.144.319 meningkat 230,15% dibandingkan Jumlah Aset tanggal 31 Desember 2011 sebesar USD22.154.930 disebabkan karena pada tahun 2011 Citilink masih berupa *Strategic Business Unit* sehingga kegiatan operasionalnya masih menjadi bagian Perseroan.

Jumlah Liabilitas Citilink pada tanggal 31 Desember 2013 sebesar USD131.034.788 meningkat 161,26% dibandingkan jumlah liabilitas tanggal 31 Desember 2012 sebesar USD50.155.547 yang disebabkan oleh adanya pinjaman jangka panjang ke Perseroan dan meningkatnya liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat.

Jumlah Liabilitas Citilink pada tanggal 31 Desember 2012 sebesar USD50.155.547 meningkat 100% dibandingkan Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2011 yang masih nihil karena pada tahun 2011 Citilink masih berupa *Strategic Business Unit* sehingga kegiatan operasionalnya masih menjadi bagian Perseroan.

Jumlah Ekuitas (Defisit) pada tanggal 31 Desember 2013 sebesar USD(24.980.186) turun 208,66% dibandingkan jumlah ekuitas tanggal 31 Desember 2012 sebesar USD22.988.772 disebabkan oleh bertambahnya akumulasi kerugian.

Jumlah Ekuitas Citilink pada tanggal 31 Desember 2012 sebesar USD22.988.772 meningkat dibandingkan jumlah ekuitas tanggal 31 Desember 2011 sebesar USD22.154.930 disebabkan oleh adanya penambahan penyertaan modal saham dalam bentuk inbreng lima pesawat dari Perseroan sebesar USD26.032.500.

Pendapatan usaha Citilink untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar USD273.398.829, USD73.397.953 dan Nihil, dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 100% dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 272%.

Beban usaha Citilink untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar USD 333.603.745, USD104.943.071 dan USD54.955, dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 190,862% dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 218%.

Rugi Usaha Citilink untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar USD60.204.916, USD31.545.118 dan USD54.955 dengan penambahan kerugian dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 57,302% dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 91%.

Laba (Rugi) Bersih Citilink untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar USD(48.480.179), USD(28.410.043) dan USD683.603 dengan penambahan kerugian dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 4,256% dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 71%.

5. Garuda Indonesia Holiday France S.A.S. ("GIHF")

Pendirian dan Kegiatan Usaha

GIHF berkedudukan di Prancis.

Pendirian GIHF telah terdaftar pada Panitera Dagang dan Perusahaan setempat pada tanggal 23 Januari 2014 dan dibuktikan dengan *Extrait Kbis – Extrait D'Immatriculation au Registre du Commerce et Des Societes*, yang dikeluarkan pada tanggal 26 Januari 2014.

GIHF memiliki alamat terdaftar di 6 Place de la Madeleine, 75008 Paris.

Berdasarkan Anggaran Dasar GIHF, maksud dan tujuan GIHF adalah berusaha dalam kegiatan-kegiatan usaha di bawah ini baik di Prancis maupun di negara lain:

1. Jasa biro paket perjalanan wisata
2. Agen pemasaran tiket perjalanan
3. Jasa penyewaan pesawat
4. Secara umum, setiap transaksi keuangan, komersial industri, perdata, barang bergerak atau tidak bergerak, yang secara langsung maupun tidak langsung terkait dengan maksud dan tujuan diatas atau maksud dan tujuan lainnya yang serupa atau yang terkait dengannya atau yang dapat memberikan kontribusi atas tercapainya maksud dan tujuan tersebut diatas.

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, GIHF belum melakukan kegiatan usaha sesuai maksud dan tujuan dalam akta pendiriannya.

Manajemen dan Pengawasan

GIHF dipimpin oleh seorang Presiden yang bertanggung jawab atas pengurusan GIHF. Pada saat Prospektus ini diterbitkan, Presiden GIHF adalah Harold Rudolph Tobing.

Struktur Permodalan dan Pemegang Saham

Berdasarkan Anggaran Dasar GIHF, struktur permodalan dan susunan pemegang saham GIHF pada saat Prospektus diterbitkan adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal EUR 1 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (EUR)	%
Modal Dasar	1.000.000	1.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Perseroan	1.000.000	500.000	100.00
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	1.000.000	500.000	100.00
Saham dalam Portepel	1.000.000	500.000	-

6. 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 Ardjasmita, 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").

Anggaran Dasar Aerowisata yang saat ini berlaku adalah sebagaimana ternyata dalam Akta Pernyataan Keputusan Sirkuler Para Pemegang Saham No. 1 tanggal 2 September 2009, yang dibuat di hadapan Rismalena Kasri, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah mendapat persetujuan Menkumham berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-52981.AH.01.02.Tahun 2009 tanggal 2 November 2009 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0072095.AH.01.09.Tahun 2009 tanggal 2 November 2009 ("Akta No. 1/2009"). Akta tersebut telah mengubah seluruh ketentuan Anggaran Dasar Aerowisata dan menambah 12 ketentuan pasal baru dalam Anggaran Dasar Aerowisata.

Berdasarkan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar Aerowisata, maksud dan tujuan Aerowisata adalah menyediakan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat dibidang jasa usaha jasa akomodasi dan optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki Aerowisata untuk mengejar keuntungan guna meningkatkan nilai Aerowisata dengan menerapkan prinsip-prinsip Perseroan Terbatas. Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut di atas, Aerowisata dapat melaksanakan kegiatan usaha sebagai berikut:

1. Menjalankan usaha di bidang jasa pariwisata, seperti usaha jasa biro perjalanan wisata, usaha jasa agen perjalanan wisata, usaha pramuwisata, usaha jasa konvensi, perjalanan insentif dan pameran, usaha jasa impresariat, usaha jasa konsultan pariwisata, jasa pendidikan dan pelatihan pariwisata, dan usaha jasa informasi pariwisata;
2. Menjalankan usaha di bidang sarana pariwisata, seperti usaha perhotelan, usaha penyediaan makan dan minum, usaha penyediaan angkutan wisata, usaha penyediaan sarana wisata tirta dan usaha penyelenggaraan kawasan wisata;
3. Menjalankan usaha di bidang perusahaan objek dan daya tarik wisata, seperti perusahaan objek dan daya tarik wisata alam, perusahaan objek dan daya tarik wisata budaya dan perusahaan objek dan daya tarik wisata minat khusus;
4. Menjalankan usaha di bidang jasa pendukung angkutan udara, seperti perusahaan *catering*, penyediaan kelengkapan dan peralatan *catering*, pengelolaan sarana dan prasarana kantor penjualan pasasi dan kargo, pengelolaan kargo dan pergudangan, *ground handling*, pengelolaan program loyalitas pelanggan serta sebagai pengelola jasa agen tunggal perusahaan penerbangan asing maupun penerbangan dalam negeri; dan
5. Melakukan kegiatan usaha dalam rangka optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki untuk pergudangan dan perkantoran.

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, Aerowisata telah melakukan kegiatan usaha sesuai dengan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar Aerowisata.

Aerowisata berlokasi di Jl. Prapatan No. 32, Jakarta Pusat, dengan no telepon 021-2310002, faks 021-2310003.

Manajemen dan Pengawasan

Susunan Dewan Komisaris dan Direksi Aerowisata berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Sirkuler Para Pemegang Saham Nomor 12 tanggal 3 November 2009, yang dibuat di hadapan Rismalena Kasri, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menkumham berdasarkan Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.10-20994 tanggal 23 November 2009 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU -0077876.AH.01.09.Tahun 2009 tanggal 23 November 2009 *juncto* Akta Pernyataan Keputusan Sirkuler Para Pemegang Saham Sebagai Pengganti Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa No. 4 tanggal 10 Februari 2012, yang dibuat di hadapan Rismalena Kasri, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.10-05802 tanggal 20 Februari 2012 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0014596.AH.01.09.Tahun 2012 tanggal 20 Februari 2012, serta Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham AWS No. 43 tanggal 29 Januari 2014 yang dibuat di hadapan Ariani Lakhsmijati Rachim, S.H., Notaris di Jakarta Selatan ("Akta No. 43/2013"), adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris:

Komisaris Utama : Abdulgani
Komisaris : Abdul Anshari Ritonga
Komisaris : Agus Priyanto

Direksi:

Direktur Utama : Alexander Maria Tae Maneklaran
Direktur : Mig Andamara*

*Berdasarkan Surat Keterangan No. 07/ALR/NOT/II/2014 tanggal 12 February 2014 yang dikeluarkan oleh Ariani Lakhsmijati Rachim, S.H., Notaris di Jakarta, Akta No. 43/2013 sedang dalam proses pengurusan pemberitahuan di Kemenkumham.

Struktur Permodalan dan Pemegang Saham

Berdasarkan Akta No. 1/2009, struktur permodalan dan susunan pemegang saham Aerowisata pada tanggal Prospektus ini diterbitkan adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp1.000.000 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal Dasar	400.000	400.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Perseroan	249.999	249.999.000.000	99,99
Dana Pensiun Pegawai Aerowisata	1	1.000.000	0,01
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	250.000	250.000.000.000	100,00
Saham dalam Portepel	150.000	150.000.000.000	-

Ikhtisar Laporan Keuangan

Ikhtisar Laporan Keuangan Aerowisata untuk periode tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 yang telah diaudit dengan pendapat wajar tanpa pengecualian oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Eny (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) , sebagai berikut:

(dalam Rupiah)

Uraian	31 Desember		
	2013	2012	2011
POSISI KEUANGAN			
Aset Lancar	1.039.733.562.618	830.060.831.742	790.011.559.569
Aset Tidak Lancar	1.420.892.740.215	1.183.075.782.028	1.009.137.361.013
JUMLAH ASET	2.460.626.302.833	2.013.136.613.770	1.799.148.920.582
Liabilitas Jangka Pendek	615.261.660.112	465.508.034.663	427.909.985.596
Liabilitas Jangka Panjang	288.861.206.897	217.939.440.408	194.039.382.106
JUMLAH LIABILITAS	904.122.867.047	683.447.475.071	621.949.367.702
Modal saham	250.000.000.000	250.000.000.000	250.000.000.000
Ekuitas lainnya	721.791.076.559	560.423.214.527	453.014.193.108
Saldo laba	569.781.559.948	503.679.048.225	461.366.304.675
Kepentingan non-pengendali	14.930.799.317	15.586.875.947	12.819.055.097
JUMLAH EKUITAS	1.556.503.435.786	1.329.689.138.699	1.177.199.552.880
JUMLAH LIABILITAS DAN EKUITAS	2.460.626.302.833	2.013.136.613.770	1.799.148.920.582
LABA RUGI			
Pendapatan Usaha	2.826.093.102.303	2.499.346.882.872	2.024.332.934.093
Beban usaha	2.726.418.689.678	2.434.309.088.689	1.918.332.600.042
Laba Kotor	99.674.412.625	65.037.794.183	106.000.334.051
LABA BERSIH	66.010.354.343	55.160.247.269	73.917.521.091

Jumlah Aset Aerowisata pada tanggal 31 Desember 2013 meningkat 22,23% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2012 karena ada peningkatan piutang usaha, piutang lain-lain, uang muka, aset pajak tangguhan, aset lancar lainnya dan aset tetap. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2013 meningkat 32,17% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2012 karena adanya peningkatan utang usaha, beban akrual, pendapatan yang diterima di muka dan utang bank. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2012 meningkat 17,06% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2012.

Jumlah Aset Aerowisata pada tanggal 31 Desember 2012 meningkat 11,89% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2011 karena ada peningkatan aset tetap. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2012 meningkat 9,89% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2011 karena kenaikan utang usaha dan kenaikan liabilitas jangka panjang lainnya. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2012 meningkat 12,95% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2011.

Pendapatan usaha Aerowisata untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp2.826.093.102.303, Rp2.499.346.882.872 dan Rp2.024.332.934.093, dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 23,47% dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 13,07%.

Beban usaha Aerowisata untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp2.726.283.375.878, Rp2.434.309.088.689 dan Rp1.918.332.600.042, dengan pertumbuhan dari tahun 2010 ke tahun 2012 sebesar 26,90% dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 11,99%.

Laba Usaha Aerowisata untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp99.674.412.625, Rp 65.037.794.183 dan Rp106.000.334.051, dengan penurunan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 38,6% dan pertumbuhan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 53,3%.

Laba Bersih Aerowisata untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp66.010.354.343, Rp55.160.247.269 dan Rp70.732.228.330 dengan penurunan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 25,38% dan pertumbuhan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 19,67%.

G. Keterangan Singkat Mengenai Entitas Anak Tidak Langsung Perseroan

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, Perseroan memiliki penyertaan saham secara tidak langsung pada 14 Entitas Anak Aerowisata sebagai berikut:

No	Entitas Anak	Bidang Usaha	Kepemilikan	Tahun Penyertaan	Keterangan Operasional
1.	PT Mirtasari Hotel Development	Hotel	99,994% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1979	Sudah Beroperasi
2.	PT Aerofood Indonesia (dahulu bernama PT Angkasa Citra Sarana Catering Service)	Jasa boga pesawat	99,9991% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1982	Sudah Beroperasi
3.	PT Aero Globe Indonesia (dahulu bernama PT Biro Perjalanan Wisata Satriavi)	Biro perjalanan wisata	99,9995% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1974	Sudah Beroperasi
4.	PT Aerotrans Services Indonesia (dahulu bernama PT Mandira Erajasa Wahana)	Jasa Transportasi	99,998% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1988	Sudah Beroperasi
5.	PT Aerojasa Perkasa	Penjualan tiket	99,87% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1998	Sudah Beroperasi
6.	PT Aerojasa Cargo *)	Jasa Pengurusan Transportasi (Freight Forwarding)	99,91% kepemilikan tidak langsung melalui Aerojasa Perkasa	2003	Sudah Beroperasi
7.	PT Senggigi Pratama Internasional	Hotel	99,993% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1997	Sudah Beroperasi
8.	Garuda Orient Holidays, Pty, Limited	Biro perjalanan wisata	100,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1981	Sudah Beroperasi
9.	Garuda Orient Holidays Korea Co, Limited	Biro perjalanan wisata	60,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	2008	Sudah Beroperasi
10.	Garuda Orient Holidays Japan Co, Ltd	Biro perjalanan wisata	60,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	2009	Sudah Beroperasi
11.	PT GIH Indonesia	Biro perjalanan wisata	60,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	2012	Sudah Beroperasi
12.	PT Bina Inti Dinamika	Hotel	61,89% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1987	Sudah Beroperasi
13.	PT Aero Hotel Management	Manajemen Hotel	90,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	2009	Sudah Beroperasi
14.	PT Belitung Intipermai	Hotel	99,999968% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1992	Dalam tahap pengembangan
15.	PT Aeronurti	Jasa Akomodasi	45,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1996	Sudah Beroperasi
16.	PT Aeroprime	Jasa Akomodasi	40,00% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1993	Sudah Beroperasi
17.	PT Bumi Minang Padang	Jasa Akomodasi	10,10% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1989	Sudah Beroperasi
18.	PT Nusa Dua Graha Internasional	Jasa Akomodasi	7,55% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1988	Sudah Beroperasi
19.	PT Arthaloka Indonesia	Jasa Pengelolaan Properti	2,58% kepemilikan tidak langsung melalui Aerowisata	1988	Sudah Beroperasi

*) kepemilikan AWS melalui AJP

1. PT Mirtasari Hotel Development ("MHD")

Pendirian dan Kegiatan Usaha

MHD berkedudukan di Jakarta Pusat, didirikan dengan nama PT Mirtasari Hotel Development Corporation berdasarkan Akta Pendirian No. 83 tanggal 12 Desember 1972, dibuat di hadapan Mohamad Said Tadjoeidin, S.H., Notaris di Jakarta, dengan status sebagai Perusahaan Penanaman Modal Asing berdasarkan Undang-Undang No. 1 Tahun 1967 tentang Penanaman Modal Asing. Akta Pendirian tersebut telah diubah dengan Akta Perubahan No. 269 tanggal 24 Oktober 1978 dan Akta Perubahan No. 105 tanggal 8 Maret 1979, keduanya dibuat di hadapan Mohamad Said Tadjoeidin, S.H., Notaris di Jakarta, seluruhnya telah memperoleh pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia berdasarkan Surat Keputusan No. Y.A. 5/134/24 tanggal 19 Maret 1979, didaftarkan dalam buku register di Kantor Pengadilan Negeri Jakarta di bawah No. 1305, 1306 dan 1307 tanggal 22 Maret 1979, dan diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 37 tanggal 8 Mei 1979, Tambahan No. 208 ("Akta Pendirian").

Perubahan Anggaran Dasar MHD yang terakhir adalah sebagaimana dimuat dalam Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 33 tanggal 20 November 2008 yang dibuat di hadapan Siti Rayhana, S.H., pengganti dari Bandoro Raden Ayu Mahyastoeti Notonagoro, S.H., Notaris di Jakarta, telah mendapat persetujuan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-066365.AH.01.02.Tahun 2009 tanggal 5 Maret 2009, telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0000051.AH.01.09.Tahun 2006 tanggal 5 Maret 2009, dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 82 tanggal 13 Oktober 2009, Tambahan No. 25577 ("Akta No. 33/2008"). Akta tersebut mengubah Anggaran Dasar MHD dalam rangka penyesuaian dengan ketentuan UUPD.

Berdasarkan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar MHD, maksud dan tujuan MHD adalah berusaha menyediakan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat, dibidang jasa akomodasi dan optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki MHD untuk mengejar keuntungan guna meningkatkan nilai MHD dengan menerapkan prinsip-prinsip Perseroan Terbatas. Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut di atas, MHD dapat melaksanakan kegiatan:

1. Menjalankan usaha di bidang perhotelan dan sarana penunjangnya;
2. Menjalankan usaha di bidang penyediaan tempat dan pelayanan makan dan minum; dan
3. Menjalankan usaha di bidang penyediaan fasilitas akomodasi dan pelayanan lain yang diperlukan bagi penyelenggaraan kegiatan usaha hotel.

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, MHD telah melakukan kegiatan usaha sesuai dengan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar MHD.

MHD berkantor pusat di Aerowisata Building, Jl. Prapatan No. 32, Kelurahan Senen, Kecamatan Senen, Jakarta Pusat, dengan No. telepon (021)-2310002 dan fax (021) 2310003 dengan kantor cabang yang berlokasi di Denpasar. MHD memiliki Website : www.sanurbeach.aerowisata.com dan Email : info@sanurbeach.aerowisata.com.

Manajemen dan Pengawasan

Berdasarkan (i) Akta No. 33/2008 *juncto* (ii) Akta Pernyataan Keputusan Sirkuler Para Pemegang Saham Sebagai Pengganti Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa No. 8 tanggal 19 Oktober 2009, yang dibuat di hadapan Rismalena Kasri, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.10-20155 tanggal 11 November 2009, dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0074832.AH.01.09.Tahun 2009 tanggal 11 November 2009, susunan Dewan Komisaris MHD adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris:

Komisaris Utama : Achirina
Komisaris : Doddy Virgianto

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Di Luar Rapat No. 65 tanggal 22 Februari 2013, yang dibuat di hadapan Bandoro Raden Ayu Mahyastoeti Notonagoro, S.H., Notaris di Jakarta yang telah diberitahukan kepada Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.10-12462 tanggal 5 April 2013 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0030162.AH.01.09.Tahun 2013 tanggal 5 April 2013, susunan Direksi MHD adalah sebagai berikut:

Direksi:

Direktur : Sugeng Saptono

Struktur Permodalan dan Pemegang Saham

Berdasarkan Akta No. 33/2008, struktur permodalan dan susunan pemegang saham MHD pada saat Prospektus diterbitkan adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp 1.000.000 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal Dasar	60.000	60.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
PT Aero Wisata	17.265	17.265.000.000	99,99
Dana Pensiun Pegawai Aero Wisata	1	1.000.000	0,01
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	17.266	17.266.000.000	100,00
Saham dalam Portepel	42.734	42.734.000.000	-

Ikhtisar Laporan Keuangan

Ikhtisar Laporan Keuangan MHD untuk periode tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 yang telah diaudit dengan pendapat wajar tanpa pengecualian oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Eny (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) , sebagai berikut:

Uraian	(dalam Rupiah)		
	31 Desember		
	2013	2012	2011
POSISI KEUANGAN			
Jumlah Aset Lancar	69.741.684.564	46.374.387.997	50.017.287.511
Jumlah Aset Tidak Lancar	219.482.584.954	194.148.954.758	168.222.638.375
JUMLAH ASET	289.224.269.518	240.523.342.755	218.239.925.886
Liabilitas Jangka Pendek	25.336.384.066	14.529.129.707	21.198.640.280
Liabilitas Jangka Panjang	18.851.356.430	17.966.586.208	16.235.483.257
Jumlah Liabilitas	44.187.740.496	32.495.715.915	37.434.123.537
Modal Saham	17.266.000.000	17.266.000.000	17.266.000.000
Ekuitas lainnya	163.925.453.686	140.304.516.441	118.502.812.536
Saldo Laba	63.845.075.336	50.457.110.399	45.036.989.813
Jumlah Ekuitas	245.036.529.022	208.027.626.840	180.805.802.349
JUMLAH LIABILITAS & EKUITAS	289.224.269.518	240.523.342.755	218.239.925.886
LABA RUGI			
Pendapatan Usaha	128.535.984.988	113.454.681.962	104.323.265.274
Beban Usaha	93.587.451.845	86.270.366.238	75.428.708.518
Laba Usaha	34.948.533.143	27.184.315.724	28.894.556.756
Laba Bersih	28.382.049.347	21.420.120.586	21.127.097.988

Jumlah aset MHD pada tanggal 31 Desember 2013 meningkat 20,25% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2012 terutama ada peningkatan aset tetap karena revaluasi aset, piutang usaha dan kas & setara kas. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2013 meningkat 35,98% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2012 karena ada peningkatan pendapatan diterima dimuka. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2013 meningkat 17,79% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2012.

Jumlah aset MHD pada tanggal 31 Desember 2012 meningkat 10,21% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2011 terutama ada peningkatan aset tetap karena revaluasi aset. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2012 turun 13,19% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2011 karena utang pajak dan pendapatan diterima dimuka menurun. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2012 meningkat 15,06% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2011.

Pendapatan usaha MHD untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp128.535.984.988, Rp113.454.681.962 dan Rp104.323.265.274, dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 8,75% dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 13,29%.

Laba Usaha MHD untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp34.948.533.143, Rp27.184.315.724 dan Rp28.894.556.756, dengan penurunan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 5,92% dan pertumbuhan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 28,56 %. Penurunan Laba Usaha dari tahun 2011 ke tahun 2012 disebabkan terutama oleh kenaikan biaya departemental usaha dan biaya administrasi & umum dan pertumbuhan dari tahun 2012 ke tahun 2013 terutama disebabkan oleh kenaikan pendapatan usaha diiringi dengan efisiensi di biaya departemental usaha.

Laba Bersih MHD untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp28.382.049.347, Rp21.420.120.586 dan Rp21.127.097.988 dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 1,39% dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 32,50%. Pertumbuhan Laba Bersih dari tahun 2011 ke tahun 2012 terutama disebabkan oleh peningkatan laba departemental usaha dan pertumbuhan dari tahun 2012 ke tahun 2013 terutama disebabkan oleh peningkatan pendapatan usaha dan laba usaha.

2. PT Aerofood Indonesia ("Aerofood")

Pendirian dan Kegiatan Usaha

Aerofood berkedudukan di Jakarta Pusat, didirikan dengan nama PT Angkasa Citra Sarana Catering Service berdasarkan Akta Pendirian No. 193 tanggal 23 Desember 1974, sebagaimana diubah dengan (i) Akta Perubahan No. 98 tanggal 12 Desember 1979, (ii) Akta Perubahan No. 115 tanggal 12 Desember 1980, (iii) Akta Perubahan No. 130 tanggal 16 Januari 1981, (iv) Akta Perubahan No. 16 tanggal 2 Maret 1982, dan (v) Akta Perubahan No. 304 tanggal 29 November 1982, yang seluruhnya dibuat di hadapan Mohamad Said Tadjoeidin, S.H., Notaris di Jakarta, telah memperoleh pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia berdasarkan Surat Keputusan No. C2-2878.HT.01.01.TH.82 tanggal 7 Desember 1982, telah didaftarkan di Kantor Pengadilan Negeri Jakarta dibawah No. 4892, 4893, 4894, 4895, 4896 dan 4897, seluruhnya tertanggal 10 Desember 1982, serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 22 tanggal 18 Maret 1983, Tambahan No. 351 ("Akta Pendirian").

Perubahan Anggaran Dasar Aerofood yang terakhir adalah sebagaimana dimuat dalam Akta Pernyataan Keputusan Sirkuler Para Pemegang Saham Sebagai Pengganti Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa No. 50 tanggal 22 September 2011 yang dibuat di hadapan Rismalena Kasri, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah memperoleh persetujuan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-55711.AH.01.02.Tahun 2011 tanggal 15 November 2011 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0092415.AH.01.09.Tahun 2011 tanggal 15 November 2011. Akta tersebut mengubah Pasal 1 ayat 1 Anggaran Dasar Aerofood mengenai nama Aerofood dari sebelumnya PT Angkasa Citra Sarana Catering Service menjadi PT Aerofood Indonesia.

Berdasarkan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar Aerofood, maksud dan tujuan Aerofood adalah menyediakan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat, dibidang Jasa Boga, *Laundry*, Pergudangan dan optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki Aerofood untuk mengejar keuntungan guna meningkatkan nilai Aerofood dengan menerapkan prinsip-prinsip Perseroan Terbatas. Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut di atas, Aerofood dapat melaksanakan kegiatan:

1. Menjalankan usaha perbekalan dan pelayanan makanan dan minuman di pesawat udara (*airline catering*);
2. Menjalankan usaha pembuatan roti dan kue (*bakery*);
3. Menjalankan usaha pembuatan es dan penyimpanannya di gudang-gudang yang didinginkan (*ice & cold storage*);
4. Menjalankan usaha rumah makan di pelabuhan udara (*airport restaurant*) dan diluar (*outside catering*);
5. Menjalankan usaha cucian (*laundry*); dan
6. Penyediaan gudang-gudang di daerah bebas bea dan cukai (*bounded stores*).

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, Aerofood telah melakukan kegiatan usaha sesuai dengan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar Aerofood.

Aerofood berkantor pusat di Aerowisata Building, Jl. Prapatan No. 32, Kelurahan Senen, Kecamatan Senen, Jakarta Pusat, dengan No. telepon (021)-83705076 dan No. fax (021)-83705012 dengan kantor operasional berlokasi di Jl. Prof. Soepomo SH No. 45 RT 014/RW 06, Kelurahan Tebet Barat, Kecamatan Tebet, Jakarta Selatan. Aerofood memiliki Website : www.aerofood.co.id dan Email : info@aerofood.co.id.

Manajemen dan Pengawasan

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Sirkuler Para Pemegang Saham Sebagai Pengganti Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa No. 10 tanggal 22 September 2010 yang dibuat di hadapan Rismalena Kasri, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat Penerimaan Perubahan Anggaran Dasar No. AHU-AH.01.10-25288 tanggal 6 Oktober 2010 dan Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.10-25289 tanggal 6 Oktober 2010 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0072588.AH.01.09.Tahun 2010 tanggal 6 Oktober 2010 dan Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0072589.AH.01.09.Tahun 2010 tanggal 6 Oktober 2010 ("Akta No. 10/2010"), susunan Dewan Komisaris Aerofood adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris:

Komisaris Utama : Alexander Maria Tae Maneklaran
Komisaris : Rudy A. Hardono
Komisaris : Handrito Hardjono

Berdasarkan: (i) Akta Pernyataan Keputusan Sirkuler Para Pemegang Saham Sebagai Pengganti Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa No. 29 tanggal 22 Desember 2011 yang dibuat di hadapan Rismalena Kasri, S.H., Notaris di Jakarta

yang telah diberitahukan kepada Menkumham berdasarkan Surat Penerimaan dan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.10-42602 tanggal 28 Desember 2011 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0106949.AH.01.09.Tahun 2011 tanggal 28 Desember 2011 *juncto* (ii) Akta Pernyataan Keputusan di Luar Rapat No. 32 tanggal 9 Oktober 2012 yang dibuat di hadapan Bandoro Raden Ayu Mahyastoeti Notonagoro, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menkumham berdasarkan Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.10-39695 tanggal 7 November 2012 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0096766.AH.01.09.Tahun 2012 tanggal 7 November 2012 *juncto* (iii) Akta Pernyataan Keputusan di Luar Rapat No. 63 tanggal 22 Februari 2013 yang dibuat di hadapan Bandoro Raden Ayu Mahyastoeti Notonagoro, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menkumham berdasarkan Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.10-09838 tanggal 18 Maret 2013 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0023546.AH.01.09.Tahun 2013 tanggal 18 Maret 2013, *juncto* (iv) Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham Aerofood No. 19 tanggal 24 Februari 2014 yang dibuat di hadapan Ariani Lakhsmijati Rachim, S.H., Notaris di Jakarta, susunan Direksi Aerofood adalah sebagai berikut:

Direksi:

Direktur Utama : Bendady Hindom Pramono
 Direktur : Bambang Sujatmiko
 Direktur : Febiantori
 Direktur : Budi Santoso

Struktur Permodalan dan Pemegang Saham

Berdasarkan Akta No. 10/2010, struktur permodalan dan susunan pemegang saham Aerofood pada saat Prospektus diterbitkan adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp1.000.000 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal Dasar	375.000	375.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
PT Aero Wisata	111.369	111.369.000.000	99,99
Dana Pensiun Pegawai Aerowisata	1	1.000.000	0,01
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	111.370	111.370.000.000	100,00
Saham dalam Portepel	263.630	263.630.000.000	-

Ikhtisar Laporan Keuangan

Ikhtisar Laporan Keuangan Aerofood Indonesia untuk periode tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 yang telah diaudit dengan pendapat wajar tanpa pengecualian oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Eny (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited), sebagai berikut:

Uraian	31 Desember		
	2013	2012	2011
POSISI KEUANGAN			
Jumlah Aset Lancar	678.156.417.461	505.617.281.833	457.422.001.096
Jumlah Aset Tidak Lancar	361.836.218.490	278.687.676.286	186.343.934.415
JUMLAH ASET	1.039.992.635.951	784.304.958.119	643.765.935.511
Liabilitas Jangka Pendek	387.519.338.628	269.083.642.237	246.283.466.291
Liabilitas Jangka Panjang	143.040.546.516	93.989.289.769	53.133.707.507
Jumlah Liabilitas	531.559.885.141	363.072.932.006	299.417.173.798
Modal Saham	111.370.000.000	111.370.000.000	111.370.000.000
Ekuitas lainnya	125.157.363.915	91.389.600.290	53.126.725.903
Saldo Laba	272.905.386.772	218.472.425.823	179.852.035.810
Jumlah Ekuitas	509.432.750.687	421.232.026.113	344.348.761.713
JUMLAH LIABILITAS & EKUITAS	1.039.992.635.951	784.304.958.119	643.765.935.511
LABA RUGI			
Pendapatan Usaha	1.697.585.478.913	1.303.407.754.494	1.135.143.483.065
Beban Usaha	1.627.383.348.751	1.256.731.002.582	1.051.068.520.679
Laba Usaha	70.202.130.162	46.676.751.912	84.074.962.386
Laba Bersih	54.432.961.072	38.620.390.013	62.696.957.805

Jumlah Aset Aerofood pada tanggal 31 Desember 2013 meningkat 32,60% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2012 karena ada peningkatan piutang usaha dan aset tetap. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2013 meningkat 46,41% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2012 karena utang usaha dan pinjaman bank.

Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2013 meningkat 20,94% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2012.

Jumlah Aset Aerofood pada tanggal 31 Desember 2012 meningkat 21,83% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2011 karena ada peningkatan persediaan dan aset tetap. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2012 meningkat 21,26% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2011 karena kenaikan utang usaha. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2012 meningkat 22,33% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2011.

Pendapatan usaha Aerofood untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp1.697.585.478.913, Rp1.303.407.754.494 dan Rp1.135.143.483.065, dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 14,82% dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 30,24%.

Laba Usaha Aerofood untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp70.202.130.162, Rp46.676.751.912 dan Rp84.074.962.386, dengan penurunan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 44,48% dan pertumbuhan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 50,40% karena penambahan frekuensi penerbangan baik Garuda dan Non Garuda.

Laba Bersih Aerofood untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp54.432.961.072, Rp38.620.390.013 dan Rp62.696.957.805, dengan penurunan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 38,40% dan pertumbuhan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 40,94%.

3. PT Aero Globe Indonesia ("AeroGlobe")

Pendirian dan Kegiatan Usaha

AeroGlobe berkedudukan di Jakarta Pusat, didirikan dengan nama PT Satriavi Travel Service berdasarkan Akta Pendirian Perseroan Terbatas No. 22 tanggal 14 Desember 1967 yang kemudian diubah dengan Akta Perbaikan No. 26 tanggal 10 Agustus 1973, keduanya dibuat di hadapan Soerojo Wongsowidjojo, S.H., Notaris di Jakarta, dan telah memperoleh pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia berdasarkan Keputusan No. Y.A. 5/300/21 tanggal 5 September 1973 ("Akta Pendirian").

Perubahan Anggaran Dasar AeroGlobe yang terakhir adalah sebagaimana dimuat dalam Akta Pernyataan Keputusan Para Pemegang Saham No. 07 tanggal 4 Februari 2013 yang dibuat di hadapan Hadijah, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menkumham berdasarkan Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Anggaran Dasar No. AHU-AH.01.10-09372 tanggal 14 Maret 2013, dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0022449.AH.01.09.Tahun 2013 tanggal 14 Maret 2013 ("Akta No. 07/2013"). Akta tersebut mengubah Pasal 4 Anggaran Dasar AeroGlobe mengenai jumlah modal ditempatkan dan modal disetor AeroGlobe dari sebelumnya berjumlah Rp20.399.700.000,00 menjadi Rp21.411.900.000,00.

Berdasarkan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar AeroGlobe, maksud dan tujuan AeroGlobe adalah bergerak dalam bidang usaha jasa biro perjalanan wisata. Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut di atas, AeroGlobe dapat melaksanakan kegiatan usaha biro perjalanan wisata yang meliputi:

1. Perencanaan dan pengemasan komponen-komponen perjalanan wisata yang meliputi sarana wisata, obyek dan daya tarik wisata dan jasa pariwisata yang terdapat di wilayah Indonesia dalam bentuk paket wisata;
2. Penyelenggaraan dan penjualan paket wisata dengan cara menyalurkan melalui agen perjalanan wisata dan/atau menjualnya langsung kepada wisatawan atau konsumen;
3. Penyediaan layanan pramuwisata yang berhubungan dengan paket wisata yang dijual;
4. Penyediaan layanan angkutan wisata;
5. Pemesanan akomodasi, restoran, tempat konvensi dan tiket pertunjukkan seni budaya serta kunjungan ke obyek dan daya tarik wisata;
6. Pengurusan dokumen perjalanan, berupa paspor dan visa atau dokumen lain yang dipersamakan;
7. Penyelenggaraan perjalanan ibadah agama dan penyelenggaraan perjalanan insentif; dan
8. Penyelenggaraan *meeting, incentive, convention* dan *exhibition*.

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, AeroGlobe telah melakukan kegiatan usaha sesuai dengan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar AeroGlobe.

AeroGlobe berkantor pusat di Aerowisata Guilding, Jl. Prapatan No. 32, Kelurahan Senen, Kecamatan Senen, Jakarta Pusat, dengan No. telepon (021)-2310006 / 2310002 dan No. fax (021)-2310003 / 23102777 dengan kantor cabang yang berlokasi di Denpasar, Surabaya, Mataram, Balikpapan, Bandung, dan Yogyakarta. AeroGlobe memiliki Website : www.aerotravel.co.id dan Email : info@aerotravel.co.id.

Manajemen dan Pengawasan

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Sirkuler Para Pemegang Saham Sebagai Pengganti Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa No. 11 tanggal 24 Januari 2011 yang dibuat di hadapan Rismalena Kasri, S.H., Notaris di Jakarta yang telah mendapat diberitahukan kepada Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.10-03590 tanggal 2 Februari 2011 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0009130.AH.01.09.Tahun 2011 tanggal 2 Februari 2011, susunan Dewan Komisaris AeroGlobe adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris:

Komisaris Utama : Muhammad Arif Wibowo
 Komisaris : Devi Yanti

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Di Luar Rapat No. 31 tanggal 9 Oktober 2012 yang dibuat di hadapan Bandoro Raden Ayu Mahyastoeti Notonagoro, S.H., Notaris di Jakarta yang telah diberitahukan kepada Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.10-41079 tanggal 21 November 2012 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0100188.AH.01.09.Tahun 2012 tanggal 21 November 2012, susunan Direksi AeroGlobe adalah sebagai berikut:

Direksi:

Direktur : Sugeng Saptono

Struktur Permodalan dan Pemegang Saham

Berdasarkan Akta No. 07/2013, struktur permodalan dan susunan pemegang saham AeroGlobe pada saat Prospektus diterbitkan adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp 100.000 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal Dasar	815.988	81.598.800.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
PT Aero Wisata	214.118	21.411.800.000	99,99
Dana Pensiun Pegawai Aero Wisata	1	100.000	0,01
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	214.119	21.411.900.000	100,00
Saham dalam Portepel	601.869	60.186.900.000	-

Ikhtisar Laporan Keuangan

Ikhtisar Laporan Keuangan AeroGlobe Indonesia untuk periode tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 yang telah diaudit dengan pendapat wajar tanpa pengecualian oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Eny (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited), sebagai berikut:

Uraian	31 Desember		
	2013	2012	2011
POSISI KEUANGAN			
Jumlah Aset Lancar	57.627.514.618	48.734.622.955	39.675.098.910
Jumlah Aset Tidak Lancar	18.369.930.567	10.006.004.834	8.584.532.140
JUMLAH ASET	75.997.445.185	58.740.627.789	48.259.631.050
Liabilitas Jangka Pendek	41.188.191.997	31.642.976.859	24.258.885.910
Liabilitas Jangka Panjang	2.713.767.202	2.190.770.634	1.787.927.216
Jumlah Liabilitas	43.901.959.199	33.833.747.493	26.046.813.126
Modal Saham	21.411.904.731	20.399.700.000	8.045.000.000
Ekuitas lainnya	11.622.501.574	7.236.478.145	17.952.771.881
Saldo Laba	(938.920.319)	(2.729.297.849)	(3.784.953.957)
Jumlah Ekuitas	32.095.485.986	24.906.880.296	22.212.817.924
JUMLAH LIABILITAS & EKUITAS	75.997.445.185	58.740.627.789	48.259.631.050
LABA RUGI			
Pendapatan Usaha	147.889.183.220	126.485.637.527	94.639.386.333
Beban Usaha	147.829.190.581	126.525.317.046	94.031.318.837
Laba Usaha	59.992.639	(39.679.519)	608.067.496
Laba Bersih	1.790.377.530	1.055.656.108	430.516.280

Jumlah Aset AeroGlobe pada tanggal 31 Desember 2013 meningkat 29,38% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2012 terutama karena meningkatnya Saldo Bank, Jumlah piutang usaha, pembelian tanah di Jogja dan beberapa kendaraan untuk operasional di Bali, Jogja, Surabaya dan Bandung dan uang muka untuk setoran Haji Ke DEPAG. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2013 meningkat 29,76% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2012 karena pinjaman modal kerja kepada BNI 46 melalui PT Aerowisata, Hutang kepada Pihak Hotel, Deposit dari Pihak GOHJ, GOH HKG dari pihak III untuk Deposit Jamaah Haji. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2013 meningkat 28,86% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2012.

Jumlah Aset AeroGlobe pada tanggal 31 Desember 2012 meningkat 26,72% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2011 terutama ada peningkatan kas dan setara kas. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2012 meningkat 29,90% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2011 karena kenaikan pendapatan diterima dimuka. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2012 meningkat 12,13% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2011.

Pendapatan usaha AeroGlobe untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp147.889.183.220, Rp126.485.637.527 dan Rp94.639.386.333, dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 33,65% terutama karena adanya kenaikan pendapatan wisatawan dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 16,92% terutama karena peningkatan jumlah wisatawan dari GOH Jepang, pendapatan Haji&Umroh dan komisi Ticket International.

Laba (Rugi) Usaha AeroGlobe untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp 59.992.639 Rp (39.679.519) dan Rp 608.067.496, dengan penurunan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 106,52% terutama karena pertumbuhan biaya usaha lebih tinggi dibandingkan pendapatan usaha dan pertumbuhan/penurunan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 251,19% karena peningkatan laba dari MICE, dan komisi tiket International.

Laba Bersih AeroGlobe untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp1.790.377.530, Rp1.055.656.108 dan Rp430.516.280, dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 145,21% terutama karena pengaruh selisih kurs bersih dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 69,60% terutama karena laba selisih kurs dan pendapatan lain – lain berupa penjualan aset kendaraan yang nilai bukunya sudah habis disusutkan.

4. PT Aerotrans Services Indonesia ("Aerotrans")

Pendirian dan Kegiatan Usaha

Aerotrans berkedudukan di Tangerang, didirikan dengan nama PT Mandira Erajasa Wahana berdasarkan Akta Pendirian No. 71 tanggal 25 April 1988 yang kemudian diubah dengan Akta Perbaikan No. 67 tanggal 24 November 1988, keduanya dibuat di hadapan Anna Sunarhadi, S.H., Notaris di Jakarta, telah memperoleh pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia berdasarkan Surat Keputusan No. C2.4513.HT.01.01-Th'89 tanggal 20 Mei 1989, dan telah didaftarkan di Kantor Pengadilan Negeri Jakarta Pusat di bawah No. 791/1995 tanggal 12 Mei 1995, serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 48 tanggal 15 Juni 2001, Tambahan No. 3806 ("Akta Pendirian").

Perubahan Anggaran Dasar Aerotrans yang terakhir adalah sebagaimana dimuat dalam Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham No. 51 tanggal 25 Oktober 2013, yang dibuat di hadapan Ariani Lakhsmijati Rachim, S.H., Notaris di Kota Jakarta Selatan, yang telah memperoleh persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-60820.AH.01.02.Tahun 2013 tanggal 22 November 2013 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dibawah No. AHU-0111207.AH.01.09.Tahun 2013 tanggal 22 November 2013, ("Akta No. 51/2013"). Akta tersebut mengubah ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar Aerotrans tentang maksud dan tujuan Aerotrans.

Berdasarkan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar Aerotrans, maksud dan tujuan Aerotrans adalah transportasi, perdagangan, jasa, industri, dan pembangunan. Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut di atas, Aerotrans dapat menjalankan usaha dalam bidang-bidang sebagai berikut:

1. Jasa angkutan darat, baik sebagai pemilik, pengelola maupun agen/perwakilan dari jasa perusahaan angkutan, baik dalam maupun luar negeri.
2. Perdagangan, termasuk leveransir, grosir, distributor dan pemasok, impor, ekspor, interinsular dan lokal dari segala macam barang yang diperdagangkan baik dengan perhitungan sendiri maupun dengan perhitungan pajak lain secara komisi.
3. Manajemen, kecuali jasa hukum dan pajak.
4. Perindustrian, termasuk mendirikan pabrik-pabrik industri misalnya industri garmen, industri kerajinan tangan dan memasarkan hasil-hasilnya.

5. Kegiatan usaha pembangunan termasuk sebagai pemborong, kontraktor, pelaksana pengawas dari pembuatan bangunan, gedung, jalanan, jembatan, lapangan, pengairan irigasi, pemasangan instalasi listrik, air, gas dan telekomunikasi, dan pekerjaan lain yang berhubungan dengan pekerjaan pembangunan, bertindak sebagai pengembang yang meliputi perencanaan, pelaksanaan, pengawasan konstruksi beserta fasilitas-fasilitasnya termasuk perencanaan pembangunan, mengerjakan pembebasan, pembukaan, pengurugan, pemerataan, membangun sarana dan prasarana/infrastruktur, merencanakan, membangun, menyewakan, menjual dan mengusahakan perkantoran, gedung-gedung, apartemen, real estate, kawasan terpadu, perindustrian, pusat perbelanjaan, pusat sarana olahraga dan sarana penunjang.

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, Aerotrans telah melakukan kegiatan usaha sesuai dengan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar Aerotrans.

Aerotrans berkantor pusat di Jalan Husein Sastranegara No. 02 Kelurahan Jurumudi, Kecamatan Benda, Kota Tangerang. No. telepon (021)-5412272 / 5412280 dan No. Fax (021)- 5412276 / 5412276 dengan kantor perwakilan berlokasi di Bali, Muara Enim, dan Cilegon. Aerotrans memiliki Website : www.aerotrans.co.id dan Email : info@aerotrans.co.id.

Manajemen dan Pengawasan

Berdasarkan (i) Pernyataan Keputusan di Luar Rapat No.108 tanggal 18 Oktober 2005, yang dibuat dihadapan Siti Sayhana, S.H., pengganti Bando Raden Ayun Mahyastoeti Notonagoro, S.H., Notaris di Jakarta ("Akta No.108/2005") dari juncto (ii) Akta Pernyataan Keputusan Di Luar Rapat No.44 tanggal 20 April 2009 yang dibuat di hadapan Siti Rayhana, S.H., pengganti dari Bando Raden Ayu Mahyastoeti Notonagoro, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia sebagaimana ternyata dalam Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.10-17956 tanggal 16 Oktober 2009 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0068010.AH.01.09.Tahun 2009 tanggal 16 Oktober 2009 ("Akta No. 44/2009"), susunan Dewan Komisaris Aerotrans adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris:

Komisaris Utama : Ari Sapari
Komisaris : Suhasril Samad

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham No. 56 tanggal 20 Desember 2013, yang dibuat di hadapan Ariani Lakshmiyati Rachim, S.H., Notaris di Kota Jakarta Selatan, yang telah diberitahukan kepada Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat Penerimaan Pemberitahuan perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.10-05670 tanggal 20 Februari 2014 dan didaftarkan dalam daftar Perseroan No. AHU-0012884.AH.01.09.Tahun 2014 tanggal 20 Februari 2014 ("Akta No. 56/2013"), susunan Direksi Aerotrans adalah sebagai berikut:

Direksi:

Direktur Utama : Doddy Virgianto
Direktur : Daan Darmawan Raihin

Struktur Permodalan dan Pemegang Saham

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Sirkuler Para Pemegang Saham sebagai Pengganti Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa No. 5 tanggal 10 Februari 2012, yang dibuat dihadapan Rismalena Kasri, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah mendapat persetujuan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-10756.AH.01.02.Tahun 2012 tanggal 28 Februari 2012, dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0017780.AH.01.09.Tahun 2012 tanggal 28 Februari 2012, struktur permodalan dan susunan pemegang saham Aerotrans pada saat Prospektus diterbitkan adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp1.000.000 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal Dasar	228.064	228.064.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
PT Aero Wisata	57.015	57.015.000.000	99,98
Dana Pensiun Pegawai Aero Wisata	1	1.000.000	0,02
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	57.016	57.016.000.000	100,00
Saham dalam Portepel	171.048	171.048.000	-

Ikhtisar Laporan Keuangan

Ikhtisar Laporan Keuangan Aerotrans untuk periode tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 yang telah diaudit dengan pendapat wajar tanpa pengecualian oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Eny (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited), sebagai berikut:

Uraian	31 Desember		
	2013	2012	2011
POSISI KEUANGAN			
Jumlah Aset Lancar	48.991.499.265	53.597.629.574	50.023.083.356
Jumlah Aset Tidak Lancar	238.265.824.892	178.759.396.823	174.321.291.954
JUMLAH ASET	287.257.324.157	232.357.026.397	224.344.375.310
Liabilitas Jangka Pendek	95.588.260.581	79.506.560.104	79.716.466.781
Liabilitas Jangka Panjang	75.447.408.633	75.098.116.748	76.112.862.401
Jumlah Liabilitas	171.035.669.214	154.604.676.852	155.829.329.182
Modal Saham	57.016.000.000	30.000.000.000	30.000.000.000
Ekuitas lainnya	108.588.213.954	54.519.268.103	63.882.974.640
Saldo Laba	(49.382.559.013)	(33.782.918.558)	(12.506.376.047)
Jumlah Ekuitas	116.221.654.943	77.752.349.545	68.515.046.128
JUMLAH LIABILITAS & EKUITAS	287.257.324.157	232.357.026.397	224.344.375.310
LABA RUGI			
Pendapatan Usaha	224.503.366.126	187.131.579.855	162.572.442.439
Beban Usaha	229.636.354.720	198.807.848.523	167.177.494.059
Rugi Usaha	(5.132.988.594)	(11.676.268.668)	(4.605.051.620)
Rugi Bersih	(15.599.640.455)	(8.414.990.046)	(12.861.552.465)

Jumlah aset Aerotrans pada tanggal 31 Desember 2013 meningkat 23,63% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2012 karena peningkatan piutang pada pihak ketiga dan peningkatan aset tetap. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2013 meningkat 10,63% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2012 karena adanya peningkatan utang kepada pihak yang berelasi, pihak ketiga dan pinjaman atas pembelian kendaraan. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2013 meningkat 49,48% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2012 karena adanya surplus revaluasi aset.

Jumlah aset Aerotrans pada tanggal 31 Desember 2012 meningkat 3,57% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2011 karena ada peningkatan kas dan setara kas dan aset tetap. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2012 menurun 0,78% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2011 karena penurunan utang jangka panjang. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2012 meningkat 13,48% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2011 karena ada kenaikan pendapatan komprehensif.

Pendapatan usaha Aerotrans untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp224.503.366.126, Rp187.131.579.855 dan Rp162.572.442.439, dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 15,11% dan dari tahun 2012 ke 2013 sebesar 19,97%.

Rugi Usaha Aerotrans untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah meningkat sebesar Rp(5.132.988.594), Rp(11.676.268.668) dan Rp31.532.985.500, dimana dari tahun 2011 ke tahun 2012 rugi usaha turun sebesar 71,75% karena pertumbuhan biaya usaha lebih tinggi dari pendapatan usaha dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 ada penurunan rugi usaha sebesar 56,04% disebabkan adanya peningkatan pendapatan dari adjustment tarif akibat penyesuaian UMK 2013 dan adanya pelanggan baru.

Rugi Bersih Aerotrans untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp (15.599.640.453), Rp (8.414.990.046) dan Rp (12.861.552.465), dimana rugi bersih dari tahun 2011 ke tahun 2012 menurun 34,57% dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 rugi bersih meningkat sebesar 85,38%.

5. PT Aerojasa Perkasa ("AJP")**Pendirian dan Kegiatan Usaha**

AJP berkedudukan di Jakarta Selatan, didirikan berdasarkan Akta Pendirian No. 50 tanggal 13 Desember 1986 yang kemudian diperbaiki dengan Akta Perbaikan No. 31 tanggal 10 Agustus 1988, keduanya dibuat di hadapan Anna Sunarhadi, S.H., Notaris di Jakarta, telah memperoleh pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia berdasarkan Surat Keputusan No. C2-7739.HT.01.01.th.'88 tanggal 29 Agustus 1988 ("Akta Pendirian").

Perubahan Anggaran Dasar AJP yang terakhir adalah sebagaimana dimuat dalam Akta Pernyataan Keputusan Rapat Pemegang Saham No. 27 tanggal 20 November 2008 yang dibuat di hadapan Siti Rayhana, S.H., pengganti dari Bandoro Raden Ayu Mahyastoeti Notonagoro, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah memperoleh persetujuan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-41962.AH.01.02.Tahun 2009 tanggal 28 Agustus 2009 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0056067.AH.01.09.Tahun 2009 tanggal 28 Agustus 2009, dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 82 tanggal 13 Oktober 2009, Tambahan No. 25576 ("Akta No. 27/2008"). Akta tersebut mengubah Anggaran Dasar Aerojasa untuk dalam rangka penyesuaian dengan ketentuan UUPT.

Berdasarkan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar AJP, maksud dan tujuan AJP adalah menyediakan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat, di bidang jasa dan optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki Aerojasa untuk mengejar keuntungan guna meningkatkan nilai Aerojasa dengan menerapkan prinsip-prinsip Perseroan Terbatas. Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut di atas, Aerojasa dapat melaksanakan kegiatan usaha berupa menjalankan usaha-usaha dalam bidang jasa angkutan, baik sebagai pemilik, pengelola maupun sebagai agen perwakilan dari jasa perusahaan angkutan baik dari dalam maupun luar negeri dan sarana penunjangnya.

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, AJP telah melakukan kegiatan usaha sesuai dengan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar AJP.

AJP berkantor di Jl. Prof. Dr. Soepomo, SH No. 45, RT 014 RW 006, Kel. Tebet Barat, Kec. Tebet, Jakarta Selatan, No. Telepon (021)- 83702573 dan No. Fax (021)- 83702574 / 8370 2635. AJP memiliki Email : ajp@aerowisata.com.

Manajemen dan Pengawasan

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Sirkuler Para Pemegang Saham sebagai Pengganti Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa No. 1 tanggal 7 Februari 2012 yang dibuat di hadapan Rismalena Kasi, S.H., Notaris di Jakarta ("Akta No. 1/2012") yang telah diberitahukan kepada Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.10-05355 tanggal 15 Februari 2012 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0013401.AH.01.09.Tahun 2012 tanggal 15 Februari 2012, susunan Dewan Komisaris dan Direksi AJP adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris:

Komisaris : Ryanto Adi Winarso

Direksi:

Direktur : Bambang Sunan

Struktur Permodalan dan Pemegang Saham

Berdasarkan Akta No. 27/2008, struktur permodalan dan susunan pemegang saham AJP pada saat Prospektus diterbitkan adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp1.000.000 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal Dasar	3.000	3.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
PT Aerowisata	749	749.000.000	99,87
Dana Pensiun Pegawai Aerowisata	1	1.000.000	0,13
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	750	750.000.000	100
Saham dalam Portepel	2.250	2.250.000.000	

Ikhtisar Laporan Keuangan

Ikhtisar Laporan Keuangan AJP untuk periode tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 yang telah diaudit dengan pendapat wajar tanpa pengecualian oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Eny (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited), sebagai berikut:

Uraian	31 Desember		
	2013	2012	2011
POSISI KEUANGAN			
Jumlah Aset Lancar	25.368.819.861	16.466.135.424	17.778.090.281
Jumlah Aset Tidak Lancar	6.249.277.990	3.433.393.942	2.702.473.661
JUMLAH ASET	31.618.097.851	19.899.529.366	20.480.563.942
Liabilitas Jangka Pendek	17.868.115.275	9.431.912.690	11.854.317.531
Liabilitas Jangka Panjang	971.033.196	759.078.396	619.710.717
Jumlah Liabilitas	18.839.148.471	10.190.991.086	12.474.028.248
Modal Saham	750.000.000	750.000.000	750.000.000
Ekuitas lainnya	(8.699.966)	(8.599.573)	(8.934.780)
Saldo Laba	12.037.649.346	8.967.137.853	7.265.470.474
Jumlah Ekuitas	12.778.949.380	9.708.538.280	8.006.535.694
JUMLAH LIABILITAS & EKUITAS	31.618.097.851	19.899.529.366	20.480.563.942
LABA RUGI			
Pendapatan Usaha	20.270.896.521	30.808.091.369	38.780.549.279
Beban Usaha	18.435.802.091	29.372.168.028	36.672.822.592
Laba Usaha	1.835.094.430	1.435.923.341	2.107.726.687
Laba Bersih	3.070.411.100	1.702.002.586	1.626.170.947

Jumlah Aset AJP pada tanggal 31 Desember 2013 meningkat 58,89% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2012 terutama karena naiknya kas dan setara kas, biaya administrasi, deposito yang dibatasi penggunaannya. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2013 meningkat 84,86% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2012. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2013 meningkat 31,63% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2012.

Jumlah Aset AJP pada tanggal 31 Desember 2012 menurun 2,84% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2011 terutama karena kas dan setara kas turun. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2012 menurun 18,30% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2011. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2012 meningkat 21,26% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2011.

Pendapatan usaha AJP untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp20.270.896.521, Rp30.808.091.369 dan Rp38.780.549.279, dengan penurunan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 20,56% karena penurunan penjualan paket dan penurunan dari tahun 2012 ke 2013 sebesar 34,20% karena spin off Garuda Indonesia Holidays (GIH) dari Aerojasa Perkasa pada Juli 2012.

Laba Usaha AJP untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp1.835.094.430, Rp1.435.923.341 dan Rp2.107.726.687, dengan penurunan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 7,85% dan pertumbuhan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 27,80%. Penurunan Laba Usaha dari tahun 2011 ke tahun 2012 disebabkan oleh kenaikan biaya administrasi & umum dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 tumbuh karena menurunnya beban langsung biaya personel GIH akibat spin off GIH dari Aerojasa Perkasa.

Laba Bersih AJP untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp3.070.411.100, Rp1.702.002.586 dan Rp1.626.170.947, dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 4,66% bersih dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 80,40% karena selisih kurs.

6. PT Aerojasa Cargo ("AJC")

Pendirian dan Kegiatan Usaha

AJC berkedudukan di Jakarta Selatan, didirikan berdasarkan Akta Pendirian No. 34 tanggal 11 Agustus 2003 yang dibuat di hadapan Siti Rayhana, S.H., pengganti dari Bandoro Raden Ayu Mahyastoeti Notonagoro, S.H., Notaris di Jakarta, dan telah memperoleh pengesahan dari Menteri Kehakiman dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia berdasarkan Surat Keputusan No. C-01062 HT.01.01.TH.2004 tanggal 14 Januari 2004, telah didaftarkan dalam Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan Kotamadya Jakarta Selatan No. 388/BH.09.03/II/2004 tanggal 27 Februari 2004 dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 47 tanggal 11 Juni 2004, Tambahan No. 5487 ("Akta Pendirian").

Perubahan Anggaran Dasar AJC yang terakhir adalah sebagaimana dimuat dalam Akta Keputusan Pemegang Saham Perseroan Terbatas No. 14 tanggal 15 Juni 2012 yang dibuat di hadapan Rismalena Kasri, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah mendapat persetujuan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia ("Menkumham") berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-37112.AH.01.02.Tahun 2012 tanggal 9 Juli 2012 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada dibawah No. AHU-0062117.AH.01.09.Tahun 2012 tanggal 9 Juli 2012 ("Akta No. 14/2012"). Akta tersebut mengubah Anggaran Dasar AJC untuk peningkatan modal dasar, modal ditempatkan, dan modal disetor AJC.

Berdasarkan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar AJC, maksud dan tujuan AJC adalah untuk melaksanakan bidang jasa pengurusan transportasi (*freight forwarding*). Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut di atas, AJC dapat melaksanakan kegiatan usaha sebagai berikut:

1. Jasa pengurusan transportasi, termasuk usaha yang ditujukan untuk mewakili kepentingan pemilik barang untuk mengurus kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya penerimaan, penyimpanan, penandaan, pengukuran, penimbangan, sortasi, pengepakan barang dan pengiriman barang dan dokumen, penyelenggaraan jasa titipan barang dan dokumen melalui transportasi darat, laut dan udara;
2. Klaim asuransi, termasuk klaim asuransi atas pengiriman barang serta penyelesaian tagihan dan biaya-biaya lainnya yang berkenaan dengan pengiriman barang-barang tersebut sampai diterimanya barang oleh yang berhak menerimanya;
3. Survey kapal laut, termasuk melakukan survey atas kapal laut dan muatannya;
4. Pemeriksaan kualitas dan kuantitas barang/cargo, termasuk menjalankan kegiatan dalam bidang pemeriksaan serta menilai kualitas dan kuantitas dari setiap barang/cargo yang baik yang di atas kapal maupun yang akan dimuat ke dalam kapal; dan
5. Pengurusan dokumen angkutan, termasuk menjalankan kegiatan pengurusan penyelesaian dokumen, penerbitan dokumen angkutan serta perhitungan biaya angkutan.

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, AJC telah melakukan kegiatan usaha sesuai dengan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar AJC.

AJC berkantor di Aerowisata Building, Jl. Prof Dr. Soepomo, SH No. 45 RT 014 RW 006 Kel. Tebet Barat, Kec. Tebet, Kota Administrasi Jakarta Selatan, No. telepon (021)-83702563/83702573 dan No. Fax (021)-83702570 / 83702574. AJC memiliki website www.aerowisata.com.

Manajemen dan Pengawasan

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham nomor 43 tanggal 10 Oktober 2013 yang dibuat dihadapan Ariani Laksmijati Rachim SH, Notaris di Jakarta. Akta perubahan ini telah memperoleh persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia dalam Surat Keputusan No. AHU-AH.01.10.46420 tanggal 4 November 2013 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0102671.AH.01.09 Tahun 2013 tanggal 4 November 2013, susunan Dewan Komisaris AJC adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris:

Komisaris : Rajendra Kartawira

Berdasarkan berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Di Luar Rapat No. 33 tanggal 8 Maret 2012 yang dibuat di hadapan B.R.A.Y. Mahyastoeti Notonagoro, S.H., Notaris di Jakarta yang telah diberitahukan kepada Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat Keputusan No. AHU-AH.01.10-12710 tanggal 16 April 2012 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0031883.AH.01.09.Tahun 2012 tanggal 16 April 2012, susunan Direksi AJC adalah sebagai berikut:

Direksi:

Direktur : Bambang Sunan

Struktur Permodalan dan Pemegang Saham

Berdasarkan Akta No. 14/2012, struktur permodalan dan susunan pemegang saham AJC pada saat Prospektus diterbitkan adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp 1.000.000 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal Dasar	12.000	12.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
PT Aerojasa Perkasa	3.297	3.297.000.000	99,91
Koperasi Karyawan Aerowisata	3	3.000.000	0,09
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	3.300	3.300.000.000	100,00
Saham dalam Portepel	8.700	8.700.000.000	-

Ikhtisar Laporan Keuangan

Ikhtisar Laporan Keuangan AJC untuk periode tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 yang telah diaudit dengan pendapat wajar tanpa pengecualian oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Eny (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited), sebagai berikut:

(dalam jutaan Rupiah)

Uraian	31 Desember		
	2013	2012	2011
POSISI KEUANGAN			
Jumlah Aset Lancar	7.037.332.630	6.278.627.368	4.419.605.481
Jumlah Aset Tidak Lancar	455.849.904	336.006.582	345.885.170
JUMLAH ASET	7.493.182.534	19.899.529.366	4.765.490.651
Liabilitas Jangka Pendek	5.117.438.507	4.133.047.617	5.658.968.615
Liabilitas Jangka Panjang	10.926.330	6.336.233	-
Jumlah Liabilitas	5.128.364.837	4.139.383.850	5.658.968.615
Modal Saham	3.300.000.000	3.300.000.000	300.000.000
Defisit	(935.182.303)	(824.749.900)	(1.193.477.964)
Jumlah Ekuitas	2.364.817.697	2.475.250.100	(893.477.964)
JUMLAH LIABILITAS & EKUITAS	7.493.182.534	19.899.529.366	4.765.490.651
LABA RUGI			
Pendapatan Usaha	12.358.023.342	13.533.667.549	7.712.353.651
Beban Usaha	12.394.746.751	13.039.163.056	7.388.376.108
Laba (Rugi) Usaha	(36.723.409)	494.504.493	323.977.543
Laba (Rugi) Bersih	(110.432.403)	368.728.064	190.646.288

Jumlah aset AJC pada tanggal 31 Desember 2013 meningkat 13,28% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2012 terutama disebabkan oleh meningkatnya piutang usaha dan biaya administrasi. Jumlah liabilitas tanggal 31 Desember 2013 naik 23,89% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2012 karena ada naiknya hutang kepada Aerojasa Perkasa sebagai pihak berelasi. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2013 menurun 4,46% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2012 karena kerugian ditahun 2013.

Jumlah aset AJC pada tanggal 31 Desember 2012 meningkat 13,28% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2011 terutama karena piutang usaha naik. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2012 menurun 23,89% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2011 karena utang usaha dan utang lain-lain pihak berelasi menurun. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2012 meningkat 377,03% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2011 karena ada tambahan modal akibat konversi hutang Aerojasa Perkasa ke Modal.

Pendapatan usaha AJC untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012, dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp12.358.023.342, Rp13.533.667.549 dan Rp7.712.353.651, dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 75,48% karena kenaikan pendapatan cargo express delivery dan regular delivery dan penurunan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 8,69% karena penurunan pendapatan cargo express delivery dan regular delivery.

Laba (rugi) Usaha AJC untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp(36.723.409), Rp494.504.493 dan Rp323.977.543, dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 52,63% dan penurunan dari tahun 2012 ke 2013 sebesar 107,43%. Pertumbuhan Laba Usaha dari 2011 ke tahun 2012 antara lain disebabkan oleh kontribusi dari kenaikan pendapatan usaha dan penurunan dari 2012 ke 2013 disebabkan oleh menurunnya pendapatan usaha dan naiknya biaya kepegawaian akibat naiknya UMR pekerja di 2013.

Laba (rugi) Bersih AJC untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp (110.432.403) , Rp368.728.064 dan Rp190.646.288, dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 93,41% dan penurunan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 129,95%.

7. PT Senggigi Pratama Internasional ("SPI")

Pendirian dan Kegiatan Usaha

SPI berkedudukan di Jakarta Pusat, didirikan berdasarkan Akta Pendirian No. 383 tanggal 30 Juni 1997 yang dibuat di hadapan Dedeh Hamidah, S.H., pengganti dari Bandoro Raden Ayu Mahyastoeti Notonagoro, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah memperoleh pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia berdasarkan Surat Keputusan No. C2-12.057 HT.01.01.Th.97 tanggal 20 November 1997, dan telah didaftarkan dalam Daftar Perusahaan di Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat No. 012/BH.09.05/II/2001 tanggal 8 Januari 2001, serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 33 tanggal 24 April 2001, Tambahan No. 2648 ("Akta Pendirian").

Perubahan Anggaran Dasar SPI yang terakhir adalah sebagaimana dimuat dalam Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 34 tanggal 20 November 2008 yang dibuat dihadapan Siti Rayhana, S.H., pengganti dari Bando Raden Ayu Mahyastoeti Notonagoro, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah mendapat persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia ("Menkumham") berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-05592.AH.01.02. Tahun 2009 tanggal 27 Februari 2009 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada dibawah No. No. AHU-0006660.AH.01.09. Tahun 2009 tanggal 27 Februari 2009 ("Akta No. 34/2008"). Akta tersebut menambah dan/atau mengubah beberapa pasal dalam Anggaran Dasar SPI dalam rangka penyesuaian dengan ketentuan UUPT.

Berdasarkan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar SPI, maksud dan tujuan SPI adalah untuk menyediakan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat, di bidang Jasa akomodasi dan optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki SPI untuk mengejar keuntungan guna meningkatkan nilai SPI dengan menerapkan prinsip-prinsip Perseroan Terbatas. Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut di atas, SPI dapat melaksanakan kegiatan:

1. Menjalankan usaha di bidang perhotelan dan sarana penunjangnya;
2. Menjalankan usaha di bidang penyediaan tempat dan pelayanan makan dan minum;
3. Menjalankan usaha di bidang penyediaan fasilitas akomodasi dan pelayanan lain yang diperlukan bagi penyelenggaraan kegiatan usaha hotel; dan
4. Menjalankan usaha cucian (*laundry*).

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, SPI telah melakukan kegiatan usaha sesuai dengan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar SPI.

SPI berkantor pusat di Aerowisata Building, Jl. Prapatan No. 32 Kelurahan Senen, Kecamatan Senen, Jakarta Pusat, No. Telepon (021)-021-2310002 dan No. Fax (021)-34831976/231 0003, dengan kantor cabang di Lombok Barat.

Manajemen dan Pengawasan

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Di Luar Rapat No. 17 tanggal 8 Agustus 2008, yang dibuat di hadapan Siti Rayhana, S.H., pengganti dari Bando Raden Ayu Mahyastoeti Notonagoro, S.H., Notaris di Jakarta adalah, susunan Komisaris SPI sebagai berikut:

Dewan Komisaris:

Komisaris Utama : Ari Sapari
Komisaris : Achirina

Berdasarkan Anggaran Dasar SPI, masa jabatan Dewan Komisaris adalah 5 tahun, sehingga Dewan Komisaris SPI yang diangkat berdasarkan Akta No.17/2008 telah berakhir pada 1 Juli 2013.

Berdasarkan berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Di Luar Rapat No. 64 tanggal 22 Februari 2013 yang dibuat di hadapan Bando Raden Ayu Mahyastoeti Notonagoro, S.H., Notaris di Jakarta yang telah mendapat persetujuan Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat Keputusan No. No. AHU-AH.01.10-14598 tanggal 18 April 2013 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0035388.AH.01.09. Tahun 2013 tanggal 18 April 2013, susunan Direksi SPI adalah sebagai berikut:

Direksi:

Direktur : Doddy Virgianto

Struktur Permodalan dan Pemegang Saham

Berdasarkan Akta No. 34/2008, struktur permodalan dan susunan pemegang saham SPI pada saat Prospektus diterbitkan adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp 1.000.000 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal Dasar	50.000	50.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
PT Aerowisata	14.856	14.856.000.000	99,99
Dana Pensiun Pegawai Aerowisata	1	1.000.000	0,01
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	14.857	14.857.000.000	100,00
Saham dalam Portepel	35.143	35.143.000.000	-

Ikhtisar Laporan Keuangan

Ikhtisar Laporan Keuangan SPI untuk periode tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 yang telah diaudit dengan pendapat wajar tanpa pengecualian oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Eny (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) , sebagai berikut:

(dalam Rupiah)

Uraian	31 Desember		
	2013	2012	2011
POSISI KEUANGAN			
Jumlah Aset Lancar	9.382.615.091	8.782.600.163	13.646.276.391
Jumlah Aset Tidak Lancar	107.846.202.066	100.866.107.513	96.557.932.718
JUMLAH ASET	117.228.817.157	109.648.707.676	110.204.209.109
Liabilitas Jangka Pendek	6.319.042.963	6.222.170.532	4.548.233.633
Liabilitas Jangka Panjang	5.486.666.933	5.048.430.396	4.489.013.945
Jumlah Liabilitas	11.805.709.896	11.270.600.928	9.037.247.578
Modal Saham	14.857.000.000	14.857.000.000	14.857.000.000
Ekuitas lainnya	80.578.152.439	75.579.329.713	72.317.053.247
Saldo Laba	9.987.954.822	7.941.777.035	13.992.908.284
Jumlah Ekuitas	105.423.107.261	98.378.106.748	101.166.961.531
JUMLAH LIABILITAS & EKUITAS	117.228.817.157	109.648.707.676	110.204.209.109
LABA RUGI			
Pendapatan Usaha	35.979.965.967	29.031.701.940	27.917.127.290
Beban Usaha	33.379.407.775	27.826.319.681	26.486.742.390
Laba Usaha	2.602.558.192	1.205.382.259	1.430.384.900
Laba Bersih	2.046.177.787	948.868.751	1.146.988.964

Jumlah aset SPI tanggal 31 Desember 2013 meningkat 6,91% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2012 terutama ada peningkatan aktiva tetap karena revaluasi aset dan kas & setara kas. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2013 meningkat 4,75% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2012 karena peningkatan pajak tangguhan dan imbalan paska kerja. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2013 meningkat 7,16% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2012.

Jumlah aset SPI tanggal 31 Desember 2012 menurun 0,5% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2011 terutama ada penurunan kas dan setara kas. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2012 meningkat 24,71% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2011 karena kenaikan utang usaha dan utang dividen. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2012 turun 2,76% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2011.

Pendapatan usaha SPI untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp35.979.965.967, Rp29.031.701.940 dan Rp27.917.127.290, dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 3,99% dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 23,93 %.

Laba Usaha SPI untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp2.602.558.192, Rp1.205.382.259 dan Rp1.430.384.900, dengan penurunan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 15,73% dan pertumbuhan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 115,91%. Penurunan Laba Usaha dari tahun 2011 ke tahun 2012 disebabkan kenaikan biaya administrasi & umum dan pertumbuhan dari tahun 2012 ke tahun 2013 disebabkan oleh peningkatan pendapatan usaha.

Laba Bersih SPI untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp2.046.177.787, Rp948.868.751 dan Rp1.146.988.964, dengan penurunan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 17,27% disebabkan kenaikan biaya administrasi & umum dan pertumbuhan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 115,64% disebabkan oleh peningkatan pendapatan usaha.

8. Garuda Orient Holidays Pty, Limited ("GOHA")

Pendirian dan Kegiatan Usaha

GOHA didirikan berdasarkan Akta Pendirian No. ACN002275372 pada tahun 1981 dibawah dengan kegiatan usaha sebagai biro perjalanan ke Indonesia.

GOHA berlokasi di 221 Miller St., North Sydney, New South Wales, Australia , dengan nomor telepon +61299595041, fax +61299556927.

Manajemen dan Pengawasan

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, susunan Direksi GOHA berdasarkan pernyataan GOHA kepada Australian Securities and Investments Commission (ASIC) tanggal 22 Oktober 2012 adalah sebagai berikut:

Direksi:

Direktur : Bagus Y. Siregar
Direktur : Arya Respati Suryono
Direktur : Aryo Wijoseno

Struktur Permodalan dan Pemegang Saham

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, berdasarkan Akta Pendirian No. ACN002275372, struktur permodalan dan susunan pemegang saham GOHA adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal AUD1 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (AUD)	%
Modal Dasar	5.507.260	5.507.260	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
PT Aerowisata	5.507.260	5.507.260	100,00
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	5.507.260	5.507.260	100,00
Saham dalam Portepel	-	-	-

Ikhtisar Laporan Keuangan

Ikhtisar Laporan Keuangan GOHA untuk periode tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 yang telah diaudit dengan pendapat wajar tanpa pengecualian oleh HALL CHADWICK Chartered Accountants & Business Advisers, sebagai berikut:

Uraian	31 Desember		
	2013	2012	2011
POSISI KEUANGAN			
Jumlah Aset Lancar	3.588.803	4.557.891	5.469.187
Jumlah Aset Tidak Lancar	2.981.287	2.503.224	3.288.984
JUMLAH ASET	6.570.090	7.061.115	8.758.171
Liabilitas Jangka Pendek	2.201.424	2.687.937	3.783.753
Liabilitas Jangka Panjang	570.448	437.567	554.184
Jumlah Liabilitas	2.771.872	3.125.504	4.337.937
Modal Saham	5.507.260	5.507.260	5.507.260
Ekuitas lainnya	1.797.599	1.437.902	1.437.902
Defisit	(3.506.641)	(3.009.551)	(2.524.928)
Jumlah Ekuitas	3.798.218	3.935.611	4.420.234
JUMLAH LIABILITAS & EKUITAS	6.570.090	7.061.115	8.758.171
LABA RUGI			
Pendapatan Usaha	16.024.503	19.461.887	25.817.959
Beban Usaha	16.053.140	19.133.788	24.658.491
Laba (Rugi) Usaha	(28.637)	328.099	1.159.468
Laba (Rugi) Bersih	(497.090)	(484.623)	81.600

Jumlah Aset GOHA pada tanggal 31 Desember 2013 turun 6,95% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2012 terutama disebabkan oleh penurunan kas dan setara kas. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2013 turun 11,31% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2012 karena penurunan hutang usaha dan uneraned revenue. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2013 menurun 3,49% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2012 karena peningkatan akumulasi kerugian.

Jumlah Aset GOHA pada tanggal 31 Desember 2012 turun 19,38% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2011 terutama disebabkan oleh penurunan kas dan setara kas. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2012 turun 27,95% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2011 karena penurunan hutang usaha. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2012 menurun 10,96% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2011 karena peningkatan akumulasi kerugian.

Pendapatan usaha GOHA untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar AUD16.024.503 , AUD19.461.887 dan AUD25.817.959, dengan penurunan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 21% dan penurunan dari tahun 2012 ke 2013 sebesar 32%.

Laba (Rugi) Usaha GOHA untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar AUD(28.673), AUD328.099 dan AUD1.159.468, dengan penurunan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 71,70%, dipicu oleh penurunan pendapatan usaha dan penurunan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 1245,72% disebabkan oleh penurunan efisien.

Laba (Rugi)0020 Bersih GOHA untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar AUD(497.090), AUD(484.623), AUD81.600, dengan penurunan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 693,90% dan pertumbuhan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 3%.

9. Garuda Orient Holidays Korea Co., Limited ("GOHK")

Pendirian dan Kegiatan Usaha

GOHK didirikan Berdasarkan *Notarial Certificate Registration* No. 2009-4508 pada tanggal 9 Desember 2008 dibawah hukum Republik Korea dengan tujuan usaha sebagai biro perjalanan umum dan luar negeri.

GOHK berlokasi di 7th Floor, Shin-a Building, 39-1, Seosomun-Dong, Jung-Ku, Seoul, Korea Selatan, dengan No. telepon +820237890831, faks +820237890835.

Manajemen dan Pengawasan

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, susunan Direksi GOHK berdasarkan Legal Office Certificate No. 2011-14614 adalah sebagai berikut:

Direksi:

Direktur Utama : Dewa Kadek Rai
Direktur : Sung Kyung Min
Direktur : Arya Respati Suryono

Struktur Permodalan dan Pemegang Saham

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, berdasarkan *Notarial Certificate Registration* No. 2009-4508, struktur permodalan dan susunan pemegang saham GOHK adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal KRW 25.000 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal Dasar	141.920	3.548.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
PT Aerowisata	21.288	532.200.000	60,00
Prime Freight Korea	14.192	354.800.000	40,00
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	35.480	887.000.000	100,00
Saham dalam Portepel	106.440	2.661.000.000	-

Ikhtisar Laporan Keuangan

Ikhtisar Laporan Keuangan GOHK untuk periode tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 yang telah diaudit dengan pendapat wajar tanpa pengecualian oleh ILSHIN ACCOUNTING CORPORATION, sebagai berikut:

Uraian	(dalam KRW)		
	31 Desember		
	2013	2012	2011
POSISI KEUANGAN			
Jumlah Aset Lancar	791.747.654	802.018.530	824.727.340
Jumlah Aset Tidak Lancar	63.293.354	73.026.364	85.016.316
JUMLAH ASET	855.041.008	875.044.894	909.743.656
Jumlah Liabilitas Jangka Pendek	440.938.937	424.752.304	444.171.447
Jumlah Liabilitas Jangka Panjang	26.999.923	39.009.812	30.660.280
Jumlah Liabilitas	467.938.860	463.762.116	474.831.727
Modal Saham	887.000.000	887.000.000	887.000.000
Ekuitas lainnya	17.858.400	17.858.400	17.858.400
Defisit	(517.756.252)	(493.575.622)	(469.946.471)
Jumlah Ekuitas	387.102.148	411.282.778	434.911.929
JUMLAH LIABILITAS & EKUITAS	855.041.008	875.044.894	909.743.656

LABA RUGI			
Pendapatan Usaha	442.775.318	588.737.842	544.286.359
Beban Usaha	502.424.636	693.189.715	496.817.583
Laba (Rugi) Usaha	(59.649.318)	(104.451.873)	47.468.776
Laba (Rugi) Bersih	(24.180.630)	(23.629.151)	154.677.794

Jumlah Aset GOHK pada tanggal 31 Desember 2013 menurun 2,29% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2012 karena adanya penurunan kas dan setara kas. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2013 meningkat 0,90% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2012 karena naiknya hutang usaha. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2013 menurun 5,88% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2012.

Jumlah Aset GOHK pada tanggal 31 Desember 2012 menurun 3,81% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2011 karena ada penurunan kas dan setara kas. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2012 menurun 2,33% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2011 karena penurunan biaya yang masih harus dibayar dan uang muka. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2012 menurun 5,43% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2011.

Pendapatan usaha GOHK untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar KRW442.775.318, KRW588.737.842 dan KRW544.286.359, dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 8,17% dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 menurun sebesar 24,79% disebabkan penurunan pendapatan usaha efek dari menurunnya jumlah *traffic* dari tahun 2013 ke 2012 sebesar 15% (tahun 2012 *traffic* 4.087 pax, tahun 2013 *traffic* 3.465 pax)

Laba (Rugi) Usaha GOHK untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar KRW(59.649.318), KRW (104.451.873) dan KRW 47.468.776 dengan penurunan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 320,04% dan pertumbuhan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 42,89% disebabkan menurunnya biaya general dan administrasi efek dari berkurangnya jumlah karyawan serta penekanan biaya dan menurunnya biaya marketing. Penurunan Laba Usaha dari tahun 2011 ke tahun 2012 disebabkan oleh kenaikan biaya usaha terutama administrasi dan umum serta biaya penjualan dan pertumbuhan dari tahun 2012 ke tahun 2013 disebabkan oleh menurunnya biaya general dan administrasi efek dari berkurangnya jumlah karyawan serta penekanan biaya dan menurunnya biaya marketing.

Laba (Rugi) Bersih GOHK untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar KRW(24.180.630), KRW(23.629.151) dan KRW154.677.794, dengan penurunan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 115,28% dan penurunan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 2%.

10. Garuda Orient Holidays Japan Co., Ltd ("GOHJ")

Pendirian dan Kegiatan Usaha

GOHJ didirikan berdasarkan *Certificate of Full Registry Record* No. 0100-01-129155 pada tahun 2009 dibawah hukum Jepang dengan tujuan usaha sebagai biro perjalanan umum dan luar negeri.

GOHJ berlokasi di 2/F Kokusai Building 3-1-1, Marunouchi, Chiyoda-Ku, Tokyo, 100-0005, Jepang, dengan No. telepon +81-03-5288-5672, fax +81-03-5288-5673.

Manajemen dan Pengawasan

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, berdasarkan *Article of Incorporation* tanggal 24 November 2009, struktur permodalan dan susunan pemegang saham GOHJ adalah sebagai berikut:

Direksi:

Direktur Utama : Risnandi
Direktur : M. Reza Yunardi
Direktur : Tomizono

Struktur Permodalan dan Pemegang Saham

Berdasarkan *Article of Incorporation* tanggal 24 November 2009, struktur permodalan dan susunan pemegang saham GOHJ adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal JPY 10.000 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (JPY)	%
Modal Dasar	6.000	60.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
PT Aerowisata	3.600	36.000.000	60,00%
Orient Holidays Japan	2.400	24.000.000	40,00%
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	6.000	60.000.000	100,00%
Saham dalam Portepel	-	-	-

Ikhtisar Laporan Keuangan

Ikhtisar Laporan Keuangan GOHJ untuk periode tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 yang telah diaudit dengan pendapat wajar tanpa pengecualian oleh Uematsu & Co, sebagai berikut:

Uraian	31 Desember		
	(dalam JPY)		
	2013	2012	2011
POSISI KEUANGAN			
Jumlah Aset Lancar	595.352.295	596.834.442	348.220.704
Jumlah Aset Tidak Lancar	50.985.782	41.178.135	32.276.151
JUMLAH ASET	646.338.077	638.012.577	380.496.855
Jumlah Liabilitas Jangka Pendek	486.043.996	494.819.387	292.058.598
Jumlah Liabilitas Jangka Panjang	1.917.535	1.307.086	1.647.924
Jumlah Liabilitas	487.961.531	496.126.473	293.706.522
Modal Saham	60.000.000	60.000.000	60.000.000
Saldo Laba	98.376.546	81.886.104	26.790.333
Jumlah Ekuitas	158.376.546	141.886.104	86.790.333
JUMLAH LIABILITAS & EKUITAS	646.338.077	638.012.577	380.496.855
LABA RUGI			
Pendapatan Usaha	2.987.433.316	2.370.254.249	1.941.695.623
Beban Usaha	2.851.371.322	2.235.628.375	1.885.468.226
Laba Usaha	136.061.994	134.625.874	56.227.397
Laba Bersih	55.900.442	64.575.771	18.961.869

Jumlah Aset GOHJ pada tanggal 31 Desember 2013 menurun 0,25% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2012 karena adanya penurunan piutang dan biaya dibayar dimuka. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2013 menurun 1,64% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2012 karena penurunan utang pajak dan pendapatan diterima dimuka. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2013 meningkat 11,62% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2012 seiring peningkatan kinerja.

Jumlah Aset GOHJ pada tanggal 31 Desember 2012 meningkat 67,68% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2011 karena ada peningkatan kas dan setara kas serta uang muka. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2012 meningkat 68,92% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2011 karena kenaikan utang usaha dan pendapatan diterima dimuka. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2012 meningkat 63,48% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2011 seiring peningkatan kinerja.

Pendapatan usaha GOHJ untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar JPY2.987.433.316, JPY2.370.254.249 dan JPY1.941.695.623, dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 22,08% dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 26,04% disebabkan oleh meningkatnya total *traffic*/penumpang/wisatawan di 2013.

Laba Usaha GOHJ untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012, dan 2011 masing-masing adalah sebesar JPY136.061.994, JPY134.625.874 dan JPY56.227.397, dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 139,43% dan pertumbuhan dari tahun 2012 ke tahun 2013 adalah sebesar 1,07%. Pertumbuhan Laba Usaha dari tahun 2011 ke tahun 2012 naik disebabkan kenaikan pendapatan usaha lebih tinggi dibandingkan kenaikan biaya usaha dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 disebabkan naiknya pendapatan usaha, di samping itu juga tahun 2013 terdapat peningkatan pada biaya kepegawaian dan perluasan kantor.

Laba Bersih GOHJ untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar JPY55.900.442, JPY64.575.771 dan JPY18.961.869, dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 240,56% dan penurunan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 13,43%.

11. PT GIH Indonesia, ("GIH")

Pendirian dan Kegiatan Usaha

GIH berkedudukan di Jakarta Pusat, didirikan dengan nama PT Belitung Alam Permai berdasarkan Akta Pendirian Perseroan Terbatas No. 29 tanggal 26 Juni 2012 yang dibuat di hadapan Rismalena Kasri, S.H., Notaris di Jakarta, telah memperoleh pengesahan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-41007.AH.01.01.Tahun 2012 tanggal 27 Juli 2012, telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0068855.AH.01.09.Tahun 2012 tanggal 27 Juli 2012 ("Akta Pendirian").

Anggaran Dasar GIH yang berlaku saat ini adalah sebagaimana dimuat dalam Akta Pendirian.

Berdasarkan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar GIH, maksud dan tujuan GIH adalah bergerak dalam bidang usaha jasa biro perjalanan wisata. Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut di atas, GIH dapat melaksanakan kegiatan usaha sebagai berikut:

1. Perencanaan dan pengemasan komponen-komponen perjalanan wisata yang meliputi sarana wisata, obyek dan daya tarik wisata dan jasa pariwisata yang terdapat di wilayah Indonesia dan internasional dalam bentuk paket wisata;
2. Penyelenggaraan dan penjualan paket wisata dengan cara menyalurkan melalui agen perjalanan wisata dan/atau menjualnya langsung kepada wisatawan atau konsumen;
3. Pemesanan akomodasi, restoran, tempat konvensi dan tiket pertunjukan seni budaya serta kunjungan ke obyek dan daya tarik wisata; dan
4. Penyediaan layanan angkutan wisata

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, GIH telah melakukan kegiatan usaha sesuai dengan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar GIH.

GIH berkantor pusat di Gedung Garuda – Graha Sejahtera, Jl. Gunung Sahari Raya, Lt. 3, Kelurahan Gunung Sahari Selatan, Kecamatan Kemayoran, Jakarta Pusat, dengan No. telepon (021)-29553100 dan No. fax (021)-29553101.

Manajemen dan Pengawasan

Berdasarkan Akta Pendirian, susunan Dewan Komisaris dan Direksi GIH adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris:

Komisaris Utama : Alexander Maria Tae Maneklaran
 Komisaris : Devi Yanti
 Komisaris : Saut Mangapul Davy Batubara

Direksi:

Direktur Utama : Anthony Akili
 Direktur : Rosmaria Indriati Tanamas
 Direktur : Widjaya Hadinukarto

Struktur Permodalan dan Pemegang Saham

Berdasarkan Akta Pendirian, struktur permodalan dan susunan pemegang saham GIH pada saat Prospektus diterbitkan adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp 1.000.000 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nominal (Rp)	Nilai %
Modal Dasar	10.000	10.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
PT Aero Wisata	3.000	3.000.000.000	60,00
PT Smiling Tours & Travel Service	2.000	2.000.000.000	40,00
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	5.000	5.000.000.000	100,00
Saham dalam Portepel	5.000	5.000.000.000	-

Ikhtisar Laporan Keuangan

Ikhtisar Laporan Keuangan GIH Indonesia untuk periode tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012 yang telah diaudit dengan pendapat wajar tanpa pengecualian oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Eny (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited), sebagai berikut:

(dalam Rupiah)

Uraian	31 Desember		
	2013	2012	2011
POSISI KEUANGAN			
Jumlah Aset Lancar	13.906.605.717	3.262.119.573	
Jumlah Aset Tidak Lancar	4.186.340.226	2.187.322.009	
JUMLAH ASET	18.092.945.943	5.449.441.582	-
Jumlah Liabilitas Jangka Pendek	19.951.380.992	3.181.554.190	
Jumlah Liabilitas Jangka Panjang	288.569.501	63.890.055	
Jumlah Kewajiban	20.239.950.493	3.245.444.245	-
Modal Saham	5.000.000.000	5.000.000.000	
Defisit	(7.147.004.551)	(2.796.002.663)	
Jumlah Ekuitas	(2.147.004.551)	2.203.997.337	-
JUMLAH LIABILITAS & EKUITAS	18.092.945.943	5.449.441.582	-
LABA RUGI			
Pendapatan Usaha	68.455.724.777	1.575.866.310	
Beban Usaha	73.706.456.746	5.335.511.283	
Rugi Usaha	(5.250.731.969)	(3.759.644.973)	-
Rugi Bersih	(4.351.001.888)	(2.796.002.663)	

Jumlah aset GIH Indonesia tanggal 31 Desember 2013 sebesar Rp18.092.945.943 dengan aset lancar sebesar Rp13.906.605.717 dan aset tidak lancar sebesar Rp4.186.340.226. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2013 sebesar Rp20.239.950.493 sementara jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2013 sebesar Rp(2.147.004.551).

Jumlah aset GIH Indonesia tanggal 31 Desember 2012 sebesar Rp5.449.441.582 dengan aset lancar sebesar Rp3.262.119.573 dan aset tidak lancar sebesar Rp2.187.322.009. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2012 sebesar Rp3.245.444.245 sementara jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2012 sebesar Rp2.203.997.337.

Pendapatan usaha GIH Indonesia untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 sebesar Rp68.455.724.777 sementara biaya usaha sebesar Rp73.706.456.746. Rugi usaha pada tahun 2013 sebesar Rp5.250.731.969 dan rugi GIH Indonesia untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 sebesar Rp 4.351.001.888.

Pendapatan usaha GIH Indonesia untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 sebesar Rp1.575.866.310 sementara biaya usaha sebesar Rp5.335.511.283. Pencapaian laba usaha pada tahun 2012 minus sebesar Rp3.759.644.973 dan rugi GIH Indonesia untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 minus sebesar Rp2.796.002.663.

12. PT Bina Inti Dinamika ("BID")**Pendirian dan Kegiatan Usaha**

BID berkedudukan di Bandung, didirikan berdasarkan Akta Pendirian No. 93 tanggal 30 Juli 1981 dibuat di hadapan Wiratni Ahmadi, S.H., Notaris di Bandung, sebagaimana diubah dengan (i) Akta Perubahan No. 7 tanggal 1 Maret 1982 dibuat di hadapan Wiratni Ahmadi, S.H., Notaris di Bandung; (ii) Akta Perubahan No. 29 tanggal 8 November 1982 dibuat di hadapan Tetty Surtiati, S.H., pengganti dari Wiratni Ahmadi, S.H., Notaris di Bandung; (iii) Akta Perubahan No. 1 tanggal 1 November 1984 dibuat di hadapan Wiratni Ahmadi, S.H., Notaris di Bandung; dan (iv) Akta Perubahan No. 55 tanggal 26 Juni 1982 dibuat di hadapan Wiratni Ahmadi, S.H., Notaris di Bandung, telah memperoleh pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia berdasarkan Surat Keputusan No. C2-4812-HT.01.01.th.85 tanggal 3 Agustus 1985, didaftarkan di Kantor Panitera Pengadilan Negeri di Bandung pada tanggal 30 September 1985 secara berturut-turut di bawah No. 546, 547, 548, 549, 550 dan 551, dan diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 92 tanggal 18 November 1986, Tambahan No. 1394 ("Akta Pendirian").

Perubahan Anggaran Dasar BID yang terakhir adalah sebagaimana dimuat dalam Akta Pernyataan Keputusan Sirkuler Para Pemegang Saham Sebagai Pengganti Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa No. 7 tanggal 12 Januari 2011 yang dibuat di hadapan Rismalena Kasri, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Anggaran Dasar No. AHU-AH.01.10-05289 tanggal 21 Februari 2011 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0013947.AH.01.09.Tahun 2011 tanggal 21 Februari 2011 ("Akta No. 7/2011"). Akta tersebut mengubah Anggaran Dasar BID dalam rangka perubahan dan penambahan pasal untuk disesuaikan dengan perkembangan kebutuhan pengelolaan.

Berdasarkan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar BID, maksud dan tujuan BID adalah menyediakan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat, dibidang jasa akomodasi dan optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki BID untuk mengejar keuntungan guna meningkatkan nilai BID dengan menerapkan prinsip-prinsip Perseroan Terbatas. Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut di atas, BID dapat melaksanakan kegiatan:

1. Menjalankan usaha di bidang perhotelan dan sarana penunjangnya;
2. Menjalankan usaha di bidang penyediaan tempat dan pelayanan makan dan minum;
3. Menjalankan usaha di bidang pelayanan pakaian/binatu;
4. Menjalankan usaha dalam penyediaan akomodasi dan pelayanan lain yang diperlukan bagi penyelenggaraan kegiatan usaha hotel; dan
5. Menjalankan usaha cucian (*laundry*).

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, BID telah melakukan kegiatan usaha sesuai dengan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar BID.

BID berkantor pusat di Jl. Asia Afrika No. 81, Bandung, dengan No. telepon (022)-4231631 dan No. fax (022)-4230034.

Manajemen dan Pengawasan

Berdasarkan Akta No.7/2011 juncto Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham No.2 tanggal 10 Januari 2014, yang dibuat di hadapan Ariani Lakshmijati Rachim, S.H., notaris di Jakarta Selatan yang telah diberitahukan kepada Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.10-07855 tanggal 4 Maret 2014 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0017038.AH.01.09.Tahun 2014 tanggal 4 Maret 2014 ("Akta No.2/2014"), susunan Dewan Komisaris BID adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris:

Komisaris Utama : Dedi Sjahrir Panigoro
Komisaris : Doddy Virgianto

Berdasarkan Akta No. 7/2011, susunan Direksi BID adalah sebagai berikut:

Direksi:

Direktur Utama : Anton Partono
Direktur : Putu Swasti

Struktur Permodalan dan Pemegang Saham

Berdasarkan Akta No. 7/2011, struktur permodalan dan susunan pemegang saham BID pada saat Prospektus diterbitkan adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp 500.000 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal Dasar	30.000	15.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
PT Aero Wisata	17.310	8.655.000.000	61,89
PT Martel	10.659	5.329.500.000	38,11
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	27.969	13.984.500.000	100,00
Saham dalam Portepel	2.031	1.015.500.000	-

Ikhtisar Laporan Keuangan

Ikhtisar Laporan Keuangan BID untuk periode tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 yang telah diaudit dengan pendapat wajar tanpa pengecualian oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Eny (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited), sebagai berikut:

(dalam Rupiah)

Uraian	31 Desember		
	2013	2012	2011
POSISI KEUANGAN			
Jumlah Aset Lancar	13.895.964.801	13.600.931.557	19.680.428.115
Jumlah Aset Tidak Lancar	41.781.325.896	38.385.790.638	27.170.253.170
JUMLAH ASET	55.677.290.697	51.986.722.195	46.850.681.285
Jumlah Liabilitas Jangka Pendek	13.047.664.178	15.930.487.626	9.276.752.349
Jumlah Liabilitas Jangka Panjang	24.883.946.046	18.057.810.899	18.155.621.047
Jumlah Liabilitas	37.931.610.224	33.988.298.525	27.432.373.396
Modal Saham	13.984.500.000	13.984.500.000	13.984.500.000
Saldo Laba	3.761.180.474	4.013.923.670	5.433.807.889
Jumlah Ekuitas	17.745.680.474	17.998.423.670	19.418.307.889
JUMLAH LIABILITAS & EKUITAS	55.677.290.697	51.986.722.195	46.850.681.285
LABA RUGI			
Pendapatan Usaha	48.175.662.399	43.525.575.846	42.626.150.639
Beban Usaha	45.479.331.795	40.211.943.981	37.073.209.918
Laba Usaha	2.696.330.604	3.313.631.865	5.552.940.721
Laba (Rugi) Bersih	(252.743.196)	1.524.045.915	4.878.719.943

Jumlah aset BID pada tanggal 31 Desember 2013 meningkat 7,10% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2012 karena terdapat peningkatan aset tetap. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2013 meningkat 11,60% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2012 karena adanya peningkatan utang usaha pihak berelasi jangka panjang. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2013 menurun 1,40% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2012.

Jumlah aset BID pada tanggal 31 Desember 2012 meningkat 10,96% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2011 karena ada peningkatan aset tetap. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2012 meningkat 19,29% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2011 karena kenaikan utang usaha dan utang lain-lain. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2012 menurun 7,89% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2011.

Pendapatan usaha BID untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp48.175.662.399, Rp43.525.575.846 dan Rp42.626.150.639, dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 2,11% dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 10,68%.

Laba Usaha BID untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp2.696.330.604, Rp3.313.613.865 dan Rp5.552.940.721, dengan penurunan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 40,33% dan penurunan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 18,63%. Penurunan Laba Usaha dari tahun 2011 ke tahun 2012 disebabkan oleh kenaikan biaya usaha lebih tinggi dibandingkan kenaikan pendapatan usaha dan penurunan dari tahun 2012 ke tahun 2013 disebabkan oleh adanya peningkatan pendapatan usaha yang lebih tinggi dibandingkan dengan biaya usaha.

Laba (Rugi) Bersih BID untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp(252.743.196), Rp1.524.045.915 dan Rp4.878.719.943, dengan penurunan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 68,76% karena ada kenaikan beban bunga dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 2% disebabkan oleh adanya kenaikan beban pajak final atas pemeriksaan pajak PPH Badan tahun 2009 - 2011.

13. PT Aero Hotel Management ("AHM")

Pendirian dan Kegiatan Usaha

AHM berkedudukan di Jakarta Pusat, didirikan berdasarkan Akta Pendirian Perseroan Terbatas No. 05 tanggal 15 Desember 2009 dibuat di hadapan Aida Amir, S.H., Notaris di Jakarta, telah memperoleh pengesahan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-04600.AH.01.01.Tahun 2010 tanggal 28 Januari 2010, dan telah didaftarkan di Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah Nomor AHU-0006818.AH.01.09.Tahun 2010 tanggal 28 Januari 2010 ("Akta Pendirian").

Anggaran Dasar AHM yang berlaku saat ini adalah sebagaimana ternyata dalam Akta Pendirian.

Berdasarkan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar AHM, maksud dan tujuan AHM adalah bergerak dalam jasa pengelolaan properti (hotel, apartemen, kondominium). Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut di atas, AHM dapat melaksanakan kegiatan usaha berupa pengelolaan, pemeliharaan, perawatan, serta penyediaan fasilitas atau sarana penunjang untuk hotel, apartemen, kondominium, perkantoran, plat, rumah susun, serta kegiatan usaha terkait lainnya.

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, AHM telah melakukan kegiatan usaha sesuai dengan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar AHM.

AHM berkantor pusat di Gedung AWS, Jl. Prapatan No. 32, Kelurahan Senen, Kecamatan Senen, Jakarta Pusat dengan kantor operasional berlokasi di Wisma Bumiputera Lantai 14, Jalan Jenderal Sudirman Kav. 75, Jakarta Selatan, No. telepon (021)-5276854 dan No. Fax (021)-5276855.

Manajemen dan Pengawasan

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 22 tanggal 16 April 2010, yang dibuat di hadapan Aida Amir, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada kepada Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat Penerimaan Pemberitahuan No. AHU-AH.01.10-17669 tanggal 14 Juli 2010, dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0052978.AH.01.09.Tahun 2010 tanggal 14 Juli 2010, susunan Dewan Komisaris AHM adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris:

Komisaris Utama : Anton Partono
Komisaris : Sugeng Saptono

Berdasarkan (i) Akta Pernyataan Keputusan di Luar Rapat No. 66 tanggal 22 Februari 2013, yang dibuat di hadapan Bandoro Raden Ayu Mahyastoeti Notonagoro, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Susunan Pengurus No. AHU-AH.01.10-09294 tanggal 14 Maret 2013, dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0022294.AH.01.09.Tahun 2013 tanggal 14 Maret 2013 *juncto* (ii) Akta Pernyataan Keputusan di Luar Rapat No. 65 tanggal 26 Maret 2013, yang dibuat di hadapan Bandoro Raden Ayu Mahyastoeti Notonagoro, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Susunan Pengurus No. AHU-AH.01.10-15017 tanggal 19 April 2013, dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0036322.AH.01.09.Tahun 2013 Tanggal 19 April, susunan Direksi AHM 2013 adalah sebagai berikut:

Direksi:

Direktur : Francis Maria Caesar Dick Dehnhardt

Struktur Permodalan dan Pemegang Saham

Berdasarkan Akta Pendirian, struktur permodalan dan susunan pemegang saham AHM pada saat Prospektus diterbitkan adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp 1.000.000 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal Dasar	2.000	2.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Aerowisata	450	450.000.000	90,00
MHD	50	50.000.000	10,00
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	500	500.000.000	100,00
Saham dalam Portepel	1.500	1.500.000.000	-

Ikhtisar Laporan Keuangan

Ikhtisar Laporan Keuangan AHM untuk periode tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 yang telah diaudit dengan pendapat wajar tanpa pengecualian oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Eny (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited), sebagai berikut:

(dalam Rupiah)

Uraian	31 Desember		
	2013	2012	2011
POSISI KEUANGAN			
Jumlah Aset Lancar	5.720.569.238	5.853.302.106	6.847.050.490
Jumlah Aset Tidak Lancar	2.678.969.950	1.318.356.773	1.118.492.627
JUMLAH ASET	8.399.539.188	7.171.658.879	7.965.543.117
Jumlah Liabilitas Jangka Pendek	4.085.497.098	3.672.475.102	4.374.734.649
Jumlah Liabilitas Jangka Panjang	2.749.848.522	2.073.799.930	1.993.393.707
Jumlah Liabilitas	6.835.345.620	5.746.275.032	6.368.128.356
Modal Saham	500.000.000	500.000.000	500.000.000
Saldo Laba	1.064.193.568	925.383.847	1.097.414.761
Jumlah Ekuitas	1.564.193.568	1.425.383.847	1.597.414.761
JUMLAH LIABILITAS & EKUITAS	8.399.539.188	7.171.658.879	7.965.543.117
LABA RUGI			
Pendapatan Usaha	12.522.568.697	9.836.069.799	8.559.648.621
Beban Usaha	(12.362.824.193)	(10.035.366.963)	(8.095.977.562)
Laba (Rugi) Usaha	159.744.504	(242.925.988)	414.816.436
Laba (Rugi) Bersih	138.809.721	(172.030.914)	791.510.028

Jumlah aset AHM tanggal 31 Desember 2013 meningkat 17,12% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2012 karena terdapat peningkatan saldo kas dan setara kas. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2013 meningkat 18,95% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2012 karena adanya peningkatan liabilitas imbalan pasca kerja. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2013 meningkat 9,74% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2012 karena peningkatan akumulasi laba.

Jumlah aset AHM tanggal 31 Desember 2012 menurun 9,97% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2011 karena ada penurunan piutang usaha. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2012 turun 9,77% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2011 karena penurunan utang usaha. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2012 turun 10,77% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2011 karena penurunan akumulasi laba.

Pendapatan usaha AHM untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp 12.522.568.697, Rp9.836.069.799 dan Rp8.559.648.621, dengan pertumbuhan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 12,98% disebabkan oleh adanya peningkatan pendapatan manajemen fee dan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 27,31% disebabkan oleh peningkatan pendapatan *technical fee*.

Laba Usaha AHM untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp 159.744.504, Rp (242.925.988) dan Rp 414.816.436, dengan penurunan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 158,56% karena ada kenaikan biaya administrasi dan umum dan pertumbuhan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 165,76% disebabkan oleh kenaikan pendapatan usaha.

Laba Bersih AHM untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar Rp138.809.719, Rp(172.030.914) dan Rp791.510.028 dengan penurunan dari tahun 2011 ke tahun 2012 sebesar 121,73% dan pertumbuhan dari tahun 2012 ke tahun 2013 sebesar 180,69%.

14. PT Belitung Intipermi ("BIP")**Pendirian dan Kegiatan Usaha**

BIP berkedudukan di Jakarta Pusat, didirikan dengan nama PT Belitung Alam Permai berdasarkan Akta Pendirian Perseroan Terbatas No. 284 tanggal 23 Mei 1990 yang dibuat di hadapan Mohamad Said Tadjoeidin S.H., Notaris di Jakarta, sebagaimana diubah dengan Akta Perubahan Anggaran Dasar No. 44 tanggal 10 Agustus 1992 yang dibuat di hadapan Bandoro Raden Ayu Mahyastoeti Notonagoro, S.H., Notaris di Jakarta, telah memperoleh pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia berdasarkan Surat Keputusan No. C2-7251.HT.01.01.TH.92 tanggal 2 September 1992, telah didaftarkan di Kantor Pengadilan Negeri Jakarta Selatan dibawah No. 690/A.P.T/Wapan/1992.PNJS dan No. 691/A.P.T/Wapan/1992/PNJS, keduanya tertanggal 14 Juli 1992, serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 86 tanggal 27 Mei 1992, Tambahan No. 5372 ("Akta Pendirian").

Perubahan Anggaran Dasar BIP yang terakhir adalah sebagaimana dimuat dalam Pernyataan Keputusan Rapat No. 29 tertanggal 20 November 2008 yang dibuat di hadapan Siti Rayhana, S.H., pengganti dari Bando Raden Ayu Mahyastoeti Notonagoro, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah mendapat persetujuan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-05872.AH.01.02.Tahun 2009 tanggal 5 Maret 2009, didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0007070.AH.01.09. Tahun 2009 tanggal 5 Maret 2009, serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 82 tanggal 13 Oktober 2009, Tambahan No. 25573 ("Akta No. 29/2008"). Akta tersebut menambah dan/atau mengubah beberapa pasal dalam Anggaran Dasar BIP dalam rangka penyesuaian dengan ketentuan UUPT.

Berdasarkan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar BIP, maksud dan tujuan BIP adalah menyediakan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat, dibidang jasa akomodasi dan optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki BIP untuk mengejar keuntungan guna meningkatkan nilai BIP dengan menerapkan prinsip-prinsip Perseroan Terbatas. Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut di atas, BIP dapat melaksanakan kegiatan usaha sebagai berikut:

1. Menjalankan usaha di bidang perhotelan dan sarana penunjangnya;
2. Menjalankan usaha di bidang penyediaan tempat dan pelayanan makan dan minum;
3. Menjalankan usaha di bidang pelayanan pakaian/binatu;
4. Menjalankan usaha dalam penyediaan akomodasi dan pelayanan lain yang diperlukan bagi penyelenggaraan kegiatan usaha hotel; dan
5. Menjalankan usaha cucian (*laundry*).

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, BIP telah melakukan kegiatan usaha sesuai dengan Ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar BIP.

BIP berkantor pusat di Aerowisata Building, Jl. Prapatan No. 32, Kelurahan Senen, Kecamatan Senen, Jakarta Pusat, dengan No. telepon (021)-2310002 dan No. fax (021)-3459874/23102777.

Manajemen dan Pengawasan

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 44 tanggal 24 Juli 2009 yang dibuat di hadapan Siti Rayhana, S.H., pengganti dari Bando Raden Ayu Mahyastoeti Notonagoro, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.10-15987 tanggal 15 September 2009, dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0061424.AH.01.09.Tahun 2009 tanggal 15 September 2009, susunan Dewan Komisaris BIP adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris:

Komisaris : Doddy Virgianto

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham No. 02 tanggal 3 Desember 2013 yang dibuat di hadapan Ariani Lakshmi Rachim, S.H., Notaris di Jakarta Selatan, yang telah diberitahukan kepada Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.10-01668 tanggal 16 Januari 2014 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0003716.AH.01.09.Tahun 2014 tanggal 16 Januari 2014, susunan Direksi BIP adalah sebagai berikut:

Direksi:

Direktur : Daan Darmawan Raihin

Struktur Permodalan dan Pemegang Saham

Berdasarkan Akta No. 29/2008, struktur permodalan dan susunan pemegang saham BIP pada saat Prospektus diterbitkan adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Nilai Nominal Rp1.000 per saham		
	Jumlah Saham (lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal Dasar	12.000.000	12.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
PT Aero Wisata	3.116.467	3.116.467.000	99,99
PT Mirtasari Hotel Development	1	1.000	0,01
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	3.116.468	3.116.468.000	100
Saham dalam Portepel	8.883.532	8.883.532.000	-

Ikhtisar Laporan Keuangan

Ikhtisar Laporan Keuangan BIP untuk periode tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 yang telah diaudit dengan pendapat wajar tanpa pengecualian oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Eny (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited), sebagai berikut:

(dalam Rupiah)

Uraian	31 Desember		
	2013	2012	2011
POSISI KEUANGAN			
Jumlah Aset Lancar	32.584.377	32.890.531	33.191.297
Jumlah Aset Tidak Lancar	25.879.384.680	22.393.934.680	20.000.198.400
JUMLAH ASET	25.911.969.057	22.426.825.211	20.033.389.697
Jumlah Liabilitas Jangka Pendek	455.065.656	6.409.058.902	5.800.640.646
Jumlah Liabilitas Jangka Panjang	6.133.418.768	-	-
Jumlah Kewajiban	6.588.484.422	6.409.058.902	5.800.640.646
Modal Saham	3.116.468.000	3.116.468.000	3.116.468.000
Ekuitas lainnya	18.737.754.256	15.252.304.256	13.419.876.257
Defisit	(2.530.737.623)	(2.351.005.947)	(2.303.595.206)
Jumlah Ekuitas	19.323.484.633	16.017.766.309	14.232.749.051
JUMLAH LIABILITAS & EKUITAS	25.911.969.057	22.426.825.211	20.033.389.697
LABA RUGI			
Pendapatan Usaha	-	-	-
Beban Usaha	41.322.405	24.672.640	505.227.432
Laba Usaha	-	(24.672.640)	(505.227.432)
Laba (Rugi) Bersih	(179.731.675)	(47.410.741)	(2.979.666.112)

Jumlah aset BIP tanggal 31 Desember 2013 meningkat 15,54% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2012 karena peningkatan aktiva tetap karena revaluasi aset. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2013 naik 2,8% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2012 karena peningkatan pada hutang lain-lain pihak berelasi. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2013 naik 20,64% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2012 karena ada kenaikan surplus revaluasi.

Jumlah aset BIP tanggal 31 Desember 2012 meningkat 11,95% jika dibandingkan dengan Aset tanggal 31 Desember 2011 karena ada kenaikan aset tetap karena revaluasi aset. Jumlah Liabilitas tanggal 31 Desember 2012 naik 10,49% jika dibandingkan dengan liabilitas tanggal 31 Desember 2011 karena hutang lain-lain pihak berelasi naik. Jumlah Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2012 naik 12,54% jika dibandingkan dengan Ekuitas tanggal 31 Desember 2011 karena ada kenaikan surplus revaluasi.

Beban usaha BIP antara lain berupa biaya perijinan, listrik, air dan telepon, pengembangan proyek serta pajak bumi dan bangunan.

Rugi usaha BIP untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar nihil, Rp24.672.640 dan Rp505.227.432.

Rugi bersih BIP untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, 2012 dan 2011 masing-masing adalah sebesar dan Rp(179.731.675), Rp(47.410.741) dan Rp(2.979.666.112).

H. Hubungan Kepemilikan, Pengurus, Pengawas Perseroan dan Entitas Anak

Nama	Perseroan	Aerowisata	Abacus	GMF AeroAsia	Asyst	Citilink
Bambang Susantono	KU	-	-	-	-	-
Bagus Rumbogo*	K	-	-	-	-	-
Chris Kanter	KI	-	-	-	-	-
Peter F. Gontha	KI	-	-	-	-	-
Betti S. Alisjahbana	KI	-	-	-	-	-
Wendy Aritenang Yazid	K	-	-	-	-	-
Emirsyah Satar	D	-	-	-	-	-
Handrito Hardjono	D	-	-	-	-	KU
Faik Fahmi	D	-	KU	-	-	-
Batara Silaban	D	-	-	K	-	-
Novianto Herupratomo	D	-	-	-	-	-
Judi Rifajantoro	D	-	-	-	KU	-
Heriyanto Agung Putra	D	-	-	KU	-	-

Meijer Frederik Johannes	D	-	-	-	-	K
--------------------------	---	---	---	---	---	---

* Catatan: Telah mengundurkan diri per tanggal 26 November 2013 namun belum dikukuhkan di RUPS

Keterangan:

KU: Komisaris Utama, KI:Komisaris Independen, K: Komisaris, DU: Direktur Utama, D: Direktur.

I. Transaksi Dengan Pihak Afiliasi

Terkait dengan nilai Transaksi dengan Pihak Afiliasi, berikut ringkasan saldo transaksi berdasarkan data 31 Desember 2013.

		(dalam USD)
Pos Laporan Keuangan	Pihak Afiliasi	Saldo per 31Desember 2013
Kas dan Setara Kas	Bank Negara Indonesia	55.816.521
	Bank Mandiri	37.336.951
	Bank Rakyat Indonesia	54.179.461
	Bank Syariah Mandiri	8.204.118
	Bank Rakyat Indonesia Syariah	6.563.295
Jumlah		162.100.346
Piutang Usaha	PT Jiwasraya	1.966.795
	PT Abacus International Ltd	410.871
	PT Gapura Angkasa	920.503
	PT POS Indonesia	532.813
	PT Bukit Asam (Persero) Tbk	113.915
	Kementrian Agama	26.672
	Lain-lain	63.397
Jumlah		4.034.966
Aset lain-lain	PT Merpati Nusantara	16.845.647
Utang Bank	Bank Negara Indonesia	(40.222.668)
Utang Usaha	PT Pertamina (Persero)	(108.911.066)
	PT Gapura Angkas	(3.706.367)
	Perum LPPNPI	(3.568.602)
	PT Angkasa Pura II (Persero)	(3.133.425)
	PT Angkasa Pura I (Persero)	(2.279.948)
	PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk	(694.318)
Jumlah		(122.293.726)
Pinjaman Jangka Panjang	Bank Negara Indonesia	(42.803.615)
	PT Pertamina (Persero)	(43.137.490)
	Bank Rakyat Indonesia	(40.198.427)
	PT Angkasa Pura II (Persero)	(16.104.859)
	PT Angkasa Pura I (Persero)	(5.798.472)
Jumlah		(148.042.863)

Perseroan melakukan transaksi dengan pihak-pihak terafiliasi berdasarkan UUPM. Transaksi-transaksi tersebut adalah sebagai berikut:

No	Pihak	Hubungan Afiliasi	Sifat dan Jenis Transaksi	Jangka Waktu	Syarat dan Kondisi Transaksi
1.	PT Gapura Angkasa	Entitas Asosiasi	Perjanjian Jasa Sewa <i>Ground Power Unit (GPU)</i> untuk <i>Fuel Conservation Program</i>	3 tahun sejak tersedianya penambahan 6 (enam) unit GPU yang siap untuk digunakan Perseroan di Bandara Soekarno Hatta atau per tanggal 30 September 2012	Perseroan membayar biaya sewa GPU untuk Bandara Soekarno Hatta dan Bandara Domestik lainnya yang sudah termasuk biaya operasional tetapi belum termasuk pajak pertambahan nilai (PPN). Biaya sewa tersebut wajib dibayarkan oleh Perseroan setiap bulannya berdasarkan pemakaian <i>Ground Support Equipment</i> yang dipergunakan oleh Perseroan.
2.	Aerofood	Kesamaan Pemegang Saham	Perseroan menunjuk Aerofood untuk melakukan penyelenggaraan dan pengelolaan <i>in-flight services</i> .	Berlaku selama 5 tahun dan berlaku efektif sejak tanggal 1 November 2009.	Perseroan setuju untuk menyerahkan pekerjaan pengelolaan dan penyelenggaraan <i>inflight services</i> dan <i>laundry</i> untuk penerbangan berjadwal kepada Aerofood dengan kondisi-kondisi yang dipersyaratkan dalam Perjanjian, yang antara lain Perseroan berhak untuk memperoleh <i>quality audit</i> yang dilakukan oleh Aerofood kepada pihak ketiga, Perseroan berhak untuk memeriksa pelaksanaan pekerjaan, dan Perseroan wajib membayar pekerjaan yang dilakukan oleh Aerofood.

No	Pihak	Hubungan Afiliasi	Sifat dan Jenis Transaksi	Jangka Waktu	Syarat dan Kondisi Transaksi
3.	AJC	Kesamaan Pemegang Saham	Perjanjian keagenan penjualan kargo Dalam Negeri	22 Mei 2012 sampai dengan 31 Maret 2015	AJC akan melakukan penjualan Dokumen Muatan Angkutan Udara (<i>Airwaybill</i>) Garuda, dimana AJC wajib membuka kantor yang representatif, beralamat tetap, dan mudah dicapai umum, sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Keagenan Kargo Garuda Indonesia. Setiap cabang yang dibuka AJC harus sesuai dengan ketentuan dan syarat-syarat yang ditetapkan dalam Peraturan Keagenan Kargo Garuda Indonesia. AJC akan mendapat komisi atas penjualan Dokumen Kargo Penerbangan Dalam Negeri sebesar 7% atau presentase tertentu yang ditetapkan kemudian, dari tarif yang telah diumumkan. Perseroan akan membuat rencana pembelian berisi sejumlah avtur dalam kurun waktu 3 bulan mendatang, dimana PT Pertamina (Persero) wajib untuk memenuhi permintaan tersebut. Segala informasi yang diungkapkan dalam Perjanjian bersifat rahasia, kecuali dalam tujuannya untuk mendukung pelaksanaan perjanjian dan atas persetujuan tertulis dari pihak lainnya.
4.	PT Pertamina (Persero)	Afiliasi karena kepemilikan Pemerintah	Pengadaan bahan bakar pesawat untuk penerbangan domestik rute Jakarta, Denpasar, Yogyakarta, Medan, Pekanbaru, Semarang dan Surabaya	1 Oktober 2010 – 30 September 2015	PT Sang Hyang Seri (Persero) membayar biaya jasa administrasi yang bersifat tetap yakni sebesar 6% per tahun dari Dana Program Kemitraan serta dibayarkan sesuai jadwal yang telah ditentukan. Kelalaian pembayaran ataupun tidak mampu membayar kepada Perseroan sesuai jadwal mengakibatkan PT Sang Hyang Seri wajib dan setuju untuk membayar denda kepada Perseroan. Server Perseroan akan dihubungkan dengan server Bank Mandiri dengan menggunakan jaringan. Pelaksanaan perjanjian ini didasarkan pada kondisi-kondisi tertentu yang telah ditetapkan dalam Perjanjian yang antara lain Perseroan wajib bertanggung jawab atas kebenaran data dan kode pembayaran yang diberikan oleh pembeli tiket, Perseroan wajib melakukan rekonsiliasi atas data pembayaran yang tercatat pada Perseroan dengan laporan pembayaran Bank Mandiri, Bank Mandiri berhak mengkreditkan pembayaran ke rekening Perseroan, Bank Mandiri wajib menyampaikan laporan data pembayaran secara harian via email kepada Perseroan. Perseroan berhak untuk mendapatkan pelayanan untuk penumpang dengan sebaik-baiknya dan melakukan pembayaran sesuai jumlah yang tercantum dalam perjanjian. Adapun PT Angkasa Pura II (Persero) berhak untuk mendapatkan pembayaran dari Perseroan dan wajib untuk melaksanakan jasa pelayanan kepada penumpang dalam executive lounge.
5.	PT Sang Hyang Seri (Persero)	Afiliasi karena kepemilikan Pemerintah	Kerja sama Program Kemitraan antara Perseroan dengan Sang Hyang Seri, Perseroan menyediakan dan menyerahkan Dana Program Kemitraan	20 Desember 2012 hingga 20 Desember 2014	-
6.	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk.	Afiliasi karena kepemilikan Pemerintah	Kerjasama pembayaran e-tiket dengan menggunakan fasilitas internet banking-payment mandiri	Sampai dengan tanggal 21 Juni 2012. Berdasarkan Berita Acara tanggal 21 Juni 2012, perjanjian ini tetap berlaku sampai dengan diterbitkannya perjanjian yang memperpanjang masa berlakunya.	-
7.	PT Angkasa Pura II (Persero)	Afiliasi karena kepemilikan Pemerintah	Perseroan menyewa ruangan dari PT Angkasa Pura II (Persero) untuk ruangan <i>executive lounge</i> .	5 tahun sejak tahun 2006. Pada tanggal Prospektus ini diterbitkan, Perseroan sedang dalam proses memperpanjang perjanjian ini.	-
8.	PT Angkasa Pura II (Persero)	Afiliasi karena kepemilikan Pemerintah	Kerjasama tentang pelayanan dan fasilitas serta penataan terminal 2E dan 2F Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta	21 Juni 2012 sampai dengan 21 Juni 2014	-
9.	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	Afiliasi karena kepemilikan Pemerintah	Perjanjian Kerjasama tentang Penerimaan Pembayaran Tiket Penerbangan Garuda melalui Fasilitas BRI	6 Agustus 2011 sampai dengan 30 September 2012. Berdasarkan Berita Acara tanggal 30 September 2012, perjanjian ini tetap berlaku sampai dengan diterbitkannya perjanjian yang memperpanjang masa berlakunya.	Para pihak sepakat untuk menggunakan jaringan penghubung untuk menghubungkan server Perseroan dengan server pihak kedua. Apabila terjadi selisih data pembayaran yang diakibatkan oleh perbedaan antara data pembayaran dan jumlah yang harus dibayar atau diperoleh oleh pembeli tiket kepada Perseroan akan diselesaikan oleh Perseroan. Apabila pembeli tiket meminta Refund tiket maka yang dapat menyelesaikan hanyalah Perseroan bukan pihak kedua.

No	Pihak	Hubungan Afiliasi	Sifat dan Jenis Transaksi	Jangka Waktu	Syarat dan Kondisi Transaksi
10.	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk.	Afiliasi karena kepemilikan Pemerintah	Kerjasama Pemeriksaan Keimigrasian dalam penerbangan dan pengelolaan Penerimaan Negara Bukan Pajak atas biaya visa kunjungan saat kedatangan.	2 tahun sejak tanggal 21 Januari 2013 sampai dengan 20 Januari 2015	-
11.	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.	Perjanjian ini berlaku untuk jangka waktu 2 tahun sejak tanggal 12 November 2012, dimana akan berakhir pada tanggal 12 November 2014.	Para Pihak wajib untuk menjaga kerahasiaan seluruh data dan informasi yang didapat selama pelaksanaan perjanjian ini.
12.	Rumah Tangga Kepresidenan	Institusi Pemerintah	Perjanjian charter pesawat untuk kegiatan kenegaraan	Disesuaikan dengan kegiatan operasional kepresidenan	Perseroan wajib menyediakan pesawat udara khusus charter, mengasuransikan resiko yang mungkin timbul, dan menyelesaikan tagihan sewa charter. Adapun Rumah Tangga Kepresidenan wajib untuk membayar biaya sewa, membantu perseroan dalam pengurusan izin terkait, dan, memberitahukan secara tertulis kepada perseroan apabila mengadakan pembatalan perjalanan dan menanggung segala biaya tersebut.
13.	Gapura	Entitas Asosiasi	Perjanjian <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	30 Juni 2015	Perseroan dan <i>Ground Handling Company</i> sepakat bahwa ketentuan pada Perjanjian Utama dan Lampiran pada <i>Standard Ground Handling Agreement</i> tahun 1998, 2004, dan 2008, sebagaimana diterbitkan oleh International Air Transport Association (IATA) berlaku bagi para pihak.
14.	Gapura	Entitas Asosiasi	Perjanjian <i>Ground Handling</i> untuk lokasi Supadio, Pontianak	Berlaku sejak tanggal 28 Oktober 2007 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian.	Perseroan dan <i>Ground Handling Company</i> sepakat bahwa ketentuan pada Perjanjian Utama dan Lampiran pada <i>Standard Ground Handling Agreement</i> tahun 1998, 2004, dan 2008, sebagaimana diterbitkan oleh International Air Transport Association (IATA) berlaku bagi para pihak.
15.	Gapura	Entitas Asosiasi	Perjanjian <i>Ground Handling</i> untuk lokasi Biak	Berlaku sejak tanggal 1 Januari 2001 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian.	Perseroan dan <i>Ground Handling Company</i> sepakat bahwa ketentuan pada Perjanjian Utama dan Lampiran pada <i>Standard Ground Handling Agreement</i> tahun 1998, 2004, dan 2008, sebagaimana diterbitkan oleh International Air Transport Association (IATA) berlaku bagi para pihak.
16.	Gapura	Entitas Asosiasi	Perjanjian <i>Ground Handling</i> untuk Hang Nadim International Airport	Berlaku sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian.	Perseroan dan <i>Ground Handling Company</i> sepakat bahwa ketentuan pada Perjanjian Utama dan Lampiran pada <i>Standard Ground Handling Agreement</i> tahun 1998, 2004, dan 2008, sebagaimana diterbitkan oleh International Air Transport Association (IATA) berlaku bagi para pihak.
17.	Gapura	Entitas Asosiasi	Perjanjian <i>Ground Handling</i> untuk lokasi Pangkal Pinang (PGK)	Berlaku sejak tanggal 29 Februari 2012 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian	Perseroan dan <i>Ground Handling Company</i> sepakat bahwa ketentuan pada Perjanjian Utama dan Lampiran pada <i>Standard Ground Handling Agreement</i> tahun 1998, 2004, dan 2008, sebagaimana diterbitkan oleh International Air Transport Association (IATA) berlaku bagi para pihak.
18.	Gapura	Entitas Asosiasi	Perjanjian <i>Ground Handling</i> untuk Soekarno Hatta Cengkareng	Berlaku sejak tanggal 1 Januari 2001 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian.	Perseroan dan <i>Ground Handling Company</i> sepakat bahwa ketentuan pada Perjanjian Utama dan Lampiran pada <i>Standard Ground Handling Agreement</i> tahun 1998, 2004, dan 2008, sebagaimana diterbitkan oleh International Air Transport Association (IATA) berlaku bagi para pihak.

No	Pihak	Hubungan Afiliasi	Sifat dan Jenis Transaksi	Jangka Waktu	Syarat dan Kondisi Transaksi
19.	GIH	Kesamaan Pemegang Saham	Perjanjian Sewa Menyewa Ruangan	3 tahun sejak tanggal 1 Oktober 2012 sampai dengan tanggal 30 September 2015	GIH menyewa ruangan seluas 800 m ² yang terletak di Gedung Garuda-Grha Sejahtera, Jl. Gunung Sahari Raya, Lt. 3, Kel. Gunung Selatan, Kemayoran, Jakarta Pusat.
20.	Asyst	Kesamaan Pemegang Saham	Perjanjian Pelanggan Induk Layanan Teknologi Informasi	21 Juni 2005 sampai dengan tanggal 21 Juni 2015.	Asyst akan memberikan layanan jasa teknologi informasi kepada Perseroan, berupa perangkat keras yang terpasang di seluruh kantor cabang Perseroan (<i>town office</i> dan <i>airport domestik</i>). Perseroan akan membayar setiap layanan jasa teknologi informasi yang disediakan oleh Asyst.
21.	Asyst	Kesamaan Pemegang Saham	Perjanjian Pengadaan Sewa Server untuk Aplikasi, <i>Database</i> , dan <i>Reporting Revenue Management</i>	16 Oktober 2013 sampai dengan tanggal 16 Oktober 2016.	Asyst akan menyediakan server untuk aplikasi, <i>database</i> , dan <i>reporting revenue management</i> kepada Perseroan. Perseroan akan membayar setiap server untuk aplikasi, <i>database</i> , dan <i>reporting revenue management</i> yang disediakan oleh Asyst.
22.	Asyst	Kesamaan Pemegang Saham	<i>Data Center Services Agreement for PT Lufthansa Systems Indonesia</i>	21 Juni 2005 sampai dengan tanggal 21 Juni 2015.	Perseroan wajib menyediakan <i>Limited Hosting Services</i> kepada Asyst. Asyst akan melakukan pembayaran kepada Perseroan atas semua biaya dari penyediaan <i>Limited Hosting Services</i> .
23.	Asyst	Kesamaan Pemegang Saham	Perjanjian Kerjasama Pekerjaan Teknologi Informasi	28 Oktober 2010 sampai dengan tanggal 28 Oktober 2015	Perseroan dan Asyst sepakat untuk melakukan kerjasama dalam bidang teknologi informasi guna menunjang kegiatan Perseroan, yang mencakup penyediaan aplikasi-aplikasi yang diperlukan Perseroan dalam melaksanakan kegiatan operasionalnya, antara lain tetapi tidak terbatas pada, penyediaan jasa <i>hosting</i> aplikasi <i>Passenger Service Solution</i> , penyediaan jasa sewa <i>airport hardware</i> , penyediaan dan atau pengelolaan fasilitas <i>Disaster Recovery Center</i> .
24.	Asyst	Kesamaan Pemegang Saham	Perjanjian Pengelolaan Operasional Pekerjaan Teknologi Informasi	28 Oktober 2010 sampai dengan tanggal 28 Oktober 2015	Perjanjian ini merupakan perjanjian turunan dari Perjanjian Kerjasama Pekerjaan Teknologi Informasi antara Perseroan dan Asyst. Asyst wajib memberikan jasa pengelolaan terhadap aplikasi-aplikasi yang telah disediakan Asyst kepada Perseroan

Seluruh transaksi dengan pihak afiliasi di atas sebagai bentuk pelaksanaan yang menunjang kegiatan usaha Perseroan. Manajemen Perseroan menyatakan bahwa seluruh transaksi dengan pihak afiliasi dilakukan dengan tingkat harga dan syarat-syarat normal sebagaimana halnya bila dilakukan dengan pihak ketiga. Dengan melakukan transaksi dengan pihak afiliasi, Perseroan mengharapkan terciptanya sebuah sinergi antara perusahaan BUMN yang pada akhirnya dapat memberikan manfaat tidak hanya kepada Perseroan, namun juga dapat memberikan kontribusi bagi perkembangan perekonomian di Indonesia.

J. Perjanjian-perjanjian Penting Dengan Pihak Ketiga

Seluruh transaksi dengan pihak ketiga dibawah ini sebagai bentuk pelaksanaan yang menunjang kegiatan usaha Perseroan. Manajemen Perseroan menyatakan bahwa seluruh transaksi dengan pihak ketiga dilakukan dengan tingkat harga dan syarat-syarat normal.

Sampai dengan tanggal Propektus ini diterbitkan, Perseroan membuat perjanjian penting yang bersifat material dengan pihak ketiga sebagai berikut :

1. Perjanjian Pembelian Pesawat Udara

a. Perjanjian Pembelian Pesawat (*Aircraft Purchase Agreement*) No. 1938 tertanggal 4 Juni 1996 antara Perseroan dengan The Boeing Company ("Boeing") sebagaimana diubah dari waktu ke waktu ("PA 1938")

Pada tanggal 4 Juni 1996, Perseroan menandatangani Perjanjian Pembelian Pesawat (*Aircraft Purchase Agreement*) No. 1938 dimana Perseroan sepakat untuk membeli dan Boeing sepakat untuk menyerahkan 6 (enam) unit Boeing Model 777-200. Antara 1998-2010, Perseroan dan Boeing menyepakati beberapa perubahan atas Perjanjian dalam bentuk *Supplemental Agreement* tentang jenis pesawat, harga pesawat, pembayaran oleh Perseroan maupun tanggal penyerahan pesawat. Berikut adalah uraian Perjanjian sebagaimana diubah oleh: (i) *Supplemental Agreement* No. 1 tertanggal 19 Juni 1998; (ii) *Supplemental Agreement* No. 2 tahun 2000; (iii) *Supplemental Agreement* No. 3 tertanggal 24 Desember 2002;

(iv) *Supplemental Agreement* No. 4 tertanggal 29 Desember 2005; (v) *Supplemental Agreement* No. 5 tertanggal 19 Februari 2008; (vi) *Supplemental Agreement* No. 6 tertanggal 27 Juni 2008; (vii) *Supplemental Agreement* No. 7 tertanggal 4 Mei 2009; (viii) *Supplemental Agreement* No. 9 tertanggal 3 September 2010; (ix) *Supplemental Agreement* No. 10 tertanggal 23 April 2012; dan (x) *Supplemental Agreement* No. 11 tertanggal 24 Mei 2012.

Jumlah pesawat

10 (sepuluh) unit 777-300ER dengan hak untuk membeli tambahan 10 (sepuluh) unit 777-2U3LR atau 777-3U3ER.

Harga dan pembayaran

Harga pembelian pesawat akan ditentukan pada saat penyerahan masing-masing pesawat, yang merupakan penjumlahan dari harga dasar pesawat (yang ditentukan dalam PA 1938), penyesuaian yang diperhitungkan berdasarkan formula dalam PA 1938 dan penyesuaian-penyesuaian lain yang disepakati oleh para pihak dari waktu ke waktu.

Perseroan wajib membayar dimuka bagian-bagian dari harga pesawat (*pre-delivery payments*) yang dilakukan secara bertahap dengan jumlah dan syarat serta ketentuan yang dirinci dalam PA 1938.

Penyerahan

Masing-masing 1 (satu) unit pesawat 777-300ER pada: (i) 2013: pada bulan-bulan Juni, Juli dan Oktober; (ii) 2014: pada bulan-bulan Januari, Mei dan September; (iii) 2015: pada bulan Januari, Mei dan September dan (iv) pada Januari 2016. Penundaan penyerahan pesawat yang telah dipesan dapat mengakibatkan kewajiban pembayaran tambahan atau denda atas Perseroan.

Jaminan (*warranty*) dan ganti rugi

Boeing sebagai produsen memberikan jaminan atas Pesawat pada saat penyerahan akan sesuai dengan spesifikasi Pesawat yang disepakati dan bebas dari cacat dalam hal bahan, pengerjaan maupun cacat desain, namun tidak termasuk peralatan yang dipesan oleh Perseroan. Jaminan tersebut terbatas pada yang dirinci dalam perjanjian dan tidak termasuk mesin pesawat atau bahan lain yang dibeli dan tidak diproduksi sendiri oleh Boeing. Masa jaminan adalah 48 (empat puluh delapan) bulan sejak penyerahan Pesawat. Pengecualian dari jaminan termasuk kerugian yang timbul karena perjanjian, perbuatan melawan hukum, (termasuk kelalaian), kehilangan keuntungan atau kerugian lainnya yang disebabkan cacat atau ketidaksesuaian Pesawat.

Sertifikasi

Boeing akan mendapatkan sertifikasi tipe dari Federal Aviation Authority, sertifikat kelaikudaraan ekspor (*export certificate airworthiness*) namun tidak berkewajiban mendapatkan sertifikat lainnya. Perseroan akan membayar pada Boeing biaya sehubungan dengan sertifikat tipe/validasi dari Direktorat Jendral Perhubungan Udara.

Pengalihan

Perseroan dapat mengalihkan haknya atas perjanjian sebelum penyerahan untuk keperluan pembiayaan dengan ketentuan Boeing akan tetap memegang haknya atas Pesawat hingga penyerahan dan pembayaran dilunasi.

Pengakhiran perjanjian

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 utang. Dalam hal pengakhiran perjanjian, Boeing akan mengembalikan kepada Perseroan seluruh pembayaran dimuka yang telah diterima untuk pesawat yang belum diserahkan tersebut.

Kerahasiaan

Perseroan sebagai pembeli mengetahui bahwa informasi komersial dan keuangan tertentu dalam PA 1938 bersifat rahasia dan berjanji untuk membatasi pengungkapannya kepada karyawan yang perlu mengetahuinya guna Perseroan melaksanakan kewajibannya. Jika Perseroan diwajibkan oleh peraturan perundang-undangan untuk mengungkapkan informasi yang bersangkutan, maka Perseroan akan berusaha agar informasi tersebut diperlakukan secara rahasia.

Direksi Perseroan telah mendapatkan persetujuan dari Dewan Komisaris dan pemegang saham untuk mengadakan dan mengubah PA 1938 terakhir sebagaimana diuraikan berikut ini:

- i. Persetujuan Dewan Komisaris No. 009/DEKOM/NIA-02/II/08, tertanggal 12 Februari 2008;
- ii. Persetujuan Menteri BUMN dalam S-127/MBU/2008, tertanggal 13 Februari 2008.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

b. Perjanjian Pembelian Pesawat (*Aircraft Purchase Agreement*) No. 2158 tertanggal 19 Juni 1996 antara Perseroan dengan The Boeing Company ("Boeing") sebagaimana diubah dari waktu ke waktu ("PA 2158")

Pada tanggal 19 Juni 1998, Perseroan menandatangani Perjanjian Pembelian Pesawat (*Aircraft Purchase Agreement*) No. 2158 dimana Perseroan sepakat untuk membeli dan Boeing sepakat untuk menyerahkan 18 (delapan belas) unit Boeing Model 737-700. Antara 1998-2018, Perseroan dan Boeing menyepakati beberapa perubahan atas perjanjian dalam bentuk *Supplemental Agreement* tentang jenis pesawat, harga pesawat, pembayaran oleh Perseroan maupun tanggal penyerahan pesawat. Berikut adalah uraian perjanjian sebagaimana diubah oleh: (i) *Supplemental Agreement* No. 1 tahun 2000; (ii) *Supplemental Agreement* No. 2 tertanggal 24 Desember 2002; (iii) *Supplemental Agreement* No. 3 tertanggal 29 Desember 2005; (iv) *Supplemental Agreement* No. 4 tertanggal 31 Mei 2007; (v) *Supplemental Agreement* No. 5 tertanggal 19 Februari 2008; (vi) *Supplemental Agreement* No. 6 tertanggal 27 Juni 2008; (vii) *Supplemental Agreement* No. 7 tertanggal 4 Mei 2009; (viii) *Supplemental Agreement* No. 8 tertanggal 18 Januari 2010.

Jumlah pesawat:

25 unit B 737-800 dengan hak untuk membeli tambahan 25 unit pesawat B 737-8U3.

Harga dan pembayaran

Harga pembelian pesawat akan ditentukan pada saat penyerahan masing-masing pesawat, yang merupakan penjumlahan dari harga dasar pesawat (yang ditentukan dalam PA 2158), penyesuaian yang diperhitungkan berdasarkan formula dalam PA 2158 dan penyesuaian-penyesuaian lain yang disepakati oleh para pihak dari waktu ke waktu.

Perseroan wajib membayar dimuka bagian-bagian dari harga pesawat (*pre-delivery payments*) yang dilakukan secara bertahap dengan jumlah dan syarat serta ketentuan yang dirinci dalam PA 2158.

Penyerahan

Masing-masing 1 (satu) unit pesawat 737-800 pada: (i) 2009: pada bulan-bulan Mei, September, Oktober, Novermber dan Desember; (ii) 2010: pada bulan-bulan Januari, Februari, Maret, April, Mei, Juni, Juli, Agustus, September, Oktober dan Desember; (iii) 2012: pada bulan-bulan Januari, Februari, Maret, April dan Mei; (iv) 2015: pada bulan-bulan Agustus dan Desember; (v) 2016: pada bulan-bulan Januari dan Februari.

Jaminan (*warranty*) dan ganti rugi

Boeing sebagai produsen memberikan jaminan atas Pesawat pada saat penyerahan dan akan disesuaikan dengan spesifikasi Pesawat yang disepakati dan bebas dari cacat dalam hal bahan, pengerjaan maupun cacat desain, namun tidak termasuk peralatan yang dipesan oleh Perseroan. Jaminan tersebut terbatas pada yang dirinci dalam perjanjian dan tidak termasuk mesin pesawat atau bahan lain yang dibeli dan tidak diproduksi sendiri oleh Boeing. Masa jaminan adalah 48 (empat puluh delapan) bulan sejak penyerahan Pesawat. Pengecualian dari jaminan termasuk kerugian yang timbul karena perjanjian, perbuatan melawan hukum, (termasuk kelalaian), kehilangan keuntungan atau kerugian lainnya yang disebabkan cacat atau ketidaksesuaian Pesawat.

Sertifikasi

Boeing akan mendapatkan sertifikasi tipe dari *Federal Aviation Authority*, sertifikat kelaikudaraan ekspor (*export certificate airworthiness*) namun tidak berkewajiban mendapatkan sertifikat lainnya. Perseroan akan membayar pada Boeing biaya sehubungan dengan sertifikat tipe/validasi dari Direktorat Jendral Perhubungan Udara.

Pengalihan

Perseroan dapat mengalihkan haknya atas perjanjian sebelum penyerahan untuk keperluan pembiayaan dengan ketentuan Boeing akan tetap memegang haknya atas Pesawat hingga penyerahan dan pembayaran dilunasi.

Pengakhiran perjanjian

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 utang. Dalam hal pengakhiran perjanjian, Boeing akan mengembalikan kepada Perseroan seluruh pembayaran dimukai yang telah diterima untuk pesawat yang belum diserahkan tersebut.

Kerahasiaan

Perseroan sebagai pembeli mengetahui bahwa informasi komersial dan keuangan tertentu dalam PA 2158 bersifat rahasia dan berjanji untuk membatasi pengungkapannya kepada karyawan yang perlu mengetahuinya guna Perseroan melaksanakan kewajibannya. Jika Perseroan diwajibkan oleh peraturan perundang-undangan untuk mengungkapkan informasi yang bersangkutan, maka Perseroan akan berusaha agar informasi tersebut diperlakukan secara rahasia.

Direksi Perseroan telah mendapatkan persetujuan dari Dewan Komisaris dan Pemegang Saham sebagaimana diuraikan berikut ini:

- i. Persetujuan Komisaris No. 032/DEKOM/KEU-08/XII/06, tertanggal 1 Desember 2008;
- ii. Persetujuan Menteri BUMN dalam S-631/MBU/2006, tertanggal 27 Desember 2008.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

c. Perjanjian Pembelian A330 (*A330 Purchase Agreement*) antara Perseroan dengan Airbus Industrie tertanggal 4 November 1989, sebagaimana diubah dari waktu ke waktu

Pada 4 November 1989, Perseroan menandatangani Perjanjian Pembelian Pesawat A330 (*A330 Purchase Agreement*) dimana Perseroan sepakat untuk membeli dan Airbus Industrie ("**Airbus**") sepakat untuk menyerahkan 9 (sembilan) unit pesawat udara Airbus A330 ("**Perjanjian 1989**"). Antara 1994-2009, Perseroan dan Airbus menyepakati beberapa perubahan atas perjanjian tersebut dalam bentuk perubahan maupun *letter of agreement* tentang jenis dan jumlah pesawat, harga pesawat, pembayaran oleh Perseroan maupun tanggal penyerahan pesawat. Berikut adalah ringkasan Perjanjian sebagaimana diubah oleh: i) *Amendment* No. 1 tertanggal 7 Oktober 1994; (ii) *Side Letter* No. 1 tertanggal 23 Februari 1995; (iii) *Side Letter* No. 2 tertanggal 21 Desember 1995; (iv) *Side Letter* No. 3 tertanggal 26 November 1996; (v) *Side Letter* No. 4 tertanggal 28 April 1998; (vi) *Amendment* No. 2 bulan Juli 2009 yang menggantikan seluruh ketentuan dalam Perjanjian 1989 berikut *Amendment* No. 1 dan *Side Letter* Nos. 1-4 secara keseluruhan dengan ketentuan dalam *Amendment* No. 2 tersebut, dan *Amendment* No. 3 tanggal 1 Juli 2011 dan *Amendment* No. 7 No. DS/PERJ/DE-3498/2012 bulan Oktober 2012 ("**PA Airbus**"). Berikut ini adalah ringkasan PA Airbus.

Para pihak

- i. Perseroan sebagai pembeli; dan
- ii. Airbus Industrie ("**Airbus**") sebagai penjual

Ruang lingkup

Perseroan sepakat untuk membeli dan Airbus sepakat untuk menyerahkan:

- i. 10 unit pesawat udara Airbus A330 (telah diserahkan kepada Perseroan dan telah menjadi bagian dari armada Perseroan, selanjutnya disebut "**Delivered Aircrafts**");
- ii. 3 unit pesawat udara Airbus A330-200 ("**Additional A330-200**");
- iii. 4 unit pesawat udara Airbus A330-300 ("**Converted Option Aircrafts**");
- iv. 3 unit pesawat udara A330-300 ("**Converted Aircrafts**"); dan
- v. 1 unit pesawat udara A330-300 ("**Additional Aircraft**").

Obyek jual beli

Delivered Aircrafts, Additional A330-200, Converted Option Aircrafts, Converted Aircrafts dan Additional Aircraft ("Pesawat").

Harga dan pembayaran

Terdiri dari harga dasar pesawat (*airframe*) dan mesin dimana harga akhir ditentukan pada saat penyerahan berdasarkan formula yang dirinci dalam Perjanjian. Pembayaran dilakukan dengan (i) pembayaran sebelum penyerahan (*predelivery payments*, termasuk *commitment fee*) dalam waktu dan jumlah sesuai formula berupa yang dirinci dalam perjanjian; dan (ii) sisanya pada saat penyerahan pesawat.

Penyerahan

Sebelum penyerahan, Airbus akan menyelenggarakan proses penerimaan teknis dan Perseroan akan menandatangani sertifikat penerimaan (*certificate of acceptance*) pada atau sebelum tanggal penyerahan. Airbus akan mempersiapkan Pesawat untuk siap di pabrik Airbus pada jadwal penyerahan, yaitu:

- i. *Additional A330-200*
1 pesawat udara masing-masing pada (i) kuartal ke-4 2012; (ii) kuartal ke-2 2013; dan (iii) kuartal ke-4 2013.
- ii. *Converted Option Aircrafts*
1 pesawat udara masing-masing pada (i) kuartal ke-2 2015; (ii) kuartal ke-3 2015; (iii) kuartal ke-2 2016; dan (iv) kuartal ke-3 2016.
- iii. *Converted Aircrafts*
1 pesawat udara masing-masing pada (i) kuartal ke-3 2013; (ii) kuartal ke-3 2014; dan (iii) kuartal ke-4 2014.
- iv. *Additional Aircraft*
1 pesawat udara pada kuartal ke-3 2014.

Pesawat akan dianggap telah diserahkan pada Perseroan setelah sertifikat penerimaan diterbitkan dan Airbus mendapatkan pelunasan harga akhir pesawat. Jika Perseroan gagal menyerahkan sertifikat penerimaan atau melunasi sisa harga Pesawat, Perseroan dianggap telah menolak penyerahan dan Airbus berhak menahan titel atas Pesawat.

Perseroan mengetahui bahwa jadwal penyerahan di atas adalah dengan asumsi tidak ada keterlambatan dan Airbus tidak bertanggungjawab atas keterlambatan yang disebabkan hal-hal diluar kendalinya.

Opsi Pembelian Pesawat Udara Tambahan

Berdasarkan *Amendment* No. 3, Perseroan memiliki opsi untuk memesan sampai dengan 2 unit pesawat udara A330-200 yang dapat diubah menjadi A350-XWB atau A330-200F. Perseroan berkewajiban untuk membayarkan deposit sebesar USD400.000 untuk masing-masing pesawat udara tambahan.

Sertifikasi

Pesawat telah mendapatkan sertifikat tipe dari *European Aviation Safety Agency* (EASA) dan pesawat akan diserahkan kepada Perseroan dengan sertifikat kelaikudaraan ekspor (*export airworthiness certificate*) untuk ekspor dari otoritas dimana Pesawat akan diserahkan. Airbus akan berusaha memperoleh validasi atas sertifikat kelaikudaraan ekspor.

Jaminan (*warranty*)

Airbus menjamin Pesawat dan bagian darinya yang dibuat sesuai desain Airbus oleh Airbus maupun sub-kontraktornya bebas dari cacat bahan, pengerjaan, desain, maupun karena cacat yang timbul karena ketidaksesuaian dengan desain, namun tidak termasuk alat yang dipesan langsung oleh Perseroan atau mesin. Masa jaminan adalah 36 (tiga puluh enam) bulan sejak penyerahan dan sesuai dengan tata cara yang diatur dalam perjanjian. Hak ganti rugi terbatas pada perbaikan atau penggantian bagian yang cacat atas biaya atau pengerjaan tanpa bayaran oleh Airbus. Airbus tidak bertanggungjawab atas, dan Perseroan wajib membebaskan Airbus dari tuntutan pihak ketiga sehubungan dengan cacat atau ketidaksesuaian yang timbul karena atau sehubungan dengan perbaikan atau tindakan lain yang dilakukan oleh Perseroan.

Pengakhiran

Pengakhiran terjadi antara lain: (i) jika salah satu pihak dinyatakan pailit atau ditunjuk pengurus/kurator atas harta kekayaannya, dimana pihak lainnya dapat mengakhiri perjanjian; (ii) jika Perseroan gagal membayar PDP atau menerima penyerahan Pesawat, Airbus dapat mengakhiri perjanjian.

Pengalihan

Perseroan berhak mengalihkan haknya dalam rangka penjaminan untuk pembiayaan PDP dan pembayaran harga akhir Pesawat maupun mengalihkan atau melakukan novasi hak dan kewajibannya berdasarkan perjanjian dengan pemberitahuan kepada Airbus.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

- d. **Perjanjian Pembelian A320 (*A320 Purchase Agreement*) antara Perseroan dengan Airbus Industrie tertanggal 2 Agustus 2011, sebagaimana diubah dari waktu ke waktu dan terakhir kali dengan Perjanjian Perubahan terhadap A320 Purchase Agreement No. DS/PERJ/DE-3760/2012 bulan Desember 2012**

Para Pihak:

- i. Perseroan sebagai pembeli
- ii. Airbus Industrie ("**Airbus**") sebagai penjual

Ruang Lingkup Perjanjian:

Perseroan menyetujui pembelian 15 unit pesawat A320-200 dan hak opsi untuk membeli 10 pesawat A320-200 dengan mesin yang baru yang masih dikembangkan oleh Airbus, pembelian mana akan dilakukan oleh Citilink dengan ketentuan kepemilikan saham Citilink oleh Perseroan tidak mengalami perubahan. Perseroan berkewajiban memberitahukan Airbus dalam waktu 10 hari kerja apabila (i) Perseroan tidak lagi menjadi pemegang saham mayoritas Citilink; atau (ii) Perseroan tidak lagi mengendalikan Citilink.

Harga dan pembayaran

Terdiri dari harga dasar pesawat (*airframe*) dan mesin dimana harga akhir ditentukan pada saat penyerahan berdasarkan formula yang dirinci dalam Perjanjian. Pembayaran dilakukan dengan (i) pembayaran sebelum penyerahan (*predelivery payments*, termasuk *commitment fee* dan *deposit* yang telah dibayarkan oleh Perseroan sebesar USD1.500.000) dalam waktu dan jumlah sesuai formula berupa yang dirinci dalam perjanjian; dan (ii) sisanya pada saat penyerahan pesawat.

Penyerahan

Sebelum penyerahan, Airbus akan menyelenggarakan proses penerimaan teknis dan Perseroan akan menandatangani sertifikat penerimaan (*certificate of acceptance*) pada atau sebelum tanggal penyerahan. Airbus akan mempersiapkan Pesawat untuk siap di pabrik Airbus pada jadwal penyerahan, yaitu:

- i. 2 pesawat A330-200 pada kuartal ke-3 tahun 2014;
- ii. 3 pesawat A330-200 pada kuartal ke-4 tahun 2014;
- iii. 2 pesawat A330-200 pada kuartal ke-1 tahun 2015;
- iv. 1 pesawat A330-200 pada kuartal ke-2 tahun 2015;
- v. 1 pesawat A330-200 pada kuartal ke-3 tahun 2015;
- vi. 1 pesawat A330-200 pada kuartal ke-4 tahun 2015;
- vii. 2 pesawat A330-200 pada kuartal ke-1 tahun 2016;
- viii. 1 pesawat A330-200 pada kuartal ke-2 tahun 2016;
- ix. 1 pesawat A330-200 pada kuartal ke-3 tahun 2016;
- x. 1 pesawat A330-200 pada kuartal ke-4 tahun 2016;
- xi. 5 pesawat A330-200 dengan opsi mesin pesawat baru di tahun 2017;
- xii. 5 pesawat A330-200 dengan opsi mesin pesawat baru di tahun 2018.

Pesawat akan dianggap telah diserahkan pada Perseroan setelah sertifikat penerimaan diterbitkan dan Airbus mendapatkan pelunasan harga akhir pesawat. Jika Perseroan gagal menyerahkan sertifikat penerimaan atau melunasi sisa harga Pesawat, Perseroan dianggap telah menolak penyerahan dan Airbus berhak menahan titel atas Pesawat.

Perseroan mengetahui bahwa jadwal penyerahan di atas adalah dengan asumsi tidak ada keterlambatan dan Airbus tidak bertanggungjawab atas keterlambatan yang disebabkan hal-hal diluar kendalinya.

Sertifikasi:

Pesawat telah mendapatkan sertifikat tipe dari *European Aviation Safety Agency* (EASA) dan pesawat akan diserahkan kepada Perseroan dengan sertifikat kelaikudaraan ekspor (*export airworthiness certificate*) untuk ekspor dari otoritas dimana Pesawat akan diserahkan. Airbus akan berusaha memperoleh validasi atas sertifikat kelaikudaraan ekspor.

Jaminan (warranty):

Airbus menjamin Pesawat dan bagian darinya yang dibuat sesuai desain Airbus oleh Airbus maupun sub-kontraktornya bebas dari cacat bahan, pengerjaan, desain, maupun karena cacat yang timbul karena ketidaksesuaian dengan desain, namun tidak termasuk alat yang dipesan langsung oleh Perseroan atau mesin. Masa jaminan adalah 36 (tiga puluh enam) bulan sejak penyerahan dan sesuai dengan tata cara yang diatur dalam perjanjian. Hak ganti rugi terbatas pada perbaikan atau penggantian bagian yang cacat atas biaya atau pengerjaan tanpa bayaran oleh Airbus. Airbus tidak bertanggungjawab atas, dan Perseroan wajib membebaskan Airbus dari tuntutan pihak ketiga sehubungan dengan cacat atau ketidaksesuaian yang timbul karena atau sehubungan dengan perbaikan atau tindakan lain yang dilakukan oleh Perseroan.

Pengakhiran:

Pengakhiran terjadi antara lain: (i) jika salah satu pihak dinyatakan pailit atau ditunjuk pengurus/kurator atas harta kekayaannya, dimana pihak lainnya dapat mengakhiri perjanjian; (ii) jika Perseroan gagal membayar PDP atau menerima penyerahan Pesawat, Airbus dapat mengakhiri perjanjian.

Pengalihan

Perseroan berhak mengalihkan haknya dalam rangka penjaminan untuk pembiayaan PDP dan pembayaran harga akhir Pesawat maupun mengalihkan atau melakukan novasi hak dan kewajibannya berdasarkan perjanjian dengan pemberitahuan kepada Airbus.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

e. Perjanjian Pembelian Bombardier CRJ1000 antara Perseroan dengan Bombardier Inc. tertanggal 31 Januari 2012 (PA 0812)

Para Pihak:

- i. Perseroan sebagai pembeli
- ii. Bombardier Inc. ("**Bombardier**") sebagai penjual

Ruang Lingkup Perjanjian:

6 pesawat Bombardier CRJ1000 NextGen ("**CRJ1000**") yang dipersiapkan sesuai dengan spesifikasi yang disepakati para pihak.

Harga dan pembayaran:

Harga dasar masing-masing pesawat CRJ1000 berdasarkan daftar harga per tanggal 1 Januari 2011 adalah sebesar USD47.785.500. Sedangkan harga fitur tambahan yang dipilih Perseroan per tanggal 1 Januari 2011 adalah sebesar USD1.747.212. Sehingga harga total keseluruhan untuk 1 pesawat CRJ1000 adalah sebesar USD49.532.712 sebelum pajak ("**Harga Pesawat**").

Pembayaran dilakukan untuk masing-masing pesawat udara dengan cara sebagai berikut:

- i. 1% dari Harga Pesawat dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian pembelian CRJ1000;
- ii. 2% dari Harga Pesawat dibayarkan 24 bulan sebelum penyerahan;
- iii. 2% dari Harga Pesawat dibayarkan 18 bulan sebelum penyerahan;
- iv. 2,5% dari Harga Pesawat dibayarkan 12 bulan sebelum penyerahan;
- v. 2,5% dari Harga Pesawat dibayarkan 9 bulan sebelum penyerahan;
- vi. 5% dari Harga Pesawat dibayarkan 6 bulan sebelum penyerahan.

Harga Pesawat akan ditingkatkan sampai dengan akhir bulan dimana pesawat ditawarkan kepada Perseroan untuk penerbangan inspeksi dan penerimaan dengan menggunakan persentase peningkatan Harga Pesawat yaitu sebesar 3.5% per tahun.

Penyerahan:

Perseroan akan diberikan penawaran oleh Bombardier untuk mengadakan inspeksi dan penerimaan di fasilitas Bombardier di Mirabel, Quebec, Canada sesuai dengan jadwal penyerahan yang disepakati, yaitu:

- i. 2 pesawat CRJ1000 pada bulan Oktober 2012;
- ii. 1 pesawat CRJ1000 pada bulan November 2012;
- iii. 1 pesawat CRJ1000 pada bulan August 2013;
- iv. 1 pesawat CRJ1000 pada bulan September 2013;
- v. 1 pesawat CRJ1000 pada bulan June 2014.

Sertifikasi:

Bombardier telah atau akan memperoleh (a) sertifikat tipe kategori transportasi; (b) sertifikat tipe dari *Federal Aviation Administration* Amerika Serikat (FAA); (c) sertifikat tipe dari *European Aviation Safety Agency* (EASA).

Bombardier akan menyerahkan kepada Perseroan (*export certificate airworthiness*) untuk ekspor pesawat CRJ1000 ke Indonesia pada tanggal penyerahan.

Pengakhiran:

Perjanjian dapat diakhiri oleh salah satu pihak, secara keseluruhan atau pun sebagian, sehubungan dengan salah satu atau seluruh pesawat CRJ1000 sebelum tanggal penyerahan dengan memberikan pemberitahuan tertulis kepada pihak lainnya, apabila:

- i. pihak lainnya melakukan pengalihan untuk kepentingan kreditur atau mengakui secara tertulis mengenai ketidakmampuannya untuk membayar hutangnya atau secara umum tidak membayar hutangnya pada saat jatuh tempo;
- ii. penerima atau pihak ditunjuk untuk pihak lainnya atau asset pihak lainnya dan apabila ditunjuk tanpa persetujuan dari pihak lainnya, penunjukan tersebut tidak diberhentikan selama 30 hari kalender;
- iii. proses hukum berdasarkan hukum mana pun sehubungan dengan kepailitan, insolvensi atau reorganisasi diajukan terhadap pihak lainnya, dan apabila ditentang oleh pihak lainnya, tidak diberhentikan atau tetap berlangsung selama 30 hari; atau
- iv. eksekusi atau proses yang serupa dikeluarkan terhadap pihak yang lain atau bagian yang signifikan dari property dan tidak diberhentikan, dicabut atau dilepaskan dalam waktu 30 hari.

Bombardier dapat mengakhiri perjanjian sebelum tanggal penyerahan pesawat CRJ1000 yang belum diserahkan, apabila:

- i. Perseroan melanggar kewajiban pembayaran yang terus berlangsung selama 10 hari dari jatuh tempo kewajiban pembayaran tersebut; atau
- ii. Perseroan melanggar syarat/ketentuan yang bersifat material dan pelanggaran tersebut tidak diperbaiki dalam waktu 10 hari.

Pengalihan:

Perseroan tidak diperbolehkan mengalihkan, menjual, transfer, membebani atau melepaskan hak atau kewajiban berdasarkan perjanjian tanpa persetujuan dari Bombardier.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

2. **Perjanjian Sewa Pesawat Udara**

Sampai dengan tanggal Laporan Uji Tuntas ini Perseroan telah menandatangani Perjanjian Sewa Pesawat Udara dengan Pemberi Sewa ("**Lessor**") yang berbeda-beda. Berikut adalah Perjanjian Sewa Pesawat Udara yang diklasifikasikan berdasarkan *Lessor*:

a. **Alberta SAS ("Alberta")**

Perseroan telah menandatangani 3 (tiga) perjanjian sub-lease dengan Alberta untuk 3 pesawat CRJ1000. Perjanjian tersebut merupakan bagian dari struktur pembiayaan pembelian 3 pesawat CRJ1000 dimana Perseroan bertindak selaku Sub-Lessee, menyewa dari Alberta, selaku Sub-Lessor pesawat sebagaimana diuraikan dalam tabel di bawah ini dan Alberta menyewakan pesawat tersebut kepada Perseroan. Syarat-syarat dan ketentuan dalam perjanjian-perjanjian tersebut secara umum antara lain adalah sebagai berikut:

Sewa:

Perseroan menyewa pesawat dari Alberta selama 10 tahun sejak tanggal penyerahan sampai dengan akhir jangka waktu tersebut dengan tunduk pada syarat dan ketentuan perjanjian sewa.

Kewajiban Perseroan:

Perseroan wajib untuk:

- i. Melakukan pembayaran sewa pesawat termasuk *security deposit* sebagai jaminan atas pemenuhan kewajiban Perseroan;
- ii. Menanggung semua biaya yang terkait dengan pengoperasian pesawat sepanjang masa sewa;
- iii. Merawat dan memelihara pesawat dengan biaya sendiri;
- iv. Mengasuransikan pesawat;
- v. Menanggung segala resiko terkait dengan setiap kerugian, kerusakan, kehilangan, pembajakan, penyitaan, atau pengambilalihan atas pesawat.

Jaminan Produsen (Manufacturer Warranty):

Apabila masa sewa telah berakhir, Perseroan dengan ini mengalihkan dan setuju untuk mengalihkan kepada Alberta atau pihak yang ditunjuk Alberta, keuntungan dari seluruh jaminan penyedia yang dapat dialihkan dan ganti rugi yang diberikan kepadanya.

Janji-janji:

Perseroan berjanji untuk:

- i. Menjaga rasio keuangan berdasarkan perjanjian sewa;
- ii. Tidak mendistribusikan dividen sepanjang laba ditanam kembali pada waktu yang relevan adalah sama dengan atau kurang dari nol dan memastikan bahwa, segera setelah pembayaran distribusi dividen kepada pemegang sahamnya, persentase minimum kas tidak kurang dari 6%;
- iii. tidak menjadikan pesawat sebagai jaminan;
- iv. tidak menjual, mengalihkan pesawat tanpa persetujuan dari Alberta;
- v. mengeluarkan surat kuasa untuk deregistrasi pesawat;
- vi. mematuhi peraturan perundang-undangan yang berlaku;
- vii. membayar pajak.

Berikut ini adalah rincian masing-masing perjanjian sewa pesawat:

No.	Model dan Nomor Seri Pesawat dan Mesin	Judul Perjanjian	Jangka Waktu Sewa
1.	CRJ1000 dengan nomor seri manufaktur 19025	Aircraft Lease Agreement	120 bulan sejak Delivery Date, yaitu sejak 7 Desember 2012
2.	PK-GRA CRJ1000 dengan nomor seri manufaktur 19026	Aircraft Lease Agreement	120 bulan sejak Delivery Date, yaitu sejak 7 Desember 2012
3.	PK-GRC CRJ1000 dengan nomor seri manufaktur 19027	Aircraft Lease Agreement	120 bulan sejak Delivery Date, yaitu sejak 7 Desember 2012
	PK-GRE		

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

b. NAC Aviation France 1 SAS ("NAC")

Perseroan telah menandatangani 12 (dua belas) perjanjian sewa operasional dengan NAC untuk 12 pesawat CRJ1000 dimana dalam perjanjian-perjanjian tersebut diatur bahwa Perseroan selaku Penyewa atau Lessee, menyewa dari NAC, selaku pihak yang menyewakan atau Lessor pesawat sebagaimana diuraikan dalam tabel di bawah ini dan NAC menyewakan pesawat tersebut kepada Perseroan. Syarat-syarat dan ketentuan dalam perjanjian-perjanjian tersebut secara umum antara lain adalah sebagai berikut:

Hak dan Kewajiban Perseroan:

Hak dan kewajiban Perseroan antara lain adalah sebagai berikut:

- i. Melakukan pembayaran sewa pesawat termasuk *security deposit* sebagai jaminan atas pemenuhan kewajiban Perseroan;
- ii. Menanggung semua biaya yang terkait dengan pengoperasian pesawat sepanjang masa sewa;
- iii. Merawat dan memelihara pesawat dengan biaya sendiri;
- iv. Mengasuransikan pesawat;
- v. Menanggung segala resiko terkait dengan setiap kerugian, kerusakan, kehilangan, pembajakan, penyitaan, atau pengambilalihan atas pesawat.

Kejadian Kelalaian:

- i. Penyewa lalai untuk melakukan pembayaran sewa yang telah dijadwalkan dan ditetapkan dalam perjanjian sewa.
- ii. Penyewa lalai untuk mengasuransikan pesawat atau lalai menjaga pesawat untuk senantiasa diasuransikan.
- iii. Penyewa lalai untuk menerima penyerahan pesawat sebagaimana diperjanjikan, lalai menyediakan laporan status pemeliharaan pesawat atau pembaharuan sertifikat asuransi atau mengembalikan pesawat pada saat berakhirnya jangka waktu sewa dalam kondisi yang telah disepakati para pihak.
- iv. Penyewa lalai melaksanakan kewajibannya berdasarkan perjanjian sewa.
- v. Adanya pernyataan atau jaminan yang tidak benar atau tidak akurat mengarahkan kepada keadaan yang tidak sebenarnya secara material pada saat pernyataan atau jaminan tersebut dibuat.
- vi. Adanya persetujuan, ijin-ijin, sertifikat atau pendaftaran atas perjanjian sewa yang diperoleh oleh Penyewa, atau yang dipersyaratkan untuk diperoleh Penyewa sehubungan dengan perjanjian sewa yang dicabut, dibatalkan, disuspensi, ditarik kembali, diakhiri atau tidak diperpanjang atau tidak diperbaharui atau berhenti berlaku secara sah atau diubah dengan cara yang menurut pendapat Lessor berdampak material terhadap kemampuan Penyewa untuk memenuhi kewajibannya berdasarkan perjanjian sewa.
- vii. Penyewa menghentikan kegiatan usahanya baik untuk sementara maupun seterusnya.
- viii. Adanya perubahan pengendali dalam Perseroan tersetujuan tertulis dari NAC.
- ix. Perseroan menunda kewajiban melakukan pembayaran atau memenuhi setiap kewajiban atau tagihan ketika telah jatuh tempo.
- x. Terjadi setiap perubahan yang mengakibatkan kerugian material dan berdasarkan penilaian Lessor hal tersebut dapat mempengaruhi secara negative keadaan keuangan Perseroan.

Negara pendaftaran pesawat:

Indonesia

Penyewaan Kembali (Sublease):

Penyewa tidak boleh menyewakan kembali Pesawat tanpa persetujuan tertulis dari NAC.

Pemeliharaan Pesawat:

Selama jangka waktu sewa, Penyewa akan, dengan biaya sendiri, memelihara, memperbaiki, melakukan service, *overhaul*, tes, dan memodifikasi Pesawat dan mesin-mesin pesawat sesuai dengan syarat dan ketentuan yang diatur dalam perjanjian.

Asuransi:

Penyewa selama jangka waktu sewa berkewajiban menutup asuransi atas Pesawat dan mesin-mesinnya.

Resiko:

Penyewa menanggung segala resiko kerugian, pengerusakan, pencurian, pembajakan, penyitaan, pengambilalihan dan kerusakan Pesawat.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

Berikut perjanjian sewa operasional pesawat antara Perseroan dengan NAC:

No.	Model dan Nomor Seri Pesawat dan Mesin	Judul Perjanjian	Nilai Sewa	Jangka Waktu Sewa
1.	CRJ1000 dengan nomor seri manufaktur 19028 atau P0001-12-2012 PK-GRF	Aircraft Lease Agreement No. DS/PERJ/DE-3285/2012 tanggal 19 Juni 2012	Sewa sebesar USD250.152 per bulan.	yaitu sejak 7 Desember 2012
2.	CRJ1000 dengan nomor seri manufaktur 19029 atau P0002-12-2012 PK-GRG	Aircraft Lease Agreement No. DS/PERJ/DE-3296/2012 tanggal 19 Juni 2012	Sewa sebesar USD250.152 per bulan.	yaitu sejak 12 Desember 2012
3.	CRJ1000 dengan nomor seri manufaktur 19030 atau P0003-12-2012 PK-GRH	Aircraft Lease Agreement No. DS/PERJ/DE-3297/2012 tanggal 19 Juni 2012	Sewa sebesar USD250.152 per bulan.	yaitu sejak 7 Maret 2013
4.	CRJ1000 dengan nomor seri manufaktur P0004-12-2012 PK – GRI	Aircraft Lease Agreement No. DS/PERJ/DE-3298/2012 tanggal 19 Juni 2012	Sewa sebesar USD250.152 per bulan.	yaitu sejak April 2013
5.	CRJ1000 dengan nomor seri manufaktur P0005-12-2012	Aircraft Lease Agreement No. DS/PERJ/DE-3299/2012 tanggal 19 Juni 2012	Sewa sebesar USD250.152 per bulan.	yaitu sejak Mei 2013 <u>Catatan:</u> Pesawat belum diserahkan sehingga kode pendaftaran belum tersedia.
6.	CRJ1000 dengan nomor seri manufaktur P0006-12-2012	Aircraft Lease Agreement No. DS/PERJ/DE-3300/2012 tanggal 19 Juni 2012	Deposit sebesar USD249.500. USD250.152 per bulan.	yaitu sejak Juni 2013 <u>Catatan:</u> Pesawat belum diserahkan sehingga kode pendaftaran belum tersedia.
7.	CRJ1000 dengan nomor seri manufaktur P0007-12-2012	Aircraft Lease Agreement No. DS/PERJ/DE-3301/2012 tanggal 19 Juni 2012	Deposit sebesar USD249.500. USD250.152 per bulan.	yaitu sejak Juli 2013 <u>Catatan:</u> Pesawat belum diserahkan sehingga kode pendaftaran belum tersedia.
8.	CRJ1000 dengan nomor seri manufaktur P0008-12-2012	Aircraft Lease Agreement No. DS/PERJ/DE-3302/2012 tanggal 19 Juni 2012	Deposit sebesar USD249.500. USD250.152 per bulan.	yaitu sejak April 2014 <u>Catatan:</u> Pesawat belum diserahkan sehingga kode pendaftaran belum tersedia.
9.	CRJ1000 dengan nomor seri manufaktur P0009-12-2012	Aircraft Lease Agreement No. DS/PERJ/DE-3303/2012 tanggal 19 Juni 2012	Deposit sebesar USD249.500. USD250.152 per bulan.	yaitu sejak Mei 2014 <u>Catatan:</u> Pesawat belum diserahkan sehingga kode pendaftaran belum tersedia.
10.	CRJ1000 dengan nomor seri manufaktur P0010-12-2012	Aircraft Lease Agreement No. DS/PERJ/DE-3304/2012 tanggal 19 Juni 2012	Deposit sebesar USD249.500. USD250.152 per bulan.	144 bulan sejak Delivery Date, yaitu sejak Maret 2015 <u>Catatan:</u> Pesawat belum diserahkan sehingga kode pendaftaran belum tersedia.
11.	CRJ1000 dengan nomor seri manufaktur P0011-12-2012	Aircraft Lease Agreement No. DS/PERJ/DE-3305/2012 tanggal 19 Juni 2012	Deposit sebesar USD249.500. USD250.152 per bulan.	yaitu sejak April 2015 <u>Catatan:</u>
12.	CRJ1000 dengan nomor seri manufaktur P0012-12-2012	Aircraft Lease Agreement No. DS/PERJ/DE-3306/2012 tanggal 19 Juni 2012	Deposit sebesar USD249.500. USD250.152 per bulan.	144 bulan sejak Delivery Date, yaitu sejak Mei 2015 <u>Catatan:</u> Pesawat belum diserahkan sehingga kode pendaftaran belum tersedia.

c. ALS France S.A.R.L. (“ALS”)

Perseroan telah menandatangani 2 (dua) perjanjian sewa operasional dengan ALS untuk 2 pesawat dimana dalam perjanjian-perjanjian tersebut diatur bahwa Perseroan selaku Penyewa atau Lessee, menyewa dari ALS, selaku pihak yang menyewakan atau Lessor pesawat sebagaimana diuraikan dalam tabel di bawah ini dan ALS menyewakan pesawat tersebut kepada Perseroan. Syarat-syarat dan ketentuan dalam perjanjian-perjanjian tersebut secara umum antara lain adalah sebagai berikut:

Hak dan Kewajiban Perseroan:

Hak dan kewajiban Perseroan antara lain adalah sebagai berikut:

- i. Melakukan pembayaran sewa pesawat termasuk *security deposit* sebagai jaminan atas pemenuhan kewajiban Perseroan;
- ii. Menanggung semua biaya yang terkait dengan pengoperasian pesawat sepanjang masa sewa;
- iii. Merawat dan memelihara pesawat dengan biaya sendiri;
- iv. Mengasuransikan pesawat;
- v. Menanggung segala resiko terkait dengan setiap kerugian, kerusakan, kehilangan, pembajakan, penyitaan, atau pengambilalihan atas pesawat.

Kejadian Kelalaian:

- i. Penyewa lalai untuk melakukan pembayaran sewa yang telah dijadwalkan dan ditetapkan dalam perjanjian sewa.
- ii. Penyewa lalai untuk mengasuransikan pesawat atau lalai menjaga pesawat untuk senantiasa diasuransikan.
- iii. Penyewa lalai untuk menerima penyerahan pesawat sebagaimana diperjanjikan, lalai menyediakan laporan status pemeliharaan pesawat atau pembaharuan sertifikat asuransi atau mengembalikan pesawat pada saat berakhirnya jangka waktu sewa dalam kondisi yang telah disepakati para pihak.
- iv. Penyewa lalai melaksanakan kewajibannya berdasarkan perjanjian sewa.
- v. Adanya pernyataan atau jaminan yang tidak benar atau tidak akurat mengarahkan kepada keadaan yang tidak sebenarnya secara material pada saat pernyataan atau jaminan tersebut dibuat.
- vi. Adanya persetujuan, ijin-ijin, sertifikat atau pendaftaran atas perjanjian sewa yang diperoleh oleh Penyewa, atau yang dipersyaratkan untuk diperoleh Penyewa sehubungan dengan perjanjian sewa yang dicabut, dibatalkan, disuspensi, ditarik kembali, diakhiri atau tidak diperpanjang atau tidak diperbaharui atau berhenti berlaku secara sah atau diubah dengan cara yang menurut pendapat Lessor berdampak material terhadap kemampuan Penyewa untuk memenuhi kewajibannya berdasarkan perjanjian sewa.
- vii. Penyewa menghentikan kegiatan usahanya baik untuk sementara maupun seterusnya.
- viii. Adanya perubahan pengendali dalam Perseroan tersetujui tertulis dari ALS.
- ix. Perseroan menunda kewajiban melakukan pembayaran atau memenuhi setiap kewajiban atau tagihan ketika telah jatuh tempo.
- x. Terjadi setiap perubahan yang mengakibatkan kerugian material dan berdasarkan penilaian Lessor hal tersebut dapat mempengaruhi secara negative keadaan keuangan Perseroan.

Negara pendaftaran pesawat:

Indonesia

Jaminan Manufaktur:

Selama jangka waktu sewa, dan selama tidak terjadi wanprestasi, ALS akan membuat tersedia kepada Penyewa segala jaminan yang ada dan segala pendukung produk sehubungan dengan Pesawat yang diberikan kepada ALS oleh *manufacturer, supplier*, pemelihara, atau kontraktor lain atas Pesawat sepanjang diperbolehkan oleh ALS.

Penyewaan Kembali (*Sublease*):

Penyewa tidak boleh menyewakan kembali Pesawat tanpa persetujuan tertulis dari ALS.

Pemeliharaan Pesawat:

Selama jangka waktu sewa, Penyewa akan, dengan biaya sendiri, memelihara, memperbaiki, melakukan service, *overhaul*, tes, dan memodifikasi Pesawat dan mesin-mesin pesawat sesuai dengan syarat dan ketentuan yang diatur dalam perjanjian.

Asuransi:

Penyewa selama jangka waktu sewa berkewajiban menutup asuransi atas Pesawat dan mesin-mesinnya.

Resiko:

Penyewa menanggung segala resiko kerugian, pengerusakan, pencurian, pembajakan, penyitaan, pengambil alihan dan kerusakan Pesawat

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

Berikut perjanjian sewa operasional pesawat antara Perseroan dengan ALS:

No.	Model dan Nomor Seri Pesawat dan Mesin	Judul Perjanjian	Nilai Sewa	Jangka Waktu Sewa	Pemilik Pesawat
1.	30876 Mesin Tipe CFM56-7B27 SAC No. Seri 88173 dan 888188 PK-GER		USD305.000 per bulan dibayar dimuka.	yaitu sejak tanggal 11 Agustus 2009 sampai dengan 10 Agustus 2015	Eden Irish Aircraft Leasing MSN 30876 Limited
2.	B737-300 dengan nomor seri manufaktur 25039 Mesin Tipe CFM56-3B2 No. Seri 724892 dan 725897 PK-GHW	Aircraft Operating Lease Agreement MSN 25039 No. DS/PERJ/DN-3004/2008 tanggal 23 Januari 2008	USD170.000 per bulan di bayar di muka ditambah biaya pemeliharaan		ALS Irish Aircraft Leasing MSN 25039 LTD

d. Perjanjian Sewa Operasi Pesawat B737-300 MSN 26440 No. DS/PERJ/DN-3006/2008 tanggal 23 Januari 2008

Para Pihak:

- i. Perseroan sebagai Penyewa;
- ii. AerCo France S.A.R.L. sebagai pihak yang Menyewakan ("Aerco")

Ruang lingkup:

Penyewa sepakat untuk menyewa pesawat dari Aerco dan Aerco sepakat untuk menyewakan pesawat kepada Penyewa.

Obyek Sewa:

1 pesawat Boeing 737-300 No Seri Manufaktur: 26440 dan 2 mesin tipe CFM56-3B2 dengan nomor seri 726422 dan 726649, PK-GHX.

Biaya sewa per bulan:

Sebagaimana diatur dalam perjanjian.

Pembayaran Bunga Keterlambatan:

Sebagaimana diatur dalam perjanjian.

Jangka waktu sewa:

72 bulan sejak diserahkan pesawata kepada Penyewa atau sejak tanggal 2 April 2008 sampai dengan tanggal 1 April 2014.

Pemilik:

Aerco Limited.

Hak dan Kewajiban Perseroan:

- i. Hak dan kewajiban Perseroan antara lain adalah sebagai berikut:
- ii. Melakukan pembayaran sewa pesawat termasuk *security deposit* sebagai jaminan atas pemenuhan kewajiban Perseroan.
- iii. Menanggung semua biaya yang terkait dengan pengoperasian pesawat sepanjang masa sewa.
- iv. Merawat dan memelihara pesawat dengan biaya sendiri.
- v. Mengasuransikan pesawat.
- vi. Menanggung segala resiko terkait dengan setiap kerugian, kerusakan, kehilangan, pembajakan, penyitaan, atau pengambilalihan atas pesawat.

Tanggal Pengakhiran:

- i. Pada tanggal berakhirnya jangka waktu sewa.
- ii. Jika terjadi pembatalan perjanjian sebagaimana diatur dalam perjanjian, pada tanggal pemberitahuan tertulis diberikan.

- iii. Jika terdapat kerugian total pada pesawat setelah penyerahan pesawat, pada tanggal dimana pembayaran penuh diberikan kepada dan diterima oleh Lessor.
- iv. Jika Aerco, memutuskan perjanjian sehubungan dengan kejadian kelalaian yang dilakukan Penyewa.

Jaminan Manufaktur:

Selama jangka waktu sewa, dan selama tidak terjadi wanprestasi, Aerco akan membuat tersedia kepada Penyewa segala jaminan yang ada dan segala pendukung produk sehubungan dengan Pesawat yang diberikan kepada Aerco oleh Manufacturer, supplier, pemelihara, atau kontraktor lain atas Pesawat sepanjang Aerco diperbolehkan.

Penyewaan Kembali (Sublease):

Penyewa tidak boleh menyewakan kembali Pesawat tanpa persetujuan tertulis dari Aerco.

Pemeliharaan Pesawat:

Selama jangka waktu sewa, Penyewa akan, dengan biaya sendiri, memelihara, memperbaiki, melakukan service, overhaul, tes, dan memodifikasi Pesawat dan mesin-mesin pesawat sesuai dengan syarat dan ketentuan yang diatur dalam perjanjian.

Asuransi:

Penyewa selama jangka waktu sewa berkewajiban menutup asuransi atas Pesawat dan mesin-mesinnya.

Resiko:

Penyewa menanggung segala resiko kerugian, pengrusakan, pencurian, pembajakan, penyitaan, pengambilalihan dan kerusakan Pesawat.

Kerahasiaan:

Seluruh informasi dalam perjanjian merupakan informasi rahasia dan tidak boleh dibuka kepada pihak lain (kecuali kepada auditor, penasehat hukum atau sebagaimana disyaratkan sehubungan dengan penasehat hukum) tanpa persetujuan tertulis dari pihak lainnya. Jika keterbukaan disyaratkan oleh ketentuan peraturan perundang-undangan, maka para pihak akan memberlakukan ketentuan-ketentuan yang bersifat komersial saja sebagai informasi yang perlu dirahasiakan.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

e. Perjanjian Sewa Operasi Pesawat (*Aircraft Lease Agreement*) No. DS/PERJ/DZ-3351/2010

Para Pihak

- i. Perseroan sebagai Penyewa.
- ii. ILFC France SARL sebagai lessor ("ILFC France").

Objek Sewa

1 pesawat Boeing 737-800

Jangka Waktu Sewa

10 tahun terhitung sejak 21 Juni 2011 sampai dengan 20 Juni 2021

Hak dan Kewajiban Perseroan:

Hak dan kewajiban Perseroan antara lain adalah sebagai berikut:

- i. Melakukan pembayaran sewa pesawat termasuk security deposit sebagai jaminan atas pemenuhan kewajiban Perseroan.
- ii. Menanggung semua biaya yang terkait dengan pengoperasian pesawat sepanjang masa sewa.
- iii. Merawat dan memelihara pesawat dengan biaya sendiri.
- iv. Mengasuransikan pesawat.
- v. Menanggung segala resiko terkait dengan setiap kerugian, kerusakan, kehilangan, pembajakan, penyitaan, atau pengambilalihan atas pesawat.

Tanggal Pengakhiran:

- i. Pada tanggal berakhirnya jangka waktu sewa.
- ii. Jika terjadi pembatalan perjanjian sebagaimana diatur dalam perjanjian sehubungan dengan penundaan penyerahan pesawat, pada tanggal pemberitahuan tertulis diberikan.
- iii. Jika terdapat kerugian total pada pesawat sebelum tanggal penyerahan pesawat.
- iv. Jika terdapat kerugian total pada pesawat setelah penyerahan pesawat, pada tanggal dimana pembayaran penuh diberikan kepada dan diterima oleh ILFC France.
- v. Jika ILFC France, memutuskan perjanjian sehubungan dengan kejadian kelalaian yang dilakukan Penyewa.
- vi. Setelah jangka waktu sewa, Lessor mengambilalih pesawat atau ILFC France mengakhiri perjanjian dan mengambilalih penguasaan dan pengendalian atas pesawat sehubungan dengan kejadian kelalaian.

Jaminan Manufaktur:

Selama jangka waktu sewa, dan selama tidak terjadi wanprestasi, ILFC France akan membuat tersedia kepada Penyewa segala jaminan yang ada dan segala pendukung produk sehubungan dengan Pesawat yang diberikan kepada ILFC France oleh Manufacturer, supplier, pemelihara, atau segala jaminan manufaktur lain atas Pesawat yang dapat dialihkan oleh ILFC France kepada Perseroan.

Biaya Operasi Pesawat:

Penyewa akan membayar segala biaya yang muncul sehubungan dengan operasional pesawat selama jangka waktu sewa sampai dengan tanggal pengakhiran sewa termasuk namun tidak terbatas pada biaya-biaya sehubungan dengan kru pesawat, personil kabin, bahan bakar, minyak, pelumas, pemeliharaan, asuransi, penyimpanan, pendaratan dan biaya navigasi, biaya airport, jasa penumpang dan segala biaya-biaya dalam jenis apapun baik secara langsung maupun tidak langsung berkaitan dengan penggunaan, pergerakan dan operasional pesawat.

Penyewaan Kembali:

Penyewa tidak akan menyewakan kembali atau berpisah dengan pesawat (kecuali sehubungan dengan pemeliharaan dan perbaikan pesawat) tanpa persetujuan tertulis terlebih dahulu dari ILFC France.

Asuransi:

Penyewa selama jangka waktu sewa berkewajiban menutup asuransi atas Pesawat dan mesin-mesinnya.

Resiko:

Penyewa menanggung segala resiko kerugian, pengrusakan, pencurian, pembajakan, penyitaan, pengambil alihan dan kerusakan Pesawat.

Pembatasan:

- i. Penyewa tidak akan menjual atau menyerahkan secara substansial seluruh aset dan properti atau melakukan merger atau konsolidasi dengan pihak lain jika (a) kejadian kelalaian sedang terjadi, (b) kejadian kelalaian akan terjadi sehubungan dengan dilakukannya penjualan, merger dan konsolidasi, atau (c) segera setelah penjualan, merger, atau konsolidasi, nilai perusahaan (*net worth*) dari penyewa menjadi lebih kecil dari *net worth* Penyewa.
- ii. Penyewa tidak akan tanpa persetujuan dari ILFC France, menyerahkan, mengalihkan atau melepaskan penguasaan atas pesawat.
- iii. Penyewa tidak akan membebani pesawat dengan jaminan kecuali dengan jaminan yang dipekenankan oleh ILFC France sehubungan dengan pesawat, hak atas pesawat, dan bunga-bunga yang terkait didalamnya.

Kerahasiaan:

Seluruh informasi dalam perjanjian merupakan informasi rahasia dan tidak boleh dibuka kepada pihak lain (kecuali kepada auditor, penasehat hukum atau sebagaimana disyaratkan dalam ketentuan perundang-undangan) tanpa persetujuan tertulis dari pihak lainnya. Jika keterbukaan disyaratkan oleh ketentuan peraturan perundang-undangan, maka para pihak akan memberlakukan ketentuan-ketentuan yang bersifat komersial saja sebagai informasi yang perlu dirahasiakan.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

f. International Lease Finance Corporation ("ILFC")

Perseroan telah mengadakan 4 perjanjian sewa operasional dengan ILFC untuk 4 pesawat dimana dalam perjanjian-perjanjian tersebut diatur bahwa Perseroan menyewa dari ILFC pesawat sebagaimana diuraikan dalam tabel di bawah ini dan ILFC menyewakan pesawat tersebut kepada Perseroan. Syarat-syarat dan ketentuan dalam perjanjian-perjanjian tersebut secara umum antara lain adalah sebagai berikut:

Hak dan Kewajiban Perseroan:

Hak dan kewajiban Perseroan antara lain adalah sebagai berikut:

- i. Melakukan pembayaran sewa pesawat termasuk security deposit sebagai jaminan atas pemenuhan kewajiban Perseroan.
- ii. Menanggung semua biaya yang terkait dengan pengoperasian pesawat sepanjang masa sewa.
- iii. Merawat dan memelihara pesawat dengan biaya sendiri.
- iv. Mengasuransikan pesawat.
- v. Menanggung segala resiko terkait dengan setiap kerugian, kerusakan, kehilangan, pembajakan, penyitaan, atau pengambilalihan atas pesawat.

Tanggal Pengakhiran:

- i. Pada tanggal berakhirnya jangka waktu sewa.
- ii. Jika terjadi pembatalan perjanjian sebagaimana diatur dalam perjanjian sehubungan dengan penundaan penyerahan pesawat, pada tanggal pemberitahuan tertulis diberikan.
- iii. Jika terdapat kerugian total pada pesawat sebelum tanggal penyerahan pesawat.
- iv. Jika terdapat kerugian total pada pesawat setelah penyerahan pesawat, pada tanggal dimana pembayaran penuh diberikan kepada dan diterima oleh ILFC.
- v. Jika ILFC, memutuskan perjanjian sehubungan dengan kejadian kelalaian yang dilakukan Penyewa.
- vi. Setelah jangka waktu sewa, Lessor mengambilalih pesawat atau ILFC mengakhiri perjanjian dan mengambilalih penguasaan dan pengendalian atas pesawat sehubungan dengan kejadian kelalaian.

Jaminan Manufaktur:

Selama jangka waktu sewa, dan selama tidak terjadi wanprestasi, ILFC akan membuat tersedia kepada Penyewa segala jaminan yang ada dan segala pendukung produk sehubungan dengan Pesawat yang diberikan kepada ILFC oleh *manufacturer, supplier*, pemelihara, atau segala jaminan manufaktur lain atas Pesawat yang dapat dialihkan oleh ILFC kepada Perseroan.

Biaya Operasi Pesawat:

Penyewa akan membayar segala biaya yang muncul sehubungan dengan operasional pesawat selama jangka waktu sewa sampai dengan tanggal pengakhiran sewa termasuk namun tidak terbatas pada biaya-biaya sehubungan dengan kru pesawat, personil kabin, bahan bakar, minyak, pelumas, pemeliharaan, asuransi, penyimpanan, pendaratan dan biaya navigasi, biaya airport, jasa penumpang dan segala biaya-biaya dalam jenis apapun baik secara langsung maupun tidak langsung berkaitan dengan penggunaan, pergerakan dan operasional pesawat.

Penyewaan Kembali:

Penyewa tidak akan menyewakan kembali atau berpisah dengan pesawat (kecuali sehubungan dengan pemeliharaan dan perbaikan pesawat) tanpa persetujuan tertulis terlebih dahulu dari ILFC.

Asuransi:

Penyewa selama jangka waktu sewa berkewajiban menutup asuransi atas Pesawat dan mesin-mesinnya.

Resiko:

Penyewa menanggung segala resiko kerugian, pengrusakan, pencurian, pembajakan, penyitaan, pengambil alihan dan kerusakan Pesawat.

Pembatasan:

- i. Penyewa tidak akan menjual atau menyerahkan secara substansial seluruh aset dan properti atau melakukan merger atau konsolidasi dengan pihak lain jika (a) kejadian kelalaian sedang terjadi, (b) kejadian kelalaian akan terjadi sehubungan dengan dilakukannya penjualan, merger dan konsolidasi, atau (c) segera setelah penjualan, merger, atau konsolidasi, nilai perusahaan (*net worth*) dari penyewa menjadi lebih kecil dari *net worth* Penyewa.

- ii. Penyewa tidak akan tanpa persetujuan dari ILFC, menyerahkan, mengalihkan atau melepaskan penguasaan atas pesawat.
- iii. Penyewa tidak akan membebani pesawat dengan jaminan kecuali dengan jaminan yang dipekenankan oleh ILFC sehubungan dengan pesawat, hak atas pesawat, dan bunga-bunga yang terkait didalamnya.

Kerahasiaan:

Seluruh informasi dalam perjanjian merupakan informasi rahasia dan tidak boleh dibuka kepada pihak lain (kecuali kepada auditor, penasehat hukum atau sebagaimana disyaratkan dalam ketentuan perundang-undangan) tanpa persetujuan tertulis dari pihak lainnya. Jika keterbukaan disyaratkan oleh ketentuan peraturan perundang-undangan, maka para pihak akan memberlakukan ketentuan-ketentuan yang bersifat komersial saja sebagai informasi yang perlu dirahasiakan.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

Berikut perjanjian sewa operasional pesawat antara Perseroan dengan ILFC:

No.	Model dan Nomor Seri Pesawat	Judul Perjanjian	Jangka Waktu Sewa	Pemilik Pesawat
1.	PK-GEH	Perjanjian Sewa Pesawat Udara MSN 30643 No. DS/PERJ/DZ-3132/2008 tanggal 27 Juni 2008	8 tahun sejak <i>delivery date</i> yaitu sejak tanggal 10 Juli 2008 sampai dengan tanggal 9 Juli 2016	International Lease Finance Corporation
2.	PK-GEG	Perjanjian Sewa Pesawat MSN 30033 No. DS/PERJ/DZ-3131/2008 tanggal 27 Juni 2008 sebagaimana dilengkapi dengan <i>Side Letter</i> No. DS/PERJ/DZ-3134/2008 tanggal 27 Juni 2008	8 tahun sejak <i>delivery date</i> yaitu sejak tanggal 2 September 2008 sampai dengan tanggal 1 September 2016	International Lease Finance Corporation
3.	PK-GPJ	Perjanjian Sewa Pesawat Udara MSN 988 No. DS/PERJ/DZ-3074/2009 tanggal 6 April 2009 sebagaimana diubah dengan Amandemen 1 atas Perjanjian Sewa Pesawat Udara No. DS/PERJ/AMEND-1/DZ-3074/2009 bulan April 2009	86 bulan sejak <i>delivery date</i> , yaitu tanggal 24 April 2009 atau sampai dengan tanggal 23 Juni 2016	International Lease Finance Corporation
4.	PK-GPK	Perjanjian Sewa Pesawat Udara MSN 1028 No. DS/PERJ/DZ-3075/2009 tanggal 6 April 2009 sebagaimana diubah dengan Amandemen 1 atas Perjanjian Sewa Pesawat Udara tanggal 21 Juli 2009	7 tahun sejak <i>delivery date</i> , yaitu tanggal 21 Juli 2009 sampai dengan tanggal 20 Juli 2016	International Lease Finance Corporation

g. Perjanjian Sewa Operasional Pesawat MSN 1020 No. 05/PERJ/DZ-3126/2009 tanggal 3 Juni 2009.

Para Pihak:

- i. Perseroan sebagai Penyewa.
- ii. Nice Location S.A.R.L sebagai Pihak yang Menyewakan (Lessor).

Ruang Lingkup:

Penyewa sepakat untuk menyewa pesawat dari Lessor dan Lessor sepakat untuk menyewakan pesawat kepada Penyewa.

Obyek Sewa:

1 pesawat Airbus 330-200 MSN 1020.

Pembayaran Bunga Keterlambatan:

Sebagaimana diatur dalam perjanjian.

Jangka waktu sewa:

84 bulan sejak *delivery date*, yaitu tanggal 29 Juni 2009 sampai dengan tanggal 28 Juni 2016.

Jadwal Penyerahan Pesawat:
Juni 2009 di Blagnac, Perancis.

Pemilik:
Jet Stream Aircraft Leasing Limited.

Tanggal Pengakhiran:

- i. Pada tanggal berakhirnya jangka waktu sewa.
- ii. Jika terjadi pembatalan perjanjian sebagaimana diatur dalam perjanjian, pada tanggal pemberitahuan tertulis diberikan.
- iii. Jika terdapat kerugian total pada pesawat setelah penyerahan pesawat, pada tanggal dimana pembayaran penuh diberikan kepada dan diterima oleh *Lessor*.
- iv. Jika *Lessor*, memutuskan perjanjian sehubungan dengan kejadian kelalaian yang dilakukan Penyewa.

Jaminan Manufaktur:

Selama jangka waktu sewa, dan selama tidak terjadi wanprestasi, *Lessor* akan membuat tersedia kepada Penyewa segala jaminan yang ada dan segala pendukung produk sehubungan dengan Pesawat yang diberikan kepada *Lessor* oleh *manufacturer*, *supplier*, pemelihara, atau kontraktor lain atas Pesawat sepanjang *Lessor* diperbolehkan.

Penyewaan Kembali (*Sublease*):

Penyewa tidak boleh menyewakan kembali Pesawat tanpa persetujuan tertulis dari *Lessor*.

Pemeliharaan Pesawat:

Selama jangka waktu sewa, Penyewa akan, dengan biaya sendiri, memelihara, memperbaiki, melakukan *service*, *overhaul*, tes, dan memodifikasi Pesawat dan mesin-mesin pesawat sesuai dengan syarat dan ketentuan yang diatur dalam perjanjian.

Asuransi:

Penyewa selama jangka waktu sewa berkewajiban menutup asuransi atas Pesawat dan mesin-mesinnya.

Resiko:

Penyewa menanggung segala resiko kerugian, pengrusakan, pencurian, pembajakan, penyitaan, pengambilalihan dan kerusakan Pesawat.

Pengalihan:

Penyewa tidak boleh mengalihkan, menovasikan, menyerahkan, menjual atau memindahkan atau membebaskan sebagai jaminan atas segala hak-hak dan kewajiban yang dimilikinya berdasarkan perjanjian sewa.

Kerahasiaan:

Seluruh informasi dalam perjanjian merupakan informasi rahasia dan tidak boleh dibuka kepada pihak lain (kecuali kepada auditor, penasehat hukum atau sebagaimana disyaratkan sehubungan dengan penasehat hukum) tanpa persetujuan tertulis dari pihak lainnya. Jika keterbukaan disyaratkan oleh ketentuan peraturan perundang-undangan, maka para pihak akan memberlakukan ketentuan-ketentuan yang bersifat komersial saja sebagai informasi yang perlu dirahasiakan.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

h. Perjanjian Sewa Operasi Pesawat MSN 1052 No. DS/PERJ/DZ-3138/2009 tanggal 12 Juni 2009

Para Pihak

- i. Perseroan sebagai Penyewa;
- ii. Biarritz Location S.A.R.L sebagai Pihak Yang Menyewakan (*Lessor*).

Obyek Sewa:

1 pesawat Airbus 330-200 MSN 1052.

Pembayaran Bunga Keterlambatan:
Sebagaimana diatur dalam perjanjian.

Jangka waktu sewa:
84 bulan sejak *delivery date*, yaitu tanggal 30 Oktober 2009 sampai dengan tanggal 29 Oktober 2016.

Jadwal Penyerahan Pesawat:
Oktober 2009 di Blagnac, Perancis.

Pemilik:
Jet Stream Aircraft Leasing Limited, disewakan kepada Streamline Aircraft Leasing Limited, dan disewakan melalui sewa intermediasi kepada Biarritz Location S.A.R.L

Tanggal Pengakhiran:

- i. Pada tanggal berakhirnya jangka waktu sewa.
- ii. Jika terjadi pembatalan perjanjian sebagaimana diatur dalam perjanjian, pada tanggal pemberitahuan tertulis diberikan.
- iii. Jika terdapat kerugian total pada pesawat setelah penyerahan pesawat, pada tanggal dimana pembayaran penuh diberikan kepada dan diterima oleh *Lessor*.
- iv. Jika *Lessor*, memutuskan perjanjian sehubungan dengan kejadian kelalaian yang dilakukan Penyewa.

Jaminan Manufaktur:
Selama jangka waktu sewa, dan selama tidak terjadi wanprestasi, *Lessor* akan membuat tersedia kepada Penyewa segala jaminan yang ada dan segala pendukung produk sehubungan dengan Pesawat yang diberikan kepada *Lessor* oleh *manufacturer*, *supplier*, pemelihara, atau kontraktor lain atas Pesawat sepanjang *Lessor* diperbolehkan.

Penyewaan Kembali (*Sublease*):
Penyewa tidak boleh menyewakan kembali Pesawat tanpa persetujuan tertulis dari *Lessor*.

Pemeliharaan Pesawat:
Selama jangka waktu sewa, Penyewa akan, dengan biaya sendiri, memelihara, memperbaiki, melakukan *service*, *overhaul*, tes, dan memodifikasi Pesawat dan mesin-mesin pesawat sesuai dengan syarat dan ketentuan yang diatur dalam perjanjian.

Asuransi:
Penyewa selama jangka waktu sewa berkewajiban menutup asuransi atas Pesawat dan mesin-mesinnya.

Resiko:
Penyewa menanggung segala resiko kerugian, pengrusakan, pencurian, pembajakan, penyitaan, pengambilalihan dan kerusakan Pesawat.

Pengalihan:
Penyewa tidak boleh mengalihkan, menovasikan, menyerahkan, menjual atau memindahkan atau membebaskan sebagai jaminan atas segala hak-hak dan kewajiban yang dimilikinya berdasarkan perjanjian sewa.

Kerahasiaan:
Seluruh informasi dalam perjanjian merupakan informasi rahasia dan tidak boleh dibuka kepada pihak lain (kecuali kepada auditor, penasehat hukum atau sebagaimana disyaratkan sehubungan dengan penasehat hukum) tanpa persetujuan tertulis dari pihak lainnya. Jika keterbukaan disyaratkan oleh ketentuan peraturan perundang-undangan, maka para pihak akan memberlakukan ketentuan-ketentuan yang bersifat komersial saja sebagai informasi yang perlu dirahasiakan.

Hubungan Afiliasi:
Bukan merupakan pihak terafiliasi



i. **CIT Group Location (France) SAS (“CIT”) dan Centennial Aviation (France) 2 SARL (“CA2”)**

Perseroan telah mengadakan 6 perjanjian sewa operasional dengan CIT untuk 6 pesawat dan 1 perjanjian sewa operasional dengan CA2 untuk 1 pesawat, dimana dalam perjanjian-perjanjian tersebut diatur bahwa Perseroan menyewa dari CIT dan CA2 pesawat sebagaimana diuraikan dalam tabel di bawah ini dan CIT dan CA2 menyewakan pesawat tersebut kepada Perseroan. Syarat-syarat dan ketentuan dalam perjanjian-perjanjian tersebut secara umum antara lain adalah sebagai berikut:

Pengiriman Pesawat

Pesawat harus dikirimkan kepada Perseroan pada **Delivery Date** sesuai dengan kondisi. Sebelum pengiriman Pesawat, Perseroan berhak untuk melakukan pemeriksaan terhadap Pesawat dan memastikan bahwa Pesawat yang akan dikirim memenuhi persyaratan Perseroan (*pre-delivery inspections*). Kewajiban Lessor untuk mengirimkan Pesawat kepada Perseroan tunduk kepada hal-hal berikut:

- i. Pesawat telah memenuhi persyaratan Perseroan;
- ii. Tidak terjadi kejadian kelalaian; dan
- iii. Tidak terjadi perubahan material terhadap kondisi keuangan atau kondisi Perseroan dari sejak tanggal penandatanganan perjanjian sampai dengan tanggal pengiriman.

Pemeliharaan Pesawat:

Selama jangka waktu sewa, Perseroan akan, dengan biaya sendiri, memelihara, memperbaiki, melakukan service, *overhaul*, tes, dan memodifikasi Pesawat dan mesin-mesin pesawat sesuai dengan syarat dan ketentuan yang diatur dalam *Manufacture Repair Manuals*.

Kewajiban Perseroan:

- i. Menyampaikan laporan keuangan tahunan dalam jangka waktu 180 hari sejak berakhirnya periode laporan keuangan;
- ii. Menyampaikan laporan keuangan tengah tahunan dalam jangka waktu 60 hari setelah berakhirnya periode laporan keuangan;
- iii. Memberitakan adanya perkara litigasi atau sengketa di hadapan lembaga pemerintah yang berwenang yang dapat mempengaruhi kepemilikan pemilik atau penyewa atas Pesawat; dan
- iv. Menyampaikan laporan penggunaan pesawat.
- v. Perseroan berkewajiban untuk mengoperasikan Pesawat sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan menggunakan Pesawat sesuai dengan perizinan yang dimiliki;
- vi. Tidak menggunakan peralatan yang bertentangan dengan manual penggunaan atau instruksi, atau *airworthiness certificate*;
- vii. Memastikan bahwa seluruh karyawan yang berhubungan langsung dengan Pesawat memiliki kualifikasi dan izin sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
- viii. Menggunakan Pesawat semata-mata untuk mengangkut penumpang dan mengoperasikan cargo berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
- ix. Memperoleh dan mempertahankan seluruh perizinan yang diperlukan untuk menjalankan usahanya;
- x. Perseroan berkewajiban untuk memperbaiki dan mempertahankan Pesawat, berikut peralatannya sesuai dengan *Maintenance Program* dan *Manufacture's Repair Manual*;
- xi. Menjaga dan memelihara Pesawat, berikut peralatannya dalam kondisi yang baik;
- xii. Menyampaikan laporan keuangan tengah tahunan dan laporan keuangan tahunan kepada Lessor; dan
- xiii. Menyampaikan laporan penggunaan Pesawat.

Pendaftaran:

Pada saat pengiriman, Perseroan berkewajiban untuk mendaftarkan pesawat di Negara Republik Indonesia untuk kepentingan dari Lessor. Perseroan berkewajiban untuk mengeluarkan biaya yang diperlukan untuk mempertahankan pendaftaran tersebut selama jangka waktu sewa.

Pembatasan:

Penyewa tidak diperkenankan menghentikan baik secara sementara maupun seterusnya kegiatan usahanya sebagai perusahaan penerbangan penumpang maupun kargo komersial.

Asuransi:

Perseroan selama jangka waktu sewa berkewajiban menutup asuransi atas Pesawat dan mesin-mesinnya.

Resiko:

Penyewa menanggung segala resiko kerugian, pengrusakan, pencurian, pembajakan, penyitaan, pengambil alihan dan kerusakan Pesawat.

Kerahasiaan:

Penyewa akan berusaha sebaik-baiknya untuk menjaga kerahasiaan informasi-informasi yang bersifat komersil dalam perjanjian kecuali dengan persetujuan terlebih dahulu dari Lessor.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

Perjanjian dibawah memiliki ketentuan yang secara umum sama dengan perjanjian diatas:

No.	Model dan Nomor Seri Pesawat	Judul Perjanjian	Jangka Waktu Sewa	Pemilik Pesawat
1.	Airbus 330-200 PK-GPL	Aircraft Lease Agreement No. DS/PERJ/DZ-3305/2009 tanggal 24 November 2009	10 tahun sejak delivery date, yaitu tanggal 15 Desember 2010 sampai dengan tanggal 14 Desember 2020	CIT Aerospace International
2.	Boeing B737-800 PK-GEL	Aircraft Lease Agreement No. DS/PERJ/DZ-3196/2008 tanggal 5 Desember 2008 sebagaimana diubah terakhir kali dengan Aircraft Lease Amendment Agreement No. 2 tanggal 1 Oktober 2009	8 tahun sejak delivery date, yaitu tanggal 22 Januari 2009 sampai dengan tanggal 21 Januari 2017	CIT Aerospace International
3.	Boeing B737-800 PK-GEM	Aircraft Lease Agreement No. DS/PERJ/DZ-3197/2008 tanggal 5 Desember 2008 sebagaimana diubah terakhir kali dengan Lease Novation and Amendment Agreement tanggal 2 Februari 2011 <u>Catatan:</u> Pemberi sewa berubah dari CIT menjadi Centennial Aviation (France) 1 SARL	8 tahun sejak delivery date, yaitu tanggal 23 Maret 2009 sampai dengan tanggal 22 Maret 2017	CIT Aerospace International
4.	manufaktur No. 29929 PK-GEN	Aircraft Lease Agreement No. DS/PERJ/DZ-3193/2008 Agustus 2008 sebagaimana diubah terakhir kali dengan Lease Novation and Amendment Agreement tanggal 2 Februari 2011 <u>Catatan:</u> Pemberi sewa berubah dari CIT menjadi Centennial Aviation (France) 1 SARL	8 tahun sejak delivery date, yaitu tanggal 27 April 2009 sampai dengan tanggal 26 April 2017	CIT Aerospace International
5.	PK-GEO	Aircraft Lease Agreement No. DS/PERJ/DZ-3194/2008 tanggal 5 Desember 2008 sebagaimana diubah terakhir kali dengan Amendment Agreement No. 2 tanggal 1 Oktober 2009	8 tahun sejak delivery date, yaitu tanggal 19 Mei 2009 sampai dengan tanggal 18 Mei 2017	CIT Aerospace International
6.	PK-GEF	Aircraft Lease Agreement No. DS/PERJ/DZ-3195/2008 tanggal 5 Desember 2008 sebagaimana diubah terakhir kali dengan Lease Novation and Amendment Agreement No. DS/PERJ/DE-3091/2013 <u>Catatan:</u> Pemberi sewa berubah dari CIT menjadi La Victoire 3 Holding SARL	8 tahun sejak delivery date, yaitu tanggal 9 Februari 2009 sampai dengan tanggal 8 Februari 2017	CIT Aerospace International

No.	Model dan Nomor Seri Pesawat	Judul Perjanjian	Jangka Waktu Sewa	Pemilik Pesawat
7.	Airbus A330-200 PK-GPN	Aircraft Lease Agreement No. DS/PERJ/DZ-3643/2010 bulan Desember 2010 dengan CA2	10 tahun sejak delivery date, yaitu tanggal 10 November 2011 sampai dengan 9 November 2021	CIT Aerospace International

j. **GECAS (France) SARL ("GECAS")**

Perseroan telah mengadakan 14 perjanjian sewa operasional dengan GECAS untuk 14 pesawat dimana dalam perjanjian-perjanjian tersebut diatur bahwa Perseroan menyewa dari GECAS pesawat sebagaimana diuraikan dalam tabel di bawah ini dan GECAS menyewakan pesawat tersebut kepada Perseroan. Syarat-syarat dan ketentuan dalam perjanjian-perjanjian tersebut secara umum antara lain adalah sebagai berikut:

Habitual Base Pesawat Yang Disewa:

Jakarta, Indonesia.

Penggunaan Pokok Pesawat Tahunan:

3.000 *Flight Hours* setiap tahunnya dengan asumsi rasio 2 *flight hours to 1 cycle ratio* dimana jika penggunaan aktual melebihi penggunaan tersebut, Penyewa wajib tambahan biaya sewa sebagaimana dirinci dalam perjanjian.

Denda Keterlambatan Pembayaran:

3% (tiga persen) diatas *prime lending rate* Citibank, N.A.

Jaminan Manufaktur:

Selama jangka waktu sewa, dan selama tidak terjadi cidera janji, Lessor menyediakan kepada Penyewa segala jaminan yang ada dan segala pendukung produk sehubungan dengan Pesawat yang diberikan kepada Lessor oleh *manufacturer* Pesawat sepanjang Lessor diperbolehkan. Jika terjadi Peristiwa Cidera Janji yang berkelanjutan, Lessor berhak meminta pembayaran kembali dari Penyewa seluruh klaim sehubungan dengan jaminan *manufacturer* yang dibayarkan ke Penyewa sehubungan dengan cacat atas Pesawat yang belum sepenuhnya diperbaiki oleh Penyewa.

Penyewaan Kembali (*Sublease*):

Penyewa tidak boleh menyewakan kembali Pesawat tanpa persetujuan tertulis dari Lessor.

Pemeliharaan Pesawat:

Selama jangka waktu sewa, Penyewa akan, atas biaya sendiri, memelihara, memperbaiki, melakukan *service, overhaul*, atas Pesawat sesuai dengan program pemeliharaan dari Penyewa sehingga Pesawat dalam keadaan laik operasi dan memenuhi seluruh peraturan dan kualifikasi kelaikudaraan sesuai dengan syarat dan ketentuan lain yang diatur dalam perjanjian. Jika jumlah biaya sewa tambahan tidak mencukupi untuk menutup biaya perawatan pesawat, maka Penyewa wajib turut menanggung biaya perawatan sebagaimana dirinci dalam Perjanjian.

Asuransi:

Penyewa selama jangka waktu sewa berkewajiban menutup asuransi atas Pesawat sesuai dengan *best practice* dalam industri dan jika Penyewa dan syarat dan ketentuan yang diatur dalam perjanjian.

Resiko:

Penyewa menanggung segala resiko kerugian, pengrusakan, pencurian, pembajakan, penyitaan, pengambil alihan dan kerusakan Pesawat.

Ketentuan dan Janji

Perjanjian memuat ketentuan dan janji-janji Penyewa antara lain:

- Rent and interest coverage ratio* (sebagaimana didefinisikan dalam perjanjian) lebih dari 1.0:1 untuk tahun buku 2008 dan setelahnya;
- Penyewa tidak akan menyatakan dirinya sebagai pemilik Pesawat atau memiliki kepentingan ekonomis serupa dengan kepemilikan atas Pesawat untuk kepentingan perpajakan atau kepentingan lain;

- iii. Sehubungan dengan fasilitas pembiayaan dari ECA, FRN, Export Development Canada Loan, BNI, dan Bank Mandiri termasuk restrukturisasinya, kedudukan Lessor tidak tersubordinasi dari kreditur-kreditur tersebut dan Penyewa wajib memberitahukan kepada Lessor secara umum isi kesepakatan restrukturisasi.

Hak Pengakhiran Lebih Awal (*Early Termination Option*):

Tanpa mengesampingkan ketentuan-ketentuan lain di dalam perjanjian, Perseroan mempunyai hak untuk mengakhiri sewa atas Pesawat Yang Disewa pada atau setelah tahun ke-5 sejak pengiriman Pesawat yang Disewa (*Delivery Date*) ("**Early Termination Date**"), dengan ketentuan sebagai berikut:

- Perseroan akan menyediakan Lessor dengan suatu pemberitahuan tertulis ("**Termination Notice**") sehubungan dengan pelaksanaan *Early Termination Date* dalam jangka waktu paling lambat 9 (sembilan) bulan sebelum tanggal pelaksanaan *Early Termination Date* tersebut.
- Dalam jangka waktu 3 (tiga) hari kerja setelah menyerahkan *Termination Notice* sebagaimana yang disebutkan di atas, Lessee akan membayar Lessor dengan *Early Termination Fee* sebagaimana diperjanjikan.
- Tidak ada peristiwa Kejadian Yang Mengakhiri Sewa (*Event of Default*) yang terjadi dan berlangsung.

Letter of Quiet Enjoyment:

Sebelum tanggal penyerahan Pesawat Yang Disewa, Lessor akan menyediakan Perseroan dengan suatu *Letter of Quiet Enjoyment* dari Owner yang menyatakan sepanjang tidak ada peristiwa Kejadian Yang Mengakhiri Sewa (*Event of Default*), Owner tidak akan mencampuri hak-hak Perseroan untuk menguasai dan menggunakan Pesawat Yang Disewa sepanjang masa sewa.

Tempat Pengembalian Pesawat (*Redelivery Location*):

Jakarta, Indonesia, atau tempat lain yang disetujui antara Perseroan dan Lessor secara tertulis, dengan ketentuan dalam hal pada saat *redelivery* pemerintah Amerika Serikat atau *European Community* mengeluarkan larangan kunjungan ke Jakarta, maka dalam hal ini *Redelivery Location* adalah di Singapura (biaya pengangkutan Pesawat Yang Disewa menuju Singapura akan ditanggung oleh Lessor).

Penggantian Mesin (*Interchange of Engines and Parts*):

Disamping penggantian mesin oleh Lessee sebagaimana telah disetujui dalam Clause 8.11 *Common Terms Agreement*, Lessee diperbolehkan selama Jangka Waktu Sewa untuk mengganti mesin Pesawat Yang Disewa dengan mesin dengan tipe (jenis) yang sama (serta tahun dan kegunaan yang sama) yang dioperasikan oleh Lessee dan dimiliki oleh Owner atau perusahaan yang secara langsung atau tidak langsung dimiliki oleh General Electric Company, serta menempatkan kembali mesin yang lama pada pesawat pada tanggal berakhirnya perjanjian ini.

Cidera Janji:

Jika terjadi Peristiwa Cidera Janji, Lessor berhak untuk memutus perjanjian, mengajukan tuntutan hukum untuk memastikan Penyewa melaksanakan kewajibannya atau meminta ganti rugi menarik kembali Pesawat. Penyewa wajib untuk men-deregistrasi Pesawat atas permintaan Lessor.

Peristiwa cidera janji antara lain termasuk: (i) cidera janji silang (*cross default*), yaitu Penyewa cidera janji dalam perjanjian pembiayaan di atas USD5,000,000 (lima juta Dolar Amerika Serikat) saat jatuh tempo atau waktu lain yang lebih cepat; dan (ii) insolvensi, termasuk diantaranya Penyewa mengajukan permohonan penyelesaian kewajiban pembayaran (*voluntary scheme of arrangement*).

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

Perjanjian di bawah memiliki ketentuan yang secara umum sama dengan perjanjian diatas:

No.	Model dan Nomor Seri Pesawat	Judul Perjanjian	Jangka Waktu Sewa	Pemilik Pesawat
1.	Boeing B737-800 No. 29883 PK-GEI	Aircraft Specific Lease Agreement tanggal 4 Desember 2008	84 bulan sejak Rent Commencement Date, yaitu tanggal 12 Maret 2009 sampai dengan 11 Maret 2016	Celestial Aviation Trading 14 Limited
2.	Boeing 737-800 No. 33003 PK-GEJ	Aircraft Specific Lease Agreement tanggal 4 Desember 2008	84 bulan sejak Rent Commencement Date, yaitu tanggal 5 Mei 2009 sampai dengan 4 Mei 2016	Celestial Aviation Trading 14 Limited

No.	Model dan Nomor Seri Pesawat	Judul Perjanjian	Jangka Waktu Sewa	Pemilik Pesawat
3.	Boeing 737-800 No. 32659 PK-GEQ	Aircraft Specific Lease Agreement tanggal 18 Februari 2009	84 bulan sejak Rent Commencement Date, yaitu tanggal 8 Mei 2009 sampai dengan 11 Maret 2016	Celestial Aviation Trading 28 Limited
4.	Boeing B737-800 No. 39390 PK-GFC	Aircraft Specific Lease Agreement tanggal 19 Agustus 2009 sebagaimana diubah terakhir kali dengan Aircraft Lease Novation and Amendment Agreement tanggal 15 Maret 2011 Catatan: Pemberi sewa berubah dari GECAS menjadi BBAM Aircraft Holdings 130 SARL	144 bulan sejak Rent Commencement Date, yaitu tanggal 27 Juli 2010 sampai dengan 26 Juli 2022	Charlie Aircraft Management Limited
5.	Boeing B737-800 No. 36804 PK-GFE	Aircraft Specific Lease Agreement tanggal 19 Agustus 2009 sebagaimana diubah terakhir kali dengan Aircraft Lease Novation and Amendment Agreement tanggal 15 Maret 2011 Catatan: Pemberi sewa berubah dari GECAS menjadi BBAM Aircraft Holdings 130 SARL	144 bulan sejak Rent Commencement Date, yaitu tanggal 20 Agustus 2010 sampai dengan 19 Agustus 2022	Alpha Aircraft Management Limited
6.	Boeing B737-800 No. 36549 PK-GFA	Aircraft Specific Lease Agreement tanggal 3 Agustus 2009	144 bulan sejak Rent Commencement Date, yaitu tanggal 14 Juli 2010 sampai dengan 13 Juli 2022	Celestial Aviation Trading 1 Limited
7.	Boeing B737-800 No. 37885 PK-GFJ	Aircraft Specific Lease Agreement tanggal 19 Agustus 2009	144 bulan sejak Rent Commencement Date, yaitu tanggal 28 Oktober 2010 sampai dengan 27 Oktober 2022	Celestial Aviation Trading 57 Limited
8.	Boeing B737-800 No. 36805 PK-GFI	Aircraft Specific Lease Agreement tanggal 19 Agustus 2009	144 bulan sejak Rent Commencement Date, yaitu tanggal 21 Oktober 2010 sampai dengan 20 Oktober 2022	Celestial Aviation Trading 62 Limited
9.	Boeing B737-800 No. 38033 PK-GFN	Aircraft Specific Lease Agreement tanggal 5 Juli 2010	144 bulan sejak Rent Commencement Date, yaitu tanggal 15 April 2011 sampai dengan 14 April 2023	Celestial Aviation Trading 17 Limited
10.	Boeing B737-800 No. 39403 PK-GFO	Aircraft Specific Lease Agreement tanggal 5 Juli 2010	144 bulan sejak Rent Commencement Date, yaitu tanggal 15 Juni 2011 sampai dengan 14 Juni 2023	Celestial Aviation Trading 17 Limited
11.	Boeing B737-800 No. 36830 PK-GFS	Aircraft Specific Lease Agreement tanggal 5 Juli 2010	144 bulan sejak Rent Commencement Date, yaitu tanggal 9 Desember 2011 sampai dengan 8 Desember 2023	Celestial Aviation Trading 18 Limited
12.	Boeing B737-800 No. 38032 PK-GFT	Aircraft Specific Lease Agreement tanggal 5 Juli 2010	144 bulan sejak Rent Commencement Date, yaitu tanggal 16 Desember 2011 sampai dengan 15 Desember 2023	Celestial Aviation Trading 18 Limited
13.	Boeing B737-800 No. 37887 PK-GFK	Aircraft Specific Lease Agreement tanggal 3 Agustus 2009 sebagaimana diubah terakhir kali dengan Aircraft Lease Novation and Amendment Agreement tanggal 14 Maret 2013 Catatan: Pemberi sewa berubah dari GECAS menjadi GY	144 bulan sejak Rent Commencement Date, yaitu tanggal 17 November 2010 sampai dengan 16 November 2022	Aptree Aviation Trading 3 Limited Co.

No.	Model dan Nomor Seri Pesawat	Judul Perjanjian	Jangka Waktu Sewa	Pemilik Pesawat
		Aviation Lease (France) SARL		
14.	Boeing B737-800 No. 36808 PK-GFL	Aircraft Specific Lease Agreement tanggal 3 Agustus 2009 sebagaimana diubah terakhir kali dengan Aircraft Lease Novation and Amendment Agreement tanggal 15 Maret 2011 Catatan: Pemberi sewa berubah dari GECAS menjadi GY Aviation Lease (France) SARL	144 bulan sejak Rent Commencement Date, yaitu tanggal 22 Desember 2010 sampai dengan 21 Desember 2022	Aptree Aviation Trading 3 Limited Co.

k. AWAS (France) Two SARL ("AWAS")

Perseroan telah menandatangani 3 perjanjian sewa operasional dengan AWAS dimana di dalam perjanjian-perjanjian tersebut diatur bahwa Perseroan menyewa pesawat udara dari AWAS dengan tunduk pada syarat dan ketentuan umum sebagai berikut:

Pemeliharaan Pesawat:

Perseroan akan, dengan biaya sendiri, memelihara, memperbaiki, melakukan *service, overhaul*, tes, dan memodifikasi Pesawat dan mesin-mesin pesawat sesuai dengan syarat dan ketentuan yang diatur dalam *Maintenance Program* dan *Manufacturer's Repair Manuals*.

Pendaftaran:

Pada saat pengiriman, Perseroan berkewajiban untuk mendaftarkan pesawat di Negara Republik Indonesia untuk kepentingan dari AWAS. Perseroan berkewajiban untuk mengeluarkan biaya yang diperlukan untuk mempertahankan pendaftaran tersebut selama jangka waktu sewa.

Asuransi:

Perseroan selama jangka waktu sewa berkewajiban menutup asuransi atas Pesawat dan mesin-mesinnya.

Resiko:

Penyewa menanggung segala resiko kerugian, pengrusakan, pencurian, pembajakan, penyitaan, pengambil alihan dan kerusakan Pesawat

Pengalihan:

Perseroan tidak dapat mengalihkan, menovasikan, menjaminkan atau pengalihan serupa atas kepentingan dalam Perjanjian Sewa Pesawat Udara.

Kejadian Kelalaian:

- Perseroan lalai untuk melakukan pembayaran yang telah dijadwalkan dalam jangka waktu 2 hari sejak tanggal jatuh temponya pembayaran tersebut.
- Dalam jangka waktu 5 hari sejak tanggal pemberitahuan dari AWAS kelalaian tersebut diatas masih berlanjut.
- Perseroan lalai untuk mengasuransikan pesawat.
- Perseroan lalai untuk mematuhi ketentuan pembayaran *Security Deposit*;
- Perseroan lalai untuk mengembalikan pesawat pada saat berakhirnya jangka waktu sewa dalam kondisi yang telah disepakati para pihak.
- Perseroan secara substansial menghentikan operasi penerbangan atau *franchise*, konsesi, izin, hak atau keuntungan yang diperlukan dalam kegiatan usahanya dicabut, dibatalkan atau dihentikan.
- Perseroan memberikan pernyataan dan jaminan yang tidak benar.
- Perseroan pailit atau sedang dalam proses pailit baik secara sukarela maupun tidak.
- Perseroan gagal untuk memelihara Pesawat sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- Perseroan gagal atau lalai memenuhi kewajibannya berdasarkan perjanjian.

Setelah adanya kejadian kelalaian, AWAS berhak untuk:

- i. Jika kejadian kelalaian tersebut terjadi sebelum pengiriman, dengan pemberitahuan tertulis sebelumnya kepada Perseroan, mengakhiri kewajibannya untuk menyewakan Pesawat kepada Perseroan;
- ii. Mengajukan usulan untuk membawa kelalaian ini ke pengadilan;
- iii. Mengakhiri perjanjian sewa Pesawat dan mengambil alih kembali Pesawat di lokasi dimana Pesawat berada;
- iv. Melakukan segala tindakan yang diperlukan untuk memperbaiki kejadian kelalaian;
- v. Meminta Perseroan untuk membayar jumlah yang terhutang berdasarkan perjanjian; dan
- vi. Meminta Perseroan untuk memberikan ganti rugi.

Kerahasiaan:

Selama Perjanjian Sewa ini masih berlaku seluruh informasi terkait dengan Perjanjian Sewa ini harus dijaga kerahasiaannya dan para pihak dan afiliasinya akan menjaga untuk tidak mengungkapkan informasi kepada pihak lain tanpa persetujuan tertulis dari pihak lainnya. Kecuali kepada:

- i. Direksi, pejabat, karyawan, pihak penerima pengalihan dan agen dari AWAS, Perseroan atau afiliasinya (langsung atau tidak langsung);
- ii. Auditor, akuntan atau penasihat hukum AWAS, Lessee atau afiliasinya (langsung atau tidak langsung);
- iii. Kreditur/pihak pembiayaan, pembeli atau pihak penerima pengalihan AWAS, Perserian atau afiliasinya, termasuk namun tidak terbatas pada penyediaan informasi keuangan tentang Perseroan;
- iv. Lembaga rating sehubungan dengan rating atas AWAS atau Pemilik;
- v. Kepada pihak sebagaimana AWAS atau Perseroan dapat disyaratkan oleh hukum, peraturan pemerintah atau putusan pengadilan atau proses hukum lainnya.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

Di bawah ini adalah rincian pesawat yang disewa Perseroan dari AWAS:

No.	Model dan Nomor Seri Pesawat	Judul Perjanjian	Jangka Waktu Sewa
1.	Airbus A330-200 No.1214	Aircraft Lease Agreement tanggal 14 Desember 2009	12 tahun sejak delivery date, yaitu tanggal 14 April 2009 sampai dengan 13 April 2021
	PK-GPM		
2.	Boeing B737-800 No. 39416	Amended and Restated Aircraft Lease Agreement 12 September 2011	12 tahun sejak delivery date, yaitu tanggal 19 September 2011 sampai dengan 18 September 2023
	PK-GFQ		
3.	Boeing B737-800 No. 39417	Amended and Restated Aircraft Lease Agreement 11 Oktober 2011	12 tahun sejak delivery date, yaitu tanggal 17 Oktober 2011 sampai dengan 16 Oktober 2023
	PK-GFR		

I. G.I.E. SULAWESI (Sulawesi)

Perseroan telah mengadakan beberapa perjanjian sewa operasional dengan Sulawesi dimana dalam perjanjian-perjanjian tersebut diatur bahwa Perseroan menyewa dari Sulawesi pesawat sebagaimana diuraikan dalam tabel di bawah ini dan Sulawesi menyewakan pesawat tersebut kepada Perseroan. Syarat-syarat dan ketentuan dalam perjanjian-perjanjian tersebut secara umum antara lain adalah sebagai berikut:

Hak dan Kewajiban Perseroan:

- i. Selama Jangka Waktu Sewa, Perseroan berkewajiban membayar kepada Sulawesi uang sewa yang terhutang dengan cara angsuran dalam mata uang Dollar Amerika Serikat untuk setiap Pesawat Yang Disewa pada setiap Tanggal Pembayaran (*Payment Date*) dan Tambahan Tanggal Pembayaran (*Additional Payment Date*) serta pada Tanggal Berakhirnya (*Expire Date*) dengan jumlah yang terhutang tersebut dihitung dengan memperhatikan ketentuan dalam *Schedule 3* dari perjanjian. Apabila gagal untuk membayar setiap jumlah yang terhutang pada tanggal yang telah ditentukan, Perseroan diwajibkan untuk membayar *interest* atas jumlah yang terhutang pada tanggal yang dimaksud berdasarkan *Relevant Rate of Interest*;
- ii. Berkewajiban dengan segera membayar seluruh biaya dan pengeluaran yang terkait dengan Pesawat Yang Disewa dan pelaksanaan kewajiban dari Perseroan;

- iii. Berkewajiban untuk membayar pajak yang ditagih atau dikenakan terhadap atau terkait dengan Pesawat Yang Disewa, setiap pembayaran yang dilakukan berdasarkan *Lessee Documents* atau setiap transaksi yang diatur dalam *Lessee Documents*;
- iv. Selama Jangka Waktu Sewa, berkewajiban untuk memelihara, memperbaiki dan *overhaul* Pesawat Yang Disewa sesuai dengan *approved maintenance programme* dengan kualifikasi personil yang diterima oleh *aviation authority*;
- v. Berkewajiban dengan segera menggantikan setiap *Engine* atau *Part* yang terpasang pada *Airframe* atau setiap *Engine* yang tidak dapat digunakan lagi, hilang, hancur, disita, tidak bisa diperbaiki atau aus atau tidak sesuai, dengan bagian-bagian yang dapat diperbaiki dan dengan tipe yang sama seperti aslinya yang disetujui oleh *aviation authority* untuk dapat dipasangkan pada *Airframe*;
- vi. Berkewajiban untuk memastikan bahwa setiap *Engine* atau *Part* yang terpasang pada *Airframe* atau setiap *Engine* tidak akan setiap saat dipindahkan selain dari sepanjang terkait dengan pemeliharaan, perbaikan, *overhaul* atau percobaan, atau membuat modifikasi, perubahan atau penggantian atas *Airframe* atau *Engine* tersebut sebagaimana diperbolehkan berdasarkan perjanjian;
- vii. Berkewajiban untuk melakukan segala tindakan sebagaimana Sulawesi perlukan untuk membuktikan adanya kepentingan dari Sulawesi dan/atau *Security Trustee* atas Pesawat Yang Disewa atau untuk melindungi kepentingan tersebut dari tuntutan pihak ketiga lainnya, dengan membuat plat nama tidak kurang dari 10 cm x 7 cm ditempat yang dapat diterima di dalam kokpit dari Pesawat Yang Disewa dengan menyatakan bahwa "Pesawat Yang Disewa adalah milik dari Sulawesi dan dijaminan kepada *Security Trustee*", dan juga membuat plat nama tidak kurang dari 10 cm x 7 cm ditempat yang dapat diterima pada *Engine* dengan menyatakan bahwa "*Engine* ini adalah milik dari Sulawesi dan dijaminan kepada *Lenders*" dan tidak tertutupi dengan cat;
- viii. Berkewajiban untuk memastikan bahwa: (a) Pesawat Yang Disewa terdaftar atas nama Sulawesi pada *aviation authority* berdasarkan perundang-undangan di Indonesia dengan mencatatkan kepentingan dari Perseroan sebagai operator dari Pesawat Yang Disewa dan *Security Trustee* sebagai penerima jaminan; dan (b) *Mortgage* telah tercatat pada *aviation authority* berdasarkan peraturan perundang-undangan dari *the State* dan Perseroan tidak akan dan dengan usaha terbaiknya akan menyebabkan tidak ada pihak ketiga yang akan melakukan apapun yang dapat merugikan atau membatalkan pendaftaran tersebut;
- ix. Selama Jangka Waktu Sewa, berkewajiban untuk menutup asuransi yang meliputi asuransi *All-Risk hull* dan *War Risks hull* dengan nilai pertanggungan tidak kurang dari 115% dari jumlah maksimum *Termination Sum* serta *All-Risk* (termasuk *War and Allied Risk*) dengan nilai pertanggungan penuh sesuai nilai penggantian, untuk kepentingan Sulawesi dan *Security Trustee*, termasuk asuransi terhadap pesawat milik pihak ketiga, penumpang, bagasi, cargo, surat dan *airline general third party liability* (termasuk *products liability*) dengan nilai pertanggungan sebesar USD750,000,000 (tujuh ratus lima puluh juta Dollar Amerika Serikat) untuk setiap kecelakaan;
- x. Berkewajiban menanggung seluruh risiko atas setiap kerugian, penghancuran, pembajakan, pencurian, penyitaan, penangkapan atau penuntutan atau kerusakan atas Pesawat Yang Disewa dan untuk setiap kejadian apapun bentuknya yang akan menghalangi Perseroan atau operator dari Pesawat Yang Disewa sepanjang penggunaan atau penguasaan atas Pesawat Yang Disewa tersebut;
- xi. Berkewajiban untuk mengembalikan Pesawat Yang Disewa pada waktu berakhirnya Jangka Waktu Sewa dengan biayanya sendiri kepada Sulawesi pada bandara di Eropa Barat yang ditunjuk oleh Sulawesi, dan Perseroan wajib memberikan bantuan yang diperlukan kepada Sulawesi sehubungan dengan pencabutan pendaftaran dan pengiriman Pesawat Yang Disewa dari *state of registration*.

Tata Cara Pelaksanaan Prestasi:

Pelaksanaan prestasi dari para pihak adalah sebagai berikut:

- i. Pada *Delivery Date*, *Manufacturer* mengirimkan Pesawat Yang Disewa kepada Sulawesi dan segera setelah itu, Pesawat Yang Disewa dikirimkan dan telah diterima oleh Perseroan;
- ii. Pembayaran *A Rent* dan *Additional A Rent*:
 - Pada setiap *Payment Date* yang jatuh pada atau setelah *Effective Date* selama Jangka Waktu Sewa, Perseroan wajib membayar kepada Sulawesi secara mengangsur atas *British A Rent*, *French A Rent* dan *German A Rent*, dimana untuk tiap *Payment Date*, masing-masing angsuran tersebut berjumlah sesuai dengan yang diatur dalam perjanjian. Yang dimaksud dengan "**Effective Date**" menurut perjanjian adalah tanggal konfirmasi tertulis dari Sulawesi kepada Perseroan yang menyatakan bahwa seluruh *condition* yang ditentukan dalam Pasal

4.1 perjanjian telah dipenuhi oleh Perseroan, dengan ketentuan *Effective Date* tidak lebih dari 30 November 2001;

- Pada setiap *Additional Payment Date*, Perseroan wajib membayar kepada Sulawesi secara mengangsur atas *Additional British A Rent*, *Additional French A Rent* dan *Additional German A Rent*, dimana untuk tiap *Additional Payment Date* masing-masing angsuran tersebut berjumlah sesuai dengan yang diatur dalam perjanjian ini.
- iii. Selama Jangka Waktu Sewa, Perseroan wajib membayar kepada Sulawesi untuk setiap *Payment Date* yang jatuh pada atau setelah *Effective Date* dan setiap *Additional Payment Date*, angsuran atas *British B Rent*, *French B Rent*, *German B Rent*, *Commercial Rent* dan *ECA Premia Rent* yang dihitung berdasarkan ketentuan dalam paragraph 3.3 dari *Schedule 3* perjanjian;
- iv. Pada *Expiry Date*, Perseroan wajib membayar kepada Sulawesi angsuran *Expire Date Rent* yang mana setara dengan *Commercial Termination Sum* pada *Expire Date*.

Janji-janji Perseroan (*General Undertakings*):

- i. Dengan segera memberitahukan Sulawesi setiap kejadian yang mana Perseroan ketahui akan secara material dan secara berlawanan mempengaruhi kemampuannya untuk melaksanakan kewajiban-kewajibannya berdasarkan setiap *Lessee Documents*;
- ii. Akan mendapatkan atau menyebabkan untuk memperoleh, menjaga untuk tetap berlaku efektif dan mematuhi seluruh kaitan material dengan persyaratan dan pembatasan yang dikenakan pada, atau sehubungan dengan persetujuan, otorisasi, perizinan dari badan atau otoritas pemerintahan atau publik atau pengadilan, dan melakukan atau mengakibatkan untuk dilakukan, seluruh dan segala sesuatu tindakan yang setiap waktu dipersyaratkan berdasarkan peraturan yang berlaku untuk melanjutkan pelaksanaan kewajiban-kewajiban dari Perseroan berdasarkan *Lessee Documents*;
- iii. Dengan sesegera mungkin menyampaikan kepada Sulawesi, informasi keuangan dan lainnya terkait dengan Perseroan dan hubungannya (termasuk laporan keuangan konsolidasi yang telah diaudit untuk setiap Tahun Keuangan (*Financial Year*)) terhitung sejak tahun 2001 dalam bahasa Indonesia dan bahasa Inggris dan laporan keuangan non-konsolidasi yang belum di audit untuk setiap 6 bulan dalam bahasa Indonesia dan bahasa Inggris, sebagaimana Sulawesi memerlukannya setiap waktu dan informasi tersebut tidak bersifat rahasia;
- iv. Akan memberitahukan secara tertulis kepada Sulawesi sesegera mungkin untuk setiap perubahan Direksi dan Komisaris dari Perseroan;
- v. Menyampaikan seluruh permohonan yang diperlukan berdasarkan peraturan yang berlaku (*applicable law*) dari *the State* untuk memastikan bahwa seluruh pembayaran yang dilakukan oleh Perseroan kepada Sulawesi berdasarkan perjanjian dapat dilakukan dengan bebas dan bersih dari segala potongan yang terkait dengan perpajakan.
- vi. Menyampaikan kepada Sulawesi laporan status atas Pesawat Yang Disewa dan *Engines* setiap 6 bulan selama Jangka Waktu Sewa dan setiap saat apabila diperlukan oleh Sulawesi;
- vii. Menyediakan dengan segera kepada Sulawesi dengan setiap informasi mengenai lokasi, pengoperasian, penggunaan, asuransi, pemeliharaan dan kondisi dari Pesawat Yang Disewa pada setiap waktu diperlukan oleh Sulawesi;
- viii. Selama Jangka Waktu Sewa, memberikan izin kepada Sulawesi dan/atau agen dan/atau perwakilannya dan menyediakan segala fasilitas yang diperlukan, untuk melakukan inspeksi atau pengawasan atas Pesawat Yang Disewa;
- ix. Dalam waktu 90 hari sejak *Effective Date* dan dari waktu ke waktu berdasarkan permintaan secara tertulis dari Sulawesi, mengakibatkan *manuals and technical records* disalin ke dalam CD-ROM dan salinan dari CD-ROM tersebut dikirimkan kepada Sulawesi bersama-sama dengan *certificate* mengenai hal tersebut dari Perseroan;
- x. Akan menunjuk Lufthansa Consulting G.m.b.H (atau perusahaan lain yang disetujui secara tertulis oleh Sulawesi) sebagai konsultan operasional dari Perseroan sehubungan dengan kegiatan usahanya untuk jangka waktu sedikitnya 3 tahun sejak 1 Januari 2001 dengan syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan yang dapat diterima oleh Sulawesi;
- xi. Dalam hal Perseroan hendak mengambil alih suatu pesawat baik dengan cara membeli atau menyewa dengan durasi lebih dari 1 tahun, perseroan harus memberitahukan kepada Sulawesi.

Janji-janji Perseroan (Negative Covenants):

- i. Berkewajiban untuk mengambil segala tindakan yang diperlukan untuk mengakibatkan bahwa Pesawat Yang Disewa tidak akan digunakan untuk tujuan yang tidak sesuai atau diluar dari toleransi dan batasan yang telah ditentukan dan akan mengoperasikan Pesawat Yang Disewa sesuai dengan *manuals and technical records*;
- ii. Tidak akan merubah, menarik kembali atau membatalkan, atau memberikan pengesampingan atau persetujuan berdasarkan setiap *Lessee Document* tanpa mendapatkan persetujuan secara tertulis terlebih dahulu dari Sulawesi, namun dengan ketentuan bahwa *Deed Poll* dapat diubah sesuai dengan ketentuannya;
- iii. Akan mengakibatkan bahwa Pesawat Yang Disewa tidak dioperasikan dalam, pada atau atas setiap yurisdiksi yang bertentangan dengan setiap embargo atau sanksi yang diberikan oleh Persatuan Bangsa-Bangsa (*United Nations*) atau Uni Eropa (*European Union*);
- iv. Tidak akan memusatkan dan mengoperasikan Pesawat Yang Disewa pada yurisdiksi lain selain *the State* untuk suatu periode lebih dari 6 bulan, kecuali suatu waktu dimana Pesawat Yang Disewa berada diluar *the State* untuk pekerjaan pemeliharaan, modifikasi atau perbaikan;
- v. Tidak akan melakukan atau menganggap dirinya mempunyai kewenangan untuk menjual, menjamin, menyewakan atau membebankan atau memindahtangankan dengan cara lain atas Pesawat Yang Disewa atau membuat, mengakibatkan atau menimbulkan adanya penjaminan lain atas Pesawat Yang Disewa (selain dari *permitted liens*);
- vi. Perseroan tidak akan (dan akan membuat anggota grup Perseroan) menimbulkan *capital expenditure* dimana jumlah keseluruhan dari *capital expenditure* dari grup Perseroan pada tahun keuangan yang berjalan melebihi dari yang telah ditentukan untuk tahun keuangan yang berjalan tersebut;
- vii. Perseroan tidak akan membuat suatu perjanjian dimana satu atau lebih pihak ketiga akan memberikan hutang di atas USD15,000,000 secara keseluruhan untuk Dana Pinjaman (*Borrowed Money*) kepada Perseroan tanpa persetujuan dari Sulawesi, kecuali yang disebabkan dari kegiatan usaha Perseroan;
- viii. Perseroan tidak akan memberikan pinjaman atau sebaliknya melakukan investasi atau kontribusi di anak-anak perusahaan apabila anak-anak perusahaan tersebut memiliki dana dalam jumlah sesuai dengan yang diperlukan untuk menjalankan kegiatan usahanya dari waktu ke waktu dan Perseroan harus dengan usaha terbaiknya memastikan bahwa anak-anak perusahaan tidak menahan dana melebihi jumlah sesuai dengan yang diperlukan untuk menjalankan kegiatan usahanya dari waktu ke waktu.

Pemeliharaan dan Penggantian Mesin:

Selama jangka waktu sewa, Perseroan akan memelihara, melakukan service, perbaikan, dan *overhaul* atas pesawat sesuai dengan *Approved Maintenance Programme* dengan personil yang memiliki kualifikasi untuk melakukan hal tersebut.

Perseroan akan secara tepat waktu menggantikan setiap bagian mesin yang melekat di pesawat atau mesin pesawat yang telah rusak, hancur, atau telah lewat batas waktu pemakaiannya (kadaluwarsa).

Perseroan wajib untuk memastikan setiap bagian mesin yang melekat di pesawat atau mesin pesawat pada setiap waktu terpasang, kecuali dalam hal sedang dalam pemeliharaan atau perbaikan atau pengetesan/pengujian.

Perseroan wajib memastikan bahwa bahwa tidak ada mesin atau bagiannya yang dilekatkan pada pesawat sebagai pengganti kecuali (i) mesin atau bagiannya yang menggantikannya merupakan milik Owner, (ii) mesin atau bagiannya yang menggantikannya tersebut turut dalam bagian yang dijaminan kepada kreditur.

Sub-Leasing:

Perseroan pada setiap waktu tidak akan menyewakan lebih lanjut (*sub-lease*), *charter*, menyewa atau dengan cara lain bagian dari penguasaan atau pengendalian operasional atas Pesawat Yang Disewa setiap saat, tanpa mendapatkan persetujuan tertulis terlebih dahulu dari Sulawesi.

Pengalihan (Assignment):

Perseroan tidak dapat mengalihkan atau sebaliknya menyerahkan segala hak dan kewajibannya berdasarkan perjanjian kepada pihak lain.

Privatisasi (Privatisation):

Apabila selama Jangka Waktu Sewa, tiap *Government Entity of the State* yang berkompeten atau Perseroan mengumumkan adanya transaksi yang dapat mengakibatkan Perseroan tidak lagi menjadi Perusahaan Negara (*Subsidiary of the State*), Perseroan wajib menyampaikan pemberitahuan secara tertulis kepada Sulawesi berikut dengan perkiraan terbaik dari Perseroan mengenai tanggal dari privatisasi tersebut akan terjadi, dimana Sulawesi mempunyai hak untuk mengakhiri Jangka Waktu Sewa, kecuali Sulawesi memberikan persetujuannya kepada Perseroan untuk tidak lagi menjadi Perusahaan Negara (*Subsidiary of the State*). Dalam hal Sulawesi mengakhiri Jangka Waktu Sewa, maka Perseroan wajib untuk membayar seluruh jumlah *Rent* dan pembayaran lainnya yang terhutang berdasarkan perjanjian dan dokumen yang terkait (*relevant document*) lainnya dan jumlah tersebut harus senilai dengan *Termination Sum* yang berlaku pada periode tersebut.

Pilihan Hukum dan Yurisdiksi:

Hukum yang berlaku adalah Hukum Inggris.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

Penyelesaian perselisihan akan dilaksanakan sesuai dengan hukum dan peraturan hukum Inggris. Untuk itu kedua belah pihak sepakat memilih kedudukan hukum pada pengadilan Inggris.

Perjanjian dibawah memiliki ketentuan yang secara umum sama dengan ketentuan-ketentuan diatas diatas:

No.	Model dan Nomor Seri Pesawat	Judul Perjanjian	Nilai Sewa	Jangka Waktu Sewa	Pemilik Pesawat	Negative covenants
1.	Airbus A330-300 No. MSN 140 PK-GPC	An Agreement Amending and Restating Aircraft Lease Agreement No. 2 dated 29 February 1996 and amended and restated 14 November 1997 and 1 October 2001 relating to one Airbus Model A 330-300 Aircraft Manufacturers serial number 140 Indonesian registration mark PK-GPC tanggal 21 Desember 2010	N/A	Sampai dengan 31 Desember 2016	G.I.E Sulawesi	Privatisasi
2.	Airbus A330-300 No. MSN 165 PK-GPG	An Agreement Amending and Restating Aircraft Lease Agreement No. 2 dated 29 February 1996 and amended and restated 14 November 1997 and 1 October 2001 relating to one Airbus Model A 330-300 Aircraft Manufacturers serial number 165 Indonesian registration mark PK-GPG tanggal 21 Desember 2010	N/A	Sampai dengan 31 Desember 2016	G.I.E Sulawesi	Privatisasi
3.	Airbus A330-300 No. MSN 153 PK-GPF	An Agreement Amending and Restating Aircraft Lease Agreement No. 5 dated 29 February 1996 relating to One Airbus Model A330-300 Aircraft MSN 153 Indonesian Registration Mark PK-GPF tanggal 1 Oktober 2001 ("Perjanjian Sewa Pesawat Sulawesi No. 2")	N/A	Sampai dengan 31 Desember 2016	G.I.E Sulawesi	Privatisasi

m. G.I.E. Sumatera ("Sumatera")

Perseroan telah mengadakan beberapa perjanjian sewa operasional dengan Sumatera dimana dalam perjanjian-perjanjian tersebut diatur bahwa Perseroan menyewa dari Sumatera pesawat sebagaimana diuraikan dalam tabel di bawah ini dan Sumatera menyewakan pesawat tersebut kepada Perseroan. Syarat-syarat dan ketentuan dalam perjanjian-perjanjian tersebut secara umum antara lain adalah sebagai berikut:

Jangka Waktu Sewa (Lease Term):

Berlaku sejak tanggal Sumatera memperoleh hak atas Pesawat dari Yamasa Big Lease Co. Ltd., sebagai pemilik lama Pesawat, sampai dengan 31 Desember 2010.

Catatan:

Perseroan belum memperoleh dokumen yang menunjukkan adanya pengalihan hak atas Pesawat dari Yamasa Big Lease Co. Ltd kepada Sumatera

Peristiwa Yang Mengakibatkan Pengakhiran (Termination Events)

- i. Perseroan gagal membayar kewajibannya yang telah jatuh tempo sebagaimana diatur dalam Perjanjian atau dokumen-dokumen yang relevan lainnya sebagaimana diatur juga dalam Perjanjian.
- ii. Perseroan tidak menyediakan dan memelihara asuransi atas Pesawat sebagaimana ditentukan dalam Perjanjian.
- iii. Perseroan tidak dapat membayar kewajibannya atas utang senilai lebih dari USD5.000.000 yang telah jatuh tempo.
- iv. Persetujuan, ijin atau pendaftaran yang diperoleh Perseroan dari otoritas yang berwenang, yang diperlukan Perseroan terkait dengan pelaksanaan Perjanjian ini dan dokumen-dokumen terkait dengan Perjanjian ini, diubah dengan cara yang tidak dapat diterima Sumatera, atau tidak diterbitkan, dicabut, masa berlaku telah berakhir, tidak diperpanjang atau dihentikan keberlakuannya oleh otoritas yang berwenang.
- v. Perseroan melepaskan atau terancam melepaskan seluruh atau bagian yang material dari asetnya, baik melalui satu atau serial transaksi, baik berkaitan atau tidak, selain untuk tujuan rekonstruksi atau penggabungan usaha yang ketentuannya telah mendapat persetujuan terlebih dahulu dari Sumatera.
- vi. Pesawat ditahan, disita atau diambilalih dari penguasaan Perseroan dan Perseroan gagal untuk melepaskan atau mengambil kembali Pesawat agar kembali dalam penguasaannya dalam waktu 14 hari atau dalam waktu yang dapat disetujui Sumatera.
- vii. Pendaftaran Pesawat dibatalkan tanpa persetujuan dari Sumatera.
- viii. Terjadinya suatu peristiwa yang memiliki pengaruh material terhadap Sumatera, *security trustee* atau pihak lainnya yang hak dan kepentingannya terkait dengan Pesawat atau kemampuan Perseroan untuk membayar sewa Pesawat pada waktu yang ditentukan atau kemampuan Perseroan untuk melaksanakan kewajiban materialnya berdasarkan Perjanjian dan dokumen-dokumen terkait lainnya.
- ix. Perseroan mengambil tindakan atau setiap proses hukum yang dimulai sehubungan dengan kepailitan, pembubaran dan penunjukan likuidator, pengampu, kurator, administrator, atau pejabat lainnya yang dipersamakan dengan itu.

Kewajiban Perseroan:

- i. Selama Jangka Waktu Sewa, Perseroan berkewajiban membayar kepada Sumatera uang sewa Pesawat pada setiap tanggal pembayaran dan tanggal pembayaran tambahan dengan jumlah sebagaimana ditentukan dalam Schedule 3 Perjanjian. Apabila Perseroan gagal untuk membayar setiap jumlah yang terhutang pada tanggal yang telah ditentukan, Perseroan diwajibkan untuk membayar bunga atas jumlah yang terhutang pada tanggal yang dimaksud berdasarkan tingkat suku bunga yang relevan.
- ii. Selama Jangka Waktu Sewa, berkewajiban untuk memelihara, memperbaiki dan melakukan pemeriksaan (*overhaul*) Pesawat sesuai dengan program pemeliharaan yang telah disetujui dengan kualifikasi personil yang diterima oleh otoritas dibidang penerbangan.
- iii. Wajib dengan segera menggantikan setiap Mesin atau bagian yang terpasang pada setiap mesin atau bagian badan pesawat yang tidak dapat digunakan lagi, hilang, hancur, disita, tidak bisa diperbaiki atau aus, atau tidak sesuai spesifikasinya, dengan bagian-bagian yang dapat diperbaiki dan dengan tipe yang sama seperti aslinya yang disetujui oleh otoritas dibidang penerbangan untuk dapat dipasangkan pada bagian badan pesawat.
- iv. Wajib untuk memastikan bahwa setiap Mesin atau bagian yang terpasang pada setiap bagian mesin dan badan pesawat tidak akan dapat setiap saat dipindahkan kecuali apabila terkait dengan pemeliharaan, perbaikan, pemeriksaan atau percobaan, atau membuat modifikasi, perubahan atau penggantian atas badan pesawat atau Mesintersebut sebagaimana diperbolehkan berdasarkan perjanjian ini.

Wajib untuk memastikan bahwa: (a) Pesawat terdaftar atas nama Sumatera pada otoritas yang berwenang dibidang penerbangan berdasarkan perundang-undangan di Indonesia dengan mencatatkan kepentingan dari Perseroan sebagai operator dari Pesawat dan *security trustee* sebagai penerima

- jaminan; dan (b) jaminan telah tercatat pada otoritas yang berwenang dibidang penerbangan dan Perseroan akan dan dengan usaha terbaiknya akan menyebabkan tidak ada pihak ketiga yang akan melakukan apapun yang dapat merugikan atau membatalkan pendaftaran tersebut.
- v. Wajib untuk mengembalikan Pesawat pada waktu berakhirnya jangka waktu sewa dengan biayanya sendiri kepada Sumatera pada bandara di Eropa Barat yang ditunjuk oleh Sumatera dan Perseroan wajib memberikan bantuan yang diperlukan kepada Sumatera sehubungan dengan pengiriman kembali Pesawat dan pencabutan pendaftaran dari otoritas yang berwenang.
 - vi. Menunjuk Lufthansa Consulting G.m.b.H (atau perusahaan lain yang disetujui secara tertulis oleh Sumatera) sebagai konsultan operasional dari Perseroan sehubungan dengan kegiatan usahanya untuk jangka waktu sedikitnya 3 tahun sejak 1 Januari 2001.

Sub-Leasing:

Perseroan pada setiap waktu tidak akan menyewakan lebih lanjut (*sub-lease*), *charter*, menyewa atau dengan cara lain bagian dari penguasaan atau pengendalian operasional atas Pesawat Yang Disewa tanpa mendapatkan persetujuan tertulis dari Sumatera, kecuali untuk tujuan pekerjaan pemeliharaan, perbaikan atau *overhaul* yang diizinkan berdasarkan Perjanjian.

Privatisasi:

Perseroan wajib mendapatkan persetujuan terlebih dahulu dari Sumatera apabila Perseroan bermaksud untuk melakukan privatisasi sehingga tidak lagi menjadi badan usaha milik negara (BUMN) selama masa sewa.

Apabila pada masa sewa ada pengumuman dari pemerintah atau Perseroan bahwa akan ada transaksi yang dapat mengakibatkan Perseroan tidak lagi menjadi BUMN, Perseroan wajib menyampaikan pemberitahuan secara tertulis kepada Sumatera berikut dengan perkiraan terbaik dari Perseroan mengenai kapan privatisasi tersebut akan terlaksana, dimana Sumatera mempunyai hak untuk mengakhiri Jangka Waktu Sewa kecuali Sumatera memberikan persetujuannya kepada Perseroan untuk tidak lagi menjadi BUMN.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

No.	Pihak Yang Menyewakan Pesawat	Model dan Nomor Seri Pesawat	Judul Perjanjian	Jangka Waktu Sewa	Pemilik Pesawat	Negative covenants
1.	G.I.E Sumatera	Airbus A330-300 No. MSN 138	Second Aircraft Lease Agreement No. 1 tanggal 1 Oktober 2001	Sampai dengan 31 Desember 2016	G.I.E Sumatera	Privatisasi
2.	G.I.E Sumatera	PK-GPA Airbus A330-300 No. MSN 144	Second Aircraft Lease Agreement No. 3 tanggal 1 Oktober 2001	Sampai dengan 31 Desember 2016	G.I.E Sumatera	Privatisasi
3.	GIE Sumatera	PK-GPD Airbus model A330-300 dengan nomor seri pabrik (MSN) 148	Second Aircraft Lease Agreement No. 3 tanggal 1 Oktober 2001	Sampai dengan 31 Desember 2016	G.I.E Sumatera	Privatisasi
PK-GPE						

n. Perjanjian Sewa Operasi Pesawat MSN 29666 No. DS/PERJ/CZ-3237/2009 tanggal 24 Juli 2009

Para Pihak

- i. Perseroan sebagai Penyewa.
- ii. BBAM Aircraft Holdings 121 S.A.R.L sebagai Pihak Yang Menyewakan (*Lessor*).

Obyek Sewa:

Satu (1) pesawat Boeing 737-800 MSN 29666.

Pembayaran Bunga Keterlambatan:

Sebagaimana diatur dalam perjanjian.

Jangka waktu sewa:

120 bulan sejak diserahkan pesawat kepada Penyewa, yaitu tanggal 10 Februari 2010 sampai dengan 9 Februari 2020.

Jadwal Penyerahan Pesawat:

Februari 2010, di Seattle, Washington.

Pemilik:

Babcock & Brown Aviation Finance Limited, disewakan kepada BBAM Aircraft Holdings 121 S.A.R.L, dan disewakan kembali kepada Perseroan.

Tanggal Pengakhiran:

- i. Pada tanggal berakhirnya jangka waktu sewa.
- ii. Jika terjadi pembatalan perjanjian sebagaimana diatur dalam perjanjian, pada tanggal pemberitahuan tertulis diberikan.
- iii. Jika terdapat kerugian total pada pesawat setelah penyerahan pesawat, pada tanggal dimana pembayaran penuh diberikan kepada dan diterima oleh Lessor.
- iv. Jika Lessor, memutuskan perjanjian sehubungan dengan kejadian kelalaian yang dilakukan Penyewa.

Jaminan Manufaktur:

Selama jangka waktu sewa, dan selama tidak terjadi wanprestasi, Lessor akan membuat tersedia kepada Penyewa segala jaminan yang ada dan segala pendukung produk sehubungan dengan Pesawat yang diberikan kepada Lessor oleh Manufacturer, supplier, pemelihara, atau kontraktor lain atas Pesawat sepanjang Lessor diperbolehkan.

Penyewaan Kembali (Sublease):

Penyewa tidak boleh menyewakan kembali Pesawat tanpa persetujuan tertulis dari Lessor.

Pemeliharaan Pesawat:

Selama jangka waktu sewa, Penyewa akan, dengan biaya sendiri, memelihara, memperbaiki, melakukan service, overhaul, tes, dan memodifikasi Pesawat dan mesin-mesin pesawat sesuai dengan syarat dan ketentuan yang diatur dalam perjanjian.

Asuransi:

Penyewa selama jangka waktu sewa berkewajiban menutup asuransi atas Pesawat dan mesin-mesinnya.

Resiko:

Penyewa menanggung segala resiko kerugian, pengrusakan, pencurian, pembajakan, penyitaan, pengambilalihan dan kerusakan Pesawat.

Pengalihan:

Penyewa tidak boleh mengalihkan, menovasikan, menyerahkan, menjual atau memindahkan atau membebankan sebagai jaminan atas segala hak-hak dan kewajiban yang dimilikinya berdasarkan perjanjian sewa.

Kerahasiaan:

Seluruh informasi dalam perjanjian merupakan informasi rahasia dan tidak boleh dibuka kepada pihak lain (kecuali kepada auditor, penasehat hukum atau sebagaimana disyaratkan sehubungan dengan penasehat hukum) tanpa persetujuan tertulis dari pihak lainnya. Jika keterbukaan disyaratkan oleh ketentuan peraturan perundang-undangan, maka para pihak akan memberlakukan ketentuan-ketentuan yang bersifat komersial saja sebagai informasi yang perlu dirahasiakan.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

- o. **MSN 30140 Leasing (France) SARL, MSN 30141 Leasing (France) SARL, MSN 30142 Leasing (France) SARL, MSN 30143 Leasing (France) SARL, MSN 30151 Leasing (France) SARL, MSN 30155 Leasing (France) SARL, MSN 30156 Leasing (France) SARL, dan MSN 30157 Leasing (France) SARL**

Perseroan telah menyewa 8 (delapan) pesawat udara berdasarkan 8 (delapan) perjanjian sewa operasional dengan 8 (delapan) *Lessor* yang berbeda namun dengan syarat-syarat dan ketentuan yang sama untuk kedelapan perjanjian tersebut. Dalam perjanjian-perjanjian tersebut diatur bahwa Perseroan selaku Penyewa atau *Lessee*, menyewa dari:

- i. MSN 30140 Leasing (France) SARL,
- ii. MSN 30141 Leasing (France) SARL,
- iii. MSN 30142 Leasing (France) SARL,
- iv. MSN 30143 Leasing (France) SARL,
- v. MSN 30151 Leasing (France) SARL,
- vi. MSN 30155 Leasing (France) SARL,
- vii. MSN 30156 Leasing (France) SARL, dan
- viii. MSN 30157 Leasing (France) SARL.

(Seluruhnya disebut juga dengan "**Lessor**").

masing-masing, selaku pihak yang menyewakan pesawat udara sebagaimana diuraikan dalam tabel di bawah ini dan *Lessor* menyewakan pesawat-pesawat tersebut kepada Perseroan. Syarat-syarat dan ketentuan dalam perjanjian-perjanjian tersebut secara umum antara lain adalah sebagai berikut:

Hak dan Kewajiban Perseroan:

Hak dan kewajiban Perseroan antara lain adalah sebagai berikut:

- i. Melakukan pembayaran sewa pesawat termasuk security deposit sebagai jaminan atas pemenuhan kewajiban Perseroan.
- ii. Menanggung semua biaya yang terkait dengan pengoperasian pesawat sepanjang masa sewa.
- iii. Merawat dan memelihara pesawat dengan biaya sendiri.
- iv. Mengasuransikan pesawat.
- v. Menanggung segala resiko terkait dengan setiap kerugian, kerusakan, kehilangan, pembajakan, penyitaan, atau pengambilalihan atas pesawat.
- vi. Tetap dimiliki lebih dari 50% oleh pemerintah Negara Republik Indonesia.

Kejadian Kelalaian:

- i. Penyewa lalai untuk melakukan pembayaran sewa yang telah dijadwalkan dan ditetapkan dalam perjanjian sewa.
- ii. Penyewa lalai untuk mengasuransikan pesawat atau lalai menjaga pesawat untuk senantiasa diasuransikan.
- iii. Penyewa lalai melaksanakan kewajibannya berdasarkan perjanjian sewa selain kewajiban pembayaran dan penututan asuransi.
- iv. Adanya kewajiban terhutang Penyewa yang telah ditentukan batasnya menjadi tertagih namun tidak dan atau tidak dapat dibayarkan.
- v. Penyewa sedang dalam proses kepailitan, penundaan kewajiban pembayaran utang, moratorium, pembubaran.
- vi. Perubahan bisnis usaha bukan lagi sebagai penerbangan komersil berjadwal.
- vii. Terjadi kejadian kelalaian pada perjanjian lain (cross default) dimana penguasaan Penyewa atas pesawat mana pun menjadi berakhir.
- viii. Penyewa menerbangkan pesawat tanpa Certificate of Airworthiness atau ijin-ijin manapun yang harus dimiliki untuk dapat menerbangkan pesawat yang diterbitkan oleh pejabat yang berwenang.
- ix. Pesawat disita, ditahan, oleh pihak yang berwajib.
- x. Terjadi setiap perubahan yang mengakibatkan kerugian material dan berdasarkan penilaian *Lessor* hal tersebut dapat mempengaruhi secara negative keadaan keuangan Perseroan.

Negara pendaftaran pesawat:
Indonesia.

Jaminan Manufaktur:

Selama jangka waktu sewa, dan selama tidak terjadi wanprestasi, *Lessor* akan membuat tersedia kepada Penyewa segala jaminan yang ada dan segala pendukung produk sehubungan dengan Pesawat yang diberikan kepada *Lessor* oleh Manufacturer, supplier, pemelihara, atau kontraktor lain atas Pesawat sepanjang diperbolehkan oleh *Lessor*.

Penyewaan Kembali (*Sublease*):

Penyewa tidak boleh menyewakan kembali Pesawat tanpa persetujuan tertulis dari *Lessor*.

Pemeliharaan Pesawat:

Selama jangka waktu sewa, Penyewa akan, dengan biaya sendiri, memelihara, memperbaiki, melakukan *service*, *overhaul*, tes, dan memodifikasi Pesawat dan mesin-mesin pesawat sesuai dengan syarat dan ketentuan yang diatur dalam perjanjian.

Asuransi:

Penyewa selama jangka waktu sewa berkewajiban menutup asuransi atas Pesawat dan mesin-mesinnya.

Pengalihan oleh Penyewa:

Penyewa tidak boleh mengalihkan, memindahkan, memberikan, membebaskan, atau membuang segala hak-hak, kepemilikan dan kewajiban-kewajiban dalam perjanjian ataupun aset pesawat kecuali mendapatkan persetujuan tertulis dari pemberi sewa.

Pengalihan oleh Pihak yang Menyewakan:

Penyewa dapat mengalihkan, memindahkan, memberikan, membebaskan, atau membuang segala hak-hak, kepemilikan dan kewajiban-kewajiban dalam perjanjian ataupun aset pesawat kecuali mendapatkan persetujuan tertulis dari pihak yang menyewakan.

Kerahasiaan:

Para pihak tidak boleh membuka informasi sehubungan dengan ketentuan-ketentuan komersial dari perjanjian tanpa persetujuan tertulis dari pihak lainnya.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

Berikut perjanjian sewa operasional pesawat antara Perseroan dengan *Lessor*:

No.	Model dan Nomor Seri Pesawat	Judul Perjanjian	Jangka Waktu Sewa	Pemilik Pesawat
1.	B737-800 No. 30140 Mesin Tipe CFM56-7B26/3 SAC PK-GMF	Aircraft Lease Agreement MSN 30140 No. DS/PERJ/DZ-3001/2009 tanggal 6 Januari 2009	12 tahun sejak Delivery Date, atau sejak 23 Desember 2009 sampai dengan 22 Desember 2021	MSN 30140 Leasing B.V
2.	B737-800 No. 30141 Mesin Tipe CFM56-7B26/3 PK-GMG	Aircraft Lease Agreement MSN 30141 No. DS/PERJ/DZ-3002/2009 tanggal 6 Januari 2009	12 tahun sejak Delivery Date, atau sejak 5 Februari 2010 sampai dengan 4 Februari 2022	MSN 30141 Leasing B.V
3.	B737-800 No. 30142 Mesin Tipe CFM56-7B26/3 PK-GMH	Aircraft Lease Agreement MSN 30142 No. DS/PERJ/DZ-3004/2009 tanggal 6 Januari 2009	12 tahun sejak Delivery Date, atau sejak 22 Maret 2010 sampai dengan 21 Maret 2022	MSN 30142 Leasing B.V
4.	B737-800 No. 30143 Mesin Tipe CFM56-7B26/3 PK-GMI	Aircraft Lease Agreement MSN 30143 No. DS/PERJ/DZ-3004/2009 tanggal 6 Januari 2009	12 tahun sejak Delivery Date, atau sejak 19 April 2010 sampai dengan 18 April 2022	MSN 30143 Leasing B.V

No.	Model dan Nomor Seri Pesawat	Judul Perjanjian	Jangka Waktu Sewa	Pemilik Pesawat
5.	B737-800 No. 30151 Mesin Tipe CFM56-7B26/3 PK-GMA	Aircraft Lease Agreement MSN 30151 No. DS/PERJ/DZ-3005/2009 tanggal 6 Januari 2009	12 tahun sejak Delivery Date, atau sejak 29 Juni 2009 sampai dengan 28 Juni 2021	MSN 30151 Leasing B.V
6.	B737-800 No. 30155 Mesin Tipe CFM56-7B26/3 PK-GMC	Aircraft Lease Agreement MSN 30155 No. DS/PERJ/DZ-3006/2009 tanggal 6 Januari 2009	12 tahun sejak Delivery Date, atau sejak 3 November 2009 sampai dengan 2 November 2021	MSN 30155 Leasing B.V
7.	B737-800 No. 30156 Mesin Tipe CFM56-7B26/3 PK-GMD	Aircraft Lease Agreement MSN 30156 No. DS/PERJ/DZ-3007/2009 tanggal 6 Januari 2009	12 tahun sejak Delivery Date, atau sejak 30 November 2009 sampai dengan 29 November 2021	MSN 30156 Leasing B.V
8.	B737-800 No. 30157 Mesin Tipe CFM56-7B26/3 PK-GME	Aircraft Lease Agreement MSN 30157 No. DS/PERJ/DZ-3008/2009 tanggal 6 Januari 2009	12 tahun sejak Delivery Date, atau sejak 17 Desember 2009 sampai dengan 16 Desember 2021	MSN 30157 Leasing B.V

p. Mitsubishi France S.A.S.

Perseroan menandatangani 3 perjanjian sewa-menyewa pesawat dengan Mitsubishi France S.A.S. dengan syarat dan ketentuan yang secara umum sama sebagaimana diuraikan di bawah ini, sementara rincian masing-masing obyek sewa diuraikan dalam tabel di bawah.

Para Pihak:

- Perseroan sebagai Penyewa.
- Mitsubishi France S.A.S. ("Lessor").

Ruang lingkup:

Perseroan menyewa dari Lessor sebuah pesawat sebagaimana diuraikan dibawah ini.

Pemilik Pesawat

MCAP Europe Limited atau pihak lainnya sebagaimana diberitahukan oleh Lessor kepada Perseroan.

Jangka waktu sewa:

Seratus empat puluh empat (144) bulan sejak tanggal penyerahan Pesawat.

Negara pendaftaran pesawat:

Indonesia, atau negara lain yang disepakati para pihak.

Biaya Sewa:

Perseroan wajib membayar uang sewa dasar dengan formula yang dirinci dalam Perjanjian setiap bulannya sebelum dimulainya masa sewa dimulai dengan ketentuan pembayaran pertama dilakukan pada tanggal penyerahan dan setiap pembayaran dilakukan pada tanggal yang sama atau tanggal diakhir bulan yang bersangkutan. Perseroan juga wajib membayar biaya sewa tambahan dalam jumlah dan waktu sebagaimana dirinci dalam Perjanjian. Perseroan wajib menyerahkan kepada Lessor uang jaminan (*security deposit*) dalam jumlah dan pada waktu sebagaimana dirinci dalam perjanjian. Jika terjadi pengakhiran perjanjian yang berlanjut, Lessor dapat melakukan kompensasi *security deposit* atas jumlah terutang Perseroan pada Lessor. Lessor wajib mengembalikan *security deposit* 30 hari setelah Perseroan menyerahkan kembali Pesawat kepada Lessor.

Penyewaan kembali (Sublease):

Penyewa dilarang menyewakan kembali Pesawat tanpa persetujuan tertulis dari Lessor.

Pemeliharaan dan pengoperasian Pesawat:

Selama jangka waktu sewa, Penyewa akan, dengan biaya sendiri, memelihara, memperbaiki, melakukan service, overhaul, dan mengoperasikan Pesawat sesuai dengan peraturan perundangan tentang kelaikudaraan yang berlaku bagi *Head Lessor*, *Lessor*, Perseroan maupun Pesawat.

Asuransi:

Penyewa selama jangka waktu sewa berkewajiban menutup asuransi atas Pesawat sesuai dengan syarat dan ketentuan Llyods Forms AVN67B atas resiko-resiko dan dengan penanggungan yang dirinci dalam Perjanjian dimana klaim asuransi dialihkan sebagai jaminan kepada *Lessor* dan *Head Lessor*.

Pengakhiran sewa

Sewa berakhir saat terjadi peristiwa mana yang lebih cepat dari antara lain: (i) terjadinya *total loss* sebagaimana diatur dalam Perjanjian; (ii) Perseroan menyerahkan kembali pada tanggal berakhirnya sewa atau (iii) pengakhiran Perjanjian.

Penyerahan kembali Pesawat

Perseroan wajib menyerahkan kembali Pesawat berikut dokumentasinya pada tanggal pengakhiran sewa kepada Lessor pada waktu dan lokasi dan dalam kondisi yang dirinci dalam Perjanjian dimana Lessor wajib memastikan Pesawat masih memiliki sertifikat kelaikudaraan dan membayar bea apapun sehubungan dengan penyerahan tersebut. Jika Perseroan tidak menyerahkan Pesawat sebagaimana di atas, maka kewajiban Perseroan tetap berjalan hingga tanggal penyerahan kembali Pesawat.

Pengakhiran Perjanjian

Perjanjian berakhir jika antara lain terjadi peristiwa berikut ini (i) Perseroan tidak membayar uang sewa maupun *security deposit* dan jumlah lain yang wajib dibayar Perseroan saat jatuh tempo; (ii) asuransi menjadi tidak berlaku; (iii) Perseroan tidak mengembalikan Pesawat pada saatnya; (iv) Perseroan dinyatakan pailit, menunda kewajiban pembayarannya, insolven; (v) Perseroan gagal membayar kewajiban hutangnya sejumlah USD5.000.000 atau lebih; (vi) Perseroan menghentikan usahanya; (vii) Perseroan mengalihkan bagian usaha materialnya; (viii) dijatuhkan terhadap Perseroan putusan pengadilan yang tidak diasuransikan yang lebih dari USD5.000.000.

Kerahasiaan

Masing-masing pihak wajib merahasiakan dan dilarang tanpa persetujuan pihak lainnya mengungkapkan kepada pihak lain subyek dari perjanjian ini maupun dokumen terkait lainnya kecuali antara lain berdasarkan peraturan perundang-undangan.

Objek Sewa:

No.	Manufacturer Serial Number	Jangka Waktu Sewa
1.	30144 (PK-GMJ)	26 April 2010 – 25 April 2022
2.	30145 (PK-GMM)	28 Mei 2010 – 27 Mei 2022
3.	30146 (PK-GMN)	15 Juni 2010 – 14 Juni 2022

Perjanjian-perjanjian ini ditandatangani sehubungan dengan pengalihan atas perjanjian jual-beli pesawat antara Perseroan dan The Boeing Company Nomor 2158 tertanggal 9 Juni 1998 sebagaimana diubah dari waktu ke waktu dimana Perseroan memesan sejumlah pesawat Boeing 737-8U3. Berdasarkan perjanjian pengalihan, Perseroan mengalihkan haknya untuk menerima pesawat yang dipesannya kepada *Head Lessor*, yaitu MCAP Europe Limited, yang kemudian menyewakan pesawat kepada *Lessor* yang akan menyewakannya kembali kepada Perseroan berdasarkan syarat dan ketentuan dalam Perjanjian ini.

q. Perjanjian Sewa Pesawat Udara MSN 31763 No. DS/PERJ/DZ-3238/2009 tanggal 24 Juli 2009

Para pihak:

- i. Perseroan sebagai Penyewa;
- ii. BBAM Aircraft Holdings 122 S.A.R.L. sebagai Pihak yang menyewakan ("**Lessor**").

Ruang lingkup:

Penyewa sepakat untuk menyewa pesawat dari *Lessor* dan *Lessor* sepakat untuk menyewakan pesawat kepada Penyewa.

Obyek Sewa:

1 pesawat udara jenis Boeing 737-800 No Seri Manufaktur: 31763.

Pembayaran Bunga Keterlambatan:

Bunga per tahun yang sama dengan, berdasarkan pilihan Lessor, (i) suku bunga yang dinyatakan sebagai bunga keterlambatan sehubungan dengan hutang yang dijamin oleh Dokumen-Dokumen Jaminan; atau (ii) tiga persen (3%) diatas bunga 1 tahun USD LIBOR.

Jangka waktu sewa:

120 bulan sejak diserahkan pesawat kepada Penyewa.

Tanggal Penyerahan Pesawat:

16 Februari 2010.

Pemilik:

Flashdell Limited.

Jaminan Manufaktur:

Lessor setuju untuk memberikan jaminan sehubungan dengan pesawat yang dibuat oleh Manufaktur, subkontraktor, pemasok, penjual, pamanufaktur mesin, dan pihak penyelenggara perawatan pesawat, perbaikan dan modifikasi pesawat. Lessee dapat mengajukan klaim kepada Lessor, dan akan diteruskan oleh Lessor kepada Pemanufaktur. Dalam hal terjadi wanprestasi ataupun pengakhiran perjanjian, maka hak-hak yang dimiliki oleh penyewa atas jaminan Manufaktur akan berpindah kepada Lessor.

Penyewaan Kembali:

Penyewa tidak akan menyewakan kembali atau berpisah dengan pesawat atau bagiannya tanpa persetujuan tertulis terlebih dahulu dari Lessor.

Asuransi:

Penyewa selama jangka waktu sewa berkewajiban menutup asuransi atas Pesawat dan mesin-mesinnya.

Resiko:

Setelah penyerahan dilakukan, maka pesawat, termasuk dokumen-dokumen pesawat, mesin dan setiap bagiannya menjadi risiko tunggal dari penyewa. Dan penyewa akan menanggung semua risiko kerugian, pencurian, kerusakan atau kehancuran atas pesawat karena sebab apapun.

Pembatasan:

- i. Penyewa tidak akan menjual atau menyerahkan secara substansial seluruh aset dan property atau melakukan merger atau konsolidasi dengan pihak lain kecuali jika segera setelah penjualan, perusahaan hasil merger/konsolidasi (*Surviving Entity*) memiliki nilai berwujud perusahaan (tangible net worth) yang setara atau lebih besar dari nilai berwujud Penyewa; dan (a) Penyewa merupakan *Surviving Entity*; (b) *Surviving Entity* menanggung segala hak dan kewajiban dari Penyewa demi hukum, dalam hal ini, maka Penyewa dan *Surviving Entity* harus memberikan pemberitahuan kepada Lessor paling lambat 30 hari sebelumnya;
- ii. Penyewa tidak akan menyewakan ulang, menyewakan, menyatukan, menukar, seluruhnya atau sebagian dari kepemilikan pesawat atau mesin-mesin atau bagian-bagiannya, kecuali untuk hal-hal tertentu yang diizinkan dalam perjanjian;
- iii. Penyewa tidak akan membebani pesawat dengan jaminan.

Kejadian Kelalaian:

- i. Penyewa lalai untuk melakukan pembayaran yang telah dijadwalkan dalam jangka waktu 2 hari sejak tanggal jatuh temponya pembayaran tersebut;
- ii. Penyewa lalai untuk mengasuransikan pesawat;
- iii. Penyewa gagal menerima pengiriman pesawat atau tidak menyediakan laporan atas perawatan bulanan pesawat; Penyewa lalai menyerahkan kembali pesawat pada saat kewajiban pengembalian tersebut timbul berdasarkan perjanjian;
- iv. Penyewa lalai melakukan kewajibannya berdasarkan perjanjian ini dan tidak dapat mengembalikan kepada kondisi semula setelah peringatan oleh Lessor atas kelalaian tersebut;
- v. Jika ada penjamin yang mengambil kepemilikan atas seluruh atau seluruh bagian yang material dari usaha atau asset dari penyewa;

- vi. Jika izin dan persetujuan yang dimiliki oleh Penyewa dalam menjalankan usahanya sebagai penyedia jasa angkutan udara komersial diubah, dicabut, ditahan, ditarik, dihentikan atau telah habis masa berlakunya dan tidak diperbaharui;
- vii. Penyewa menghentikan sementara atau selamanya atau mengakibatkan diberhentikan (sementara atau selamanya) usaha Penyewa sebagai penyedia jasa angkutan udara komersial;
- viii. Penyewa pailit atau sedang dalam proses pailit baik secara sukarela maupun tidak; insolven atau dilikuidasi.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

r. Perjanjian Sewa Operasi Pesawat B737-800 MSN 30568 No. DS/PERJ/DZ-3027/2009 tanggal 23 Januari 2009 sebagaimana diubah dengan Surat No. DS/PERK/AMAND-I/DZ-3027/09 tanggal 21 Agustus 2009

Para Pihak:

- i. Perseroan sebagai Penyewa;
- ii. MASC (France) SARL sebagai pihak yang Menyewakan ("MASC")

Ruang lingkup:

Penyewa sepakat untuk menyewa pesawat dari MASC dan MASC sepakat untuk menyewakan pesawat kepada Penyewa.

Obyek Sewa:

Satu (1) pesawat Boeing 737-800 No Seri Manufaktur: 30568 dan 2 mesin tipe CFM56-7B26 dengan nomor seri 889245 dan 888250, PK-GEK.

Lokasi Penyerahan:

Fasilitas PT GMF AeroAsia di Jakarta Indonesia.

Jangka waktu sewa:

7 tahun sejak diserahkan pesawat kepada Penyewa atau sejak tanggal 19 Februari 2009 sampai dengan tanggal 18 Februari 2016.

Jadwal Penyerahan Pesawat:

Februari 2009.

Pemilik:

Well Fargo Bank Northwest, NA.

Hak dan Kewajiban Perseroan:

Hak dan kewajiban Perseroan antara lain adalah sebagai berikut:

- i. Melakukan pembayaran sewa pesawat termasuk security deposit sebagai jaminan atas pemenuhan kewajiban Perseroan;
- ii. Menanggung semua biaya yang terkait dengan pengoperasian pesawat sepanjang masa sewa;
- iii. Merawat dan memelihara pesawat dengan biaya sendiri;
- iv. Mengasuransikan pesawat;
- v. Menanggung segala resiko terkait dengan setiap kerugian, kerusakan, kehilangan, pembajakan, penyitaan, atau pengambilalihan atas pesawat;
- vi. Menyampaikan laporan keuangan semesteran kepada Lessor.

Tanggal Pengakhiran:

- i. Pada tanggal berakhirnya jangka waktu sewa;
- ii. Jika terjadi pembatalan perjanjian sebagaimana diatur dalam perjanjian, pada tanggal pemberitahuan tertulis diberikan;
- iii. Jika terdapat kerugian total pada pesawat setelah penyerahan pesawat, pada tanggal dimana pembayaran penuh diberikan kepada dan diterima oleh Lessor;
- iv. Jika MASC, memutuskan perjanjian sehubungan dengan kejadian kelalaian yang dilakukan Penyewa.

Jaminan Manufaktur:

Selama jangka waktu sewa, dan selama tidak terjadi wanprestasi, MASC akan membuat tersedia kepada Penyewa segala jaminan yang ada dan segala pendukung produk sehubungan dengan Pesawat yang diberikan kepada MASC oleh Manufacturer, supplier, pemelihara, atau kontraktor lain atas Pesawat sepanjang MASC diperbolehkan.

Pemeliharaan Pesawat:

Selama jangka waktu sewa, Penyewa akan, dengan biaya sendiri, memelihara, memperbaiki, melakukan *service, overhaul*, tes, dan memodifikasi Pesawat dan mesin-mesin pesawat sesuai dengan syarat dan ketentuan yang diatur dalam perjanjian.

Asuransi:

Penyewa selama jangka waktu sewa berkewajiban menutup asuransi atas Pesawat dan mesin-mesinnya.

Resiko:

Penyewa menanggung segala resiko kerugian, pengrusakan, pencurian, pembajakan, penyitaan, pengambilalihan dan kerusakan Pesawat

Kerahasiaan:

Seluruh informasi dalam perjanjian merupakan informasi rahasia dan tidak boleh dibuka kepada pihak lain (kecuali kepada auditor, penasehat hukum atau sebagaimana disyaratkan sehubungan dengan penasehat hukum) tanpa persetujuan tertulis dari pihak lainnya. Jika keterbukaan disyaratkan oleh ketentuan peraturan perundang-undangan, maka para pihak akan memberlakukan ketentuan-ketentuan yang bersifat komersial saja sebagai informasi yang perlu dirahasiakan.

Pembatasan:

Perseroan tidak dapat melakukan merger atau konsolidasi dengan pihak lain, tidak akan menjual, menukar, memindahkan atau dengan cara lain mengalihkan (baik dalam satu atau lebih transaksi yang berkaitan) seluruh atau sebagian besar property, aset, pendapatan, baik yang sekarang dimiliki atau akan dimiliki Perseroan.

Pengalihan:

Penyewa tidak akan menyewakan kembali atau dengan cara lain menyampaikan, memindahkan atau mengalihkan penguasaan atas pesawat atau setiap bagian di dalamnya, atau mengalihkan segala hak dan kewajibannya berdasarkan perjanjian tanpa persetujuan tertulis terlebih dahulu dari Lessor.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi.

s. Perjanjian Sewa Operasi Pesawat B737-800 MSN 32361 tanggal 27 Oktober 2005 sebagaimana terakhir kali diubah dengan Lease Amendment No. DS/PERJ/AMAND-IV/DE-3195/05/11 tanggal 5 Mei 2011

Para Pihak:

- i. Perseroan sebagai Penyewa.
- ii. MASA (France) SARL sebagai pihak yang Menyewakan ("**MASA**").

Ruang lingkup:

Penyewa sepakat untuk menyewa pesawat dari MASA dan MASA sepakat untuk menyewakan pesawat kepada Penyewa.

Obyek Sewa:

Satu (1) pesawat Boeing 737-800 No Seri Manufaktur: 32361 dan 2 mesin tipe CFM56-7B26 dengan nomor registrasi PK-GEE.

Lokasi Penyerahan:

Fasilitas THY di Istanbul Turkey.

Jangka waktu sewa:

Sejak tanggal 9 Desember 2005 sampai dengan tanggal 28 Februari 2014.

Jadwal Penyerahan Pesawat:
Paling lambat 30 January 2006.

Pemilik:
Well Fargo Bank Northwest, NA.

Hak dan Kewajiban Perseroan:

Hak dan kewajiban Perseroan antara lain adalah sebagai berikut:

- i. Melakukan pembayaran sewa pesawat termasuk security deposit sebagai jaminan atas pemenuhan kewajiban Perseroan;
- ii. Menanggung semua biaya yang terkait dengan pengoperasian pesawat sepanjang masa sewa;
- iii. Merawat dan memelihara pesawat dengan biaya sendiri;
- iv. Mengasuransikan pesawat;
- v. Menanggung segala resiko terkait dengan setiap kerugian, kerusakan, kehilangan, pembajakan, penyitaan, atau pengambilalihan atas pesawat;
- vi. Menyampaikan laporan keuangan semesteran kepada Lessor.

Tanggal Pengakhiran:

- i. Pada tanggal berakhirnya jangka waktu sewa.
- ii. Jika terjadi pembatalan perjanjian sebagaimana diatur dalam perjanjian, pada tanggal pemberitahuan tertulis diberikan.
- iii. Jika terdapat kerugian total pada pesawat setelah penyerahan pesawat, pada tanggal dimana pembayaran penuh diberikan kepada dan diterima oleh Lessor.
- iv. Jika MASA, memutuskan perjanjian sehubungan dengan kejadian kelalaian yang dilakukan Penyewa.

Jaminan Manufaktur:

Selama jangka waktu sewa, dan selama tidak terjadi wanprestasi, MASA akan membuat tersedia kepada Penyewa segala jaminan yang ada dan segala pendukung produk sehubungan dengan Pesawat yang diberikan kepada MASA oleh Manufacturer, supplier, pemelihara, atau kontraktor lain atas Pesawat sepanjang MASA diperbolehkan.

Pemeliharaan Pesawat:

Selama jangka waktu sewa, Penyewa akan, dengan biaya sendiri, memelihara, memperbaiki, melakukan *service*, *overhaul*, tes, dan memodifikasi Pesawat dan mesin-mesin pesawat sesuai dengan syarat dan ketentuan yang diatur dalam perjanjian.

Asuransi:

Penyewa selama jangka waktu sewa berkewajiban menutup asuransi atas Pesawat dan mesin-mesinnya.

Resiko:

Penyewa menanggung segala resiko kerugian, pengrusakan, pencurian, pembajakan, penyitaan, pengambilalihan dan kerusakan Pesawat.

Kerahasiaan:

Seluruh informasi dalam perjanjian merupakan informasi rahasia dan tidak boleh dibuka kepada pihak lain (kecuali kepada auditor, penasehat hukum atau sebagaimana disyaratkan sehubungan dengan penasehat hukum) tanpa persetujuan tertulis dari pihak lainnya. Jika keterbukaan disyaratkan oleh ketentuan peraturan perundang-undangan, maka para pihak akan memberlakukan ketentuan-ketentuan yang bersifat komersial saja sebagai informasi yang perlu dirahasiakan.

Pembatasan:

Perseroan tidak dapat melakukan merger atau konsolidasi dengan pihak lain, tidak akan menjual, menukar, memindahkan atau dengan cara lain mengalihkan (baik dalam satu atau lebih transaksi yang berkaitan) seluruh atau sebagian besar property, aset, pendapatan, baik yang sekarang dimiliki atau akan dimiliki Perseroan.

Pengalihan:

Penyewa tidak akan menyewakan kembali atau dengan cara lain menyampaikan, memindahkan atau mengalihkan penguasaan atas pesawat atau setiap bagian di dalamnya, atau mengalihkan segala hak dan kewajibannya berdasarkan perjanjian tanpa persetujuan tertulis terlebih dahulu dari Lessor.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

t. Bank of Utah

Para Pihak

- i. Perseroan sebagai Penyewa.
- ii. Bank of Utah sebagai Pihak Yang Menyewakan (*Lessor*).

Jangka waktu sewa:

120 bulan kalender terhitung sejak tanggal pengiriman (*delivery date*), yaitu pada bulan Agustus 2010.

Penyewaan Kembali (*Sublease*):

Penyewa tidak boleh menyewakan kembali Pesawat tanpa persetujuan tertulis dari *Lessor*.

Pemeliharaan Pesawat:

Selama jangka waktu sewa, Penyewa akan, dengan biaya sendiri, memelihara, memperbaiki, melakukan *service*, *overhaul*, tes, dan memodifikasi Pesawat dan mesin-mesin pesawat sesuai dengan syarat dan ketentuan yang diatur dalam perjanjian.

Asuransi:

Penyewa selama jangka waktu sewa berkewajiban menutup asuransi atas Pesawat dan mesin-mesinnya.

Resiko:

Penyewa menanggung segala resiko kerugian, pengrusakan, pencurian, pembajakan, penyitaan, pengambilalihan dan kerusakan Pesawat.

Jaminan Manufaktur:

Selama jangka waktu sewa, dan selama tidak terjadi wanprestasi, Lessor akan membuat tersedia kepada Penyewa segala jaminan yang ada dan segala pendukung produk sehubungan dengan Pesawat yang diberikan kepada Lessor oleh *Manufacturer*, *supplier*, pemelihara, atau kontraktor lain atas Pesawat sepanjang Lessor diperbolehkan.

Pengalihan:

Penyewa tidak boleh mengalihkan, menovasikan, menyerahkan, menjual atau memindahkan atau membebaskan sebagai jaminan atas segala hak-hak dan kewajiban yang dimilikinya berdasarkan perjanjian sewa tanpa persetujuan tertulis terlebih dahulu dari *Lessor*.

Kejadian Kelalaian:

- i. Perseroan lalai untuk melakukan pembayaran yang telah dijadwalkan dalam jangka waktu 2 hari sejak tanggal jatuh temponya pembayaran tersebut.
- ii. Perseroan lalai untuk mengasuransikan pesawat atau lalai menjaga pesawat untuk senantiasa diasuransikan.
- iii. Perseroan lalai untuk menerima penyerahan pesawat sebagaimana diperjanjikan, lalai menyediakan laporan status pemeliharaan pesawat atau pembaharuan sertifikat asuransi atau mengembalikan pesawat pada saat berakhirnya jangka waktu sewa dalam kondisi yang telah disepakati para pihak.
- iv. Perseroan lalai melaksanakan kewajibannya berdasarkan perjanjian sewa, kelalaian mana menurut pendapat Lessor dapat diperbaiki dalam jangka waktu yang ditentukan dalam perjanjian sejak pemberitahuan kelalaian kepada Perseroan.
- v. Terdapat pernyataan atau jaminan yang tidak benar atau tidak akurat mengarahkan kepada keadaan yang tidak sebenarnya secara material pada saat pernyataan atau jaminan tersebut dibuat.
- vi. Adanya persetujuan, ijin-ijin, sertifikat atau pendaftaran atas perjanjian sewa yang diperoleh oleh Penyewa, atau yang dipersyaratkan untuk diperoleh Penyewa sehubungan dengan perjanjian sewa yang dicabut, dibatalkan, dihentikan, ditarik kembali, diakhiri atau tidak diperpanjang atau tidak

diperbaharui atau berhenti berlaku secara sah atau diubah dengan cara yang menurut pendapat Lessor berdampak material terhadap kemampuan Perseroan untuk memenuhi kewajibannya berdasarkan perjanjian sewa.

- vii. Setiap penerima pembebanan, trustee, likuidator, administrator, kustodian atau pejabat berwenang sejenis yang ditunjuk, mengambil tindakan untuk menguasai seluruh atau sebagian besar dari kegiatan usaha atau aset Perseroan.
- viii. Perseroan menjadi dalam keadaan insolven atau tidak dapat membayar hutang-hutangnya pada saat jatuh tempo atau mengakui ketidakmampuannya untuk membayar hutang-hutangnya pada saat jatuh tempo.
- ix. Terjadinya pembebanan terhadap aset Perseroan atau terhadap pesawat yang disewa (dengan pengecualian Pembebanan yang dikecualikan oleh Lessor) yang tidak dicabut dalam jangka waktu yang ditentukan dalam perjanjian sejak terjadinya pembebanan tersebut.
- x. Penyewa (a) berhenti atau mengancam untuk berhenti untuk menjalankan seluruh atau sebagian besar usahanya atau (b) menjual atau dengan cara lain memindahkan atau mengalihkan seluruh atau sebagian besar asetnya.
- xi. Perseroan pailit atau sedang dalam proses pailit baik secara sukarela maupun tidak.
- xii. Terjadi kejadian kelalaian silang terhadap kewajiban utang Perseroan melebihi USD500.000;
- xiii. Terjadi perubahan pengendali tanpa persetujuan tertulis dari Lessor
- xiv. Terjadi hal-hal yang berdasarkan pendapat Lessor dapat mengakibatkan dampak material terhadap kondisi keuangan atau operasional Penyewa atau terhadap kemampuan Penyewa memenuhi ketentuan perundang-undangan.

Kerahasiaan:

Seluruh informasi dalam perjanjian merupakan informasi rahasia dan tidak boleh dibuka kepada pihak lain (kecuali kepada auditor, penasehat hukum atau sebagaimana disyaratkan sehubungan dengan penasehat hukum) tanpa persetujuan tertulis dari pihak lainnya. Jika keterbukaan disyaratkan oleh ketentuan peraturan perundang-undangan, maka para pihak akan memberlakukan ketentuan-ketentuan yang bersifat komersial saja sebagai informasi yang perlu dirahasiakan.

Objek Sewa:

No.	Model dan Nomor Seri Pesawat	Judul Perjanjian	Jangka Waktu Sewa	Pemilik Pesawat
1.	Boeing B737-800 MSN 36436 (PK-GFF)	Perjanjian Sewa Operasi Pesawat (Aircraft Lease Agreement) MSN 36436 tanggal 7 Agustus 2009	17 Agustus 2010 – 16 Agustus 2020	Inishbrophy Leasing Limited
2.	Boeing B737-800 MSN 36850 (PK-GFH)	Perjanjian Sewa Operasi Pesawat (Aircraft Lease Agreement) MSN 36850 tanggal 7 Agustus 2009	8 September 2010 – 7 September 2020	Inishbrophy Leasing Limited

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

u. Pembroke Lease France SAS

Para pihak:

- i. Perseroan sebagai Penyewa.
- ii. Pembroke Lease France SAS sebagai Pihak yang menyewakan ("**Lessor**").

Ruang lingkup:

Penyewa sepakat untuk menyewa pesawat dari Lessor dan Lessor sepakat untuk menyewakan pesawat kepada Penyewa.

Jaminan Manufaktur:

Lessor akan memberikan kuasa kepada Penyewa untuk melaksanakan hak yang dimiliki oleh iLessor berdasarkan jaminan apapun, terkait dengan pesawat udara, berdasarkan syarat dan ketentuan yang diatur di dalam Perjanjian Jaminan Kerangka Pesawat dan Mesin.

Penyewa wajib memberikan pemberitahuan tertulis kepada iLessor atas setiap klaim jaminan yang diselesaikan oleh Penyewa dengan dasar pembayaran tunai seluruhnya atau sebagian, dan wajib mengenakan pembayaran untuk memulihkan cacat pada pesawat udara yang menjadi dasar klaim jaminan. Setiap pembayaran tunai kepada penyewa yang tidak memiliki hubungan dengan klaim jaminan yang tidak dikenakan untuk memperbaiki cacat pesawat udara merupakan hak dari iLessor.

Asuransi:

Penyewa selama jangka waktu sewa berkewajiban menutup asuransi atas Pesawat dan mesin-mesinnya.

Kerahasiaan

Para pihak sepakat bahwa dokumen-dokumen transaksi dan informasi yang diberikan sesuai dengan dokumen-dokumen transaksi adalah rahasia dan tidak ada pihak yang akan mengungkapkan informasi manapun dari atau sehubungan dengan dokumen-dokumen transaksi tanpa persetujuan dari pihak lainnya atau untuk menggunakan informasi untuk segala tujuan selain dari tujuan transaksi yang dimaksud dalam dokumen-dokumen transaksi.

Lessor memberi persetujuan kepada Penyewa, pejabat dan agennya dapat mengungkap dari waktu ke waktu rincian dari Perjanjian Sewa Pesawat Udara ini dan dokumen-dokumen transaksi lainnya dan transaksi yang dimaksud di dalamnya kepada segala dari pihak di bawah ini yang membutuhkan informasi tersebut dan mengetahui sifat kerahasiaan dari informasi tersebut:

- i. Penasehat profesional dan penyedia pelayanan dari pihak yang diizinkan yang memiliki kewajiban kerahasiaan kepada pihak yang diizinkan;
- ii. Sebagaimana dipersyaratkan oleh hukum (termasuk pihak yang berwenang yang mengatur perusahaan bank atau asuransi) atau proses hukum;
- iii. Segala pengadilan atau majelis atau pihak yang berwenang yang mengatur, mengawasi, memerintah atau kuasi-pemerintahan dengan yurisdiksi atas pihak yang diizinkan.

Janji-janji

Penyewa akan:

- i. Memberitahukan Lessor mengenai terjadinya Kejadian Kelalaian atau peristiwa lain yang mungkin berdampak merugikan terhadap kemampuan Penyewa untuk memnuhi kewajibannya berdasarkan dokumen-dokumen transaksi dan, atas permintaan tertulis Lessor, menegaskan kepada Lessor bahwa kecuali sebagaimana disebutkan dalam konfirmasi bahwa tidak ada Kejadian Kelalaian yang terjadi dan berkelanjutan dalam Perjanjian Sewa Pesawat Udara ini;
- ii. Memberikan Lessor:
 - Selambat-lambatnya 60 hari setelah hari terakhir dari masing-masing patuh tahun keuangan, akun gabungan Penyewa yang tidak diaudit;
 - Selambat-lambatnya 120 hari setelah hari terakhir dari masing-masing tahun keuangan Penyewa, neraca gabungan yang diaudit dan laporan laba dan rugi gabungan yang diaudit tersebut;
 - Memberikan salinan dari masing-masing pemberitahuan atau surat edaran yang dikeluarkan oleh para kreditur Penyewa secara umum;
 - Memberikan informasi lain mengenai Penyewa, pesawat udara, dan transaksi yang dimaksud di dalamnya sebagaimana dapat dimintakan sewajarnya oleh Lessor.
- iii. (i) Tidak melakukan perubahan penting atas usaha di mana Penyewa dan/atau anak perusahaannya terlibat;
- (ii) mempertahankan keberadaannya (selain sehubungan dengan ketentuan rekonstruksi kesanggupan pembayaran hutang yang telah disetujui oleh Lessor dan *security trustee*)
- iv. Memastikan tidak akan terjadi perubahan dalam *habitual base* atau Negara pendaftaran pesawat udara tanpa persetujuan tertulis dari Lessor;
- v. Mengupayakan bahwa tidak ada pihak (termasuk *sublessee* atau *wet-lessee*) yang akan bertindak tidak sesuai dengan kewajiban-kewajibannya berdasarkan dokumen-dokumen transaksi dan bahwa semua pihak (termasuk *sublessee* atau *wet-lessee*) akan memenuhi kewajiban tersebut atas nama Penyewa;
- vi. Memastikan bahwa kewajiban-kewajibannya berdasarkan dokumen-dokumen transaksi memiliki peringkat dan akan setiap saat memiliki peringkat setidaknya *pari passu* dengan semua utang yang ada dan aka nada;

- vii. Melakukan dan melaksanakan tindakan lain dan lanjutan dan menandatangani serta menyampaikan dokumen yang lain sebagaimana mungkin diwajibkan berdasarkan hukum atau sewajarnya diminta Lessor dan/atau pihak pembiayaan;
- viii. Mempertahankan kepemilikan sekurang-kurangnya 5 pesawat udara yang terdaftar di Indonesia dan penguasaan atas sekurang-kurangnya 5 pesawat udara yang terdaftar di Indonesia;
- ix. Mendapatkan dan mempertahankan perizinan dan persetujuan yang diwajibkan peraturan dan perundang-undangan yang berlaku di Negara pendaftaran untuk memungkinkan Penyewa melaksanakan kewajiban berdasarkan dokumen-dokumen transaksi, misalnya melaporkan kegiatan transaksi asingnya dan kewajiban keuangan luar negeri sebagaimana diwajibkan berdasarkan undang-undang yang berlaku; dan
- x. Menyampaikan salinan perizinan atau persetujuan, izin, lisensi, pembebasan, pendaftaran, pencatatan, pengajuan atau notarisasi sebagaimana mungkin diperlukan untuk menjamin keabsahan, keterlaksanaan atau prioritas tanggungan dan kewajiban Penyewa dan hak-hak Lessor, pemilik dan pihak pembiayaan berdasarkan dokumen-dokumen transaksi dan dokumen pembiayaan.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi.

Berikut perjanjian sewa operasional pesawat antara Perseroan dengan Pembroke Lease France (SAS):

No.	Model dan Nomor Seri Pesawat	Judul Perjanjian	Jangka Waktu Sewa	Pemilik Pesawat
1.	Boeing B737-800 No. Seri Manufaktur: 30147 PK-GMO	Lease of one Boeing B737-800 Aircraft MSN 30147	9 Juli 2010 – 8 Juli 2020	Inishbrophy Leasing Limited
2.	Boeing B737-800 No. Seri Manufaktur: 30148 PK-GMP	Lease of one Boeing B737-800 Aircraft MSN 30148	11 Agustus 2010 – 10 Agustus 2020	Inishbrophy Leasing Limited
3.	Boeing B737-800 No. Seri Manufaktur: 30149 PK-GMQ	Lease of one Boeing B737-800 Aircraft MSN 30149	21 September 2010 – 20 September 2022	Inishbrophy Leasing Limited
4.	Boeing B737-800 No. Seri Manufaktur: 30150 PK-GMR	Lease of one Boeing B737-800 Aircraft MSN 30150	22 Oktober 2010 – 21 Oktober 2020	Inishbrophy Leasing Limited
5.	Boeing B737-800 No. Seri Manufaktur: 38071 PK-GMS	Lease of one Boeing B737-800 Aircraft MSN 38071	6 Desember 2011 – 5 Desember 2021	Pembroke Aircraft Leasing 2 Limited
6.	Boeing B737-800 No. Seri Manufaktur: 38073 PK-GMU	Lease of one Boeing B737-800 Aircraft MSN 38073	21 Februari 2012 - 20 Februari 2022	Pembroke Aircraft Leasing 2 Limited
7.	Boeing B737-800 No. Seri Manufaktur: 38074 PK-GMV	Lease of one Boeing B737-800 Aircraft MSN 38074	14 Maret 2012 - 13 Maret 2022	Pembroke Aircraft Leasing 2 Limited
8.	Boeing B737-800 No. Seri Manufaktur: 38069 PK-GMW	Lease of one Boeing B737-800 Aircraft MSN 38069	7 Mei 2012 - 11 April 2022	Pembroke Aircraft Leasing 2 Limited
9.	Boeing B737-800 No. Seri Manufaktur: 38070 PK-GMX	Lease of one Boeing B737-800 Aircraft MSN 38070	12 April 2012 - 11 April 2022	Pembroke Aircraft Leasing 2 Limited

- v. **Perjanjian Sewa Operasi Pesawat (*Aircraft Lease Agreement*) MSN 39920 tanggal 22 Juli 2010 sebagaimana dinovasikan dengan Aircraft Lease Novation and Amendment Agreement tertanggal 12 Desember 2012**

Para Pihak

- i. Perseroan sebagai Penyewa.
- ii. Pembroke Lease France S.A.S sebagai lessor baru (menggantikan SMBC Aviation Capital Paris Leasing 1 SARL (d/h RBS Paris Leasing 1 SARL)).

Obyek Sewa:

1 pesawat Boeing 737-400 MSN 39920, PK-GFM, mesin CFM56-7B26.

Bunga Keterlambatan:

Bunga per tahun sama dengan LIBOR ditambah 2 persen per tahun.

Jangka waktu sewa:

8 tahun sejak diserahkannya pesawat kepada Penyewa, yaitu sejak 14 Januari 2011 sampai dengan 13 Januari 2019.

Pemilik:

Pembroke Capital Limited (sebelumnya dimiliki oleh SMBC Aviation Capital Limited (d/h RBS Aerospace Limited))

Tanggal Pengakhiran:

- i. Pada tanggal berakhirnya jangka waktu sewa.
- ii. Jika terjadi pembatalan perjanjian sebagaimana diatur dalam perjanjian, pada tanggal pemberitahuan tertulis diberikan.
- iii. Jika terdapat kerugian total pada pesawat setelah penyerahan pesawat, pada tanggal dimana pembayaran penuh diberikan kepada dan diterima oleh Lessor.
- iv. Jika Lessor, memutuskan perjanjian sehubungan dengan kejadian kelalaian yang dilakukan Penyewa.

Penyewaan Kembali (Sublease):

Penyewa tidak boleh menyewakan kembali Pesawat tanpa persetujuan tertulis dari Lessor.

Pemeliharaan Pesawat:

Selama jangka waktu sewa, Penyewa akan, dengan biaya sendiri, memelihara, memperbaiki, melakukan *service*, *overhaul*, tes, dan memodifikasi Pesawat dan mesin-mesin pesawat sesuai dengan syarat dan ketentuan yang diatur dalam perjanjian.

Asuransi:

Penyewa selama jangka waktu sewa berkewajiban menutup asuransi atas Pesawat dan mesin-mesinnya.

Resiko:

Penyewa menanggung segala resiko kerugian, pengrusakan, pencurian, pembajakan, penyitaan, pengambilalihan dan kerusakan Pesawat.

Jaminan Manufaktur:

Selama jangka waktu sewa, dan selama tidak terjadi wanprestasi, Lessor akan membuat tersedia kepada Penyewa segala jaminan yang ada dan segala pendukung produk sehubungan dengan Pesawat yang diberikan kepada Lessor oleh *Manufacturer*, *supplier*, pemelihara, atau kontraktor lain atas Pesawat sepanjang Lessor diperbolehkan.

Pengalihan:

Penyewa tidak boleh mengalihkan, menovasikan, menyerahkan, menjual atau memindahkan atau membebaskan sebagai jaminan atas segala hak-hak dan kewajiban yang dimilikinya berdasarkan perjanjian sewa tanpa persetujuan tertulis terlebih dahulu dari Lessor.

Kerahasiaan:

Seluruh informasi dalam perjanjian merupakan informasi rahasia dan tidak boleh dibuka kepada pihak lain (kecuali kepada auditor, penasehat hukum atau sebagaimana disyaratkan sehubungan dengan penasehat hukum) tanpa persetujuan tertulis dari pihak lainnya. Jika keterbukaan disyaratkan oleh ketentuan peraturan perundang-undangan, maka para pihak akan memberlakukan ketentuan-ketentuan yang bersifat komersial saja sebagai informasi yang perlu dirahasiakan.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

- w. **Perjanjian Sewa Operasi Pesawat (*Aircraft Lease Agreement*) MSN 40807 No. DS/PERJ/DZ-3445/2010 tanggal 15 Juli 2010 sebagaimana dinovasikan dengan Aircraft Lease Novation and Amendment Agreement tertanggal 12 Desember 2012**

Para Pihak

- i. Perseroan sebagai Penyewa.
- ii. ICIL Paris sebagai lessor baru (menggantikan SMBC Aviation Capital Paris Leasing 1 SARL (d/h RBS Paris Leasing 1 SARL).

Obyek Sewa:

1 pesawat Boeing 737-800 MSN 40807, PK-GFD, mesin CFM56-7B26.

Bunga Keterlambatan:

Bunga per tahun sama dengan LIBOR ditambah 2 persen per tahun.

Jangka waktu sewa:

8 tahun sejak diserahkannya pesawat kepada Penyewa, yaitu sejak 16 Juli 2010 sampai dengan 15 Juli 2018.

Pemilik:

Sky High V Leasing Company Limited (sebelumnya dimiliki oleh SMBC Aviation Capital Limited (d/h RBS Aerospace Limited)

Tanggal Pengakhiran:

- i. Pada tanggal berakhirnya jangka waktu sewa.
- ii. Jika terjadi pembatalan perjanjian sebagaimana diatur dalam perjanjian, pada tanggal pemberitahuan tertulis diberikan.
- iii. Jika terdapat kerugian total pada pesawat setelah penyerahan pesawat, pada tanggal dimana pembayaran penuh diberikan kepada dan diterima oleh Lessor.
- iv. Jika Lessor, memutuskan perjanjian sehubungan dengan kejadian kelalaian yang dilakukan Penyewa.

Penyewaan Kembali (Sublease):

Penyewa tidak boleh menyewakan kembali Pesawat tanpa persetujuan tertulis dari Lessor.

Pemeliharaan Pesawat:

Selama jangka waktu sewa, Penyewa akan, dengan biaya sendiri, memelihara, memperbaiki, melakukan service, overhaul, tes, dan memodifikasi Pesawat dan mesin-mesin pesawat sesuai dengan syarat dan ketentuan yang diatur dalam perjanjian.

Asuransi:

Penyewa selama jangka waktu sewa berkewajiban menutup asuransi atas Pesawat dan mesin-mesinnya.

Resiko:

Penyewa menanggung segala resiko kerugian, pengrusakan, pencurian, pembajakan, penyitaan, pengambilalihan dan kerusakan Pesawat.

Jaminan Manufaktur:

Selama jangka waktu sewa, dan selama tidak terjadi wanprestasi, Lessor akan membuat tersedia kepada Penyewa segala jaminan yang ada dan segala pendukung produk sehubungan dengan Pesawat yang diberikan kepada Lessor oleh *Manufacturer, supplier*, pemelihara, atau kontraktor lain atas Pesawat sepanjang Lessor diperbolehkan.

Pengalihan:

Penyewa tidak boleh mengalihkan, menovasikan, menyerahkan, menjual atau memindahkan atau membebankan sebagai jaminan atas segala hak-hak dan kewajiban yang dimilikinya berdasarkan perjanjian sewa tanpa persetujuan tertulis terlebih dahulu dari Lessor.

Kerahasiaan:

Seluruh informasi dalam perjanjian merupakan informasi rahasia dan tidak boleh dibuka kepada pihak lain (kecuali kepada auditor, penasehat hukum atau sebagaimana disyaratkan sehubungan dengan penasehat hukum) tanpa persetujuan tertulis dari pihak lainnya. Jika keterbukaan disyaratkan oleh ketentuan peraturan perundang-undangan, maka para pihak akan memberlakukan ketentuan-ketentuan yang bersifat komersial saja sebagai informasi yang perlu dirahasiakan.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

x. **Perjanjian Sewa Pesawat No. DS/PERJ/DF-3563/2012 tanggal 29 Oktober 2012**

Para Pihak:

- i. Perseroan sebagai Penyewa
- ii. Java Aircraft Leasing (France) SARL sebagai Lessor

Ruang Lingkup:

Perseroan sepakat untuk menyewa pesawat A330-200 dari Lessor dan Lessor sepakat untuk menyewakan pesawat kepada Perseroan.

Obyek Sewa:

1 pesawat Airbus A330-200 No Seri Manufaktur: 1364 dengan nomor registrasi PK-GPP.

Pemilik:

Air Knight 7 Leasing Limited

Jangka Waktu:

144 bulan sejak delivery date, yaitu sejak 30 November 2012 sampai dengan 29 November 2024.

Hak dan Kewajiban Perseroan:

Hak dan kewajiban Perseroan antara lain adalah sebagai berikut:

- i. Melakukan pembayaran sewa pesawat termasuk *security deposit* sebagai jaminan atas pemenuhan kewajiban Perseroan;
- ii. Menanggung semua biaya yang terkait dengan pengoperasian pesawat sepanjang masa sewa;
- iii. Merawat dan memelihara pesawat dengan biaya sendiri;
- iv. Mengasuransikan pesawat;
- v. Menanggung segala resiko terkait dengan setiap kerugian, kerusakan, kehilangan, pembajakan, penyitaan, atau pengambilalihan atas pesawat;
- vi. Menyampaikan laporan keuangan semesteran kepada Lessor.

Hak Perseroan:

Perseroan memiliki opsi untuk membeli pesawat pada akhir masa sewa dengan menandatangani Purchase Agreement Assignment.

Jaminan Manufaktur:

Selama jangka waktu sewa, dan selama tidak terjadi wanprestasi, MASB akan membuat tersedia kepada Penyewa segala jaminan yang ada dan segala pendukung produk sehubungan dengan Pesawat yang diberikan kepada MASB oleh *Manufacturer, supplier*, pemelihara, atau kontraktor lain atas Pesawat sepanjang MASB diperbolehkan.

Pemeliharaan Pesawat:

Selama jangka waktu sewa, Penyewa akan, dengan biaya sendiri, memelihara, memperbaiki, melakukan *service, overhaul*, tes, dan memodifikasi Pesawat dan mesin-mesin pesawat sesuai dengan syarat dan ketentuan yang diatur dalam perjanjian.

Asuransi:

Penyewa selama jangka waktu sewa berkewajiban menutup asuransi atas Pesawat dan mesin-mesinnya.

Resiko:

Penyewa menanggung segala resiko kerugian, pengerusakan, pencurian, pembajakan, penyitaan, pengambilalihan dan kerusakan Pesawat.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

- y. **Perjanjian Sewa Operasi Pesawat B737-800 MSN 32363 No. DS/PERJ/DE-3196/2005 tanggal 27 Oktober 2005 sebagaimana diubah dari waktu ke waktu dan terakhir kali dengan Lease Amendment No. DS/PERJ/AMEND-I/DE-3003/08/11**

Para Pihak:

- i. Perseroan sebagai Penyewa
- ii. MASB (France) SARL sebagai *Lessor* ("MASB")

Ruang lingkup:

Penyewa sepakat untuk menyewa pesawat dari MASB dan MASB sepakat untuk menyewakan pesawat kepada Penyewa.

Obyek Sewa:

1 pesawat Boeing 737-800 No Seri Manufaktur: 32363 dan 2 mesin tipe CFM56-7B26 dengan nomor registrasi PK-GEF.

Jangka waktu sewa:

5 tahun sejak tanggal penyerahan yaitu, sejak tanggal 15 April 2007 sampai dengan tanggal 15 April 2014.

Pemilik:

Well Fargo Bank Northwest, NA.

Hak dan Kewajiban Perseroan:

Hak dan kewajiban Perseroan antara lain adalah sebagai berikut:

- i. Melakukan pembayaran sewa pesawat termasuk *security deposit* sebagai jaminan atas pemenuhan kewajiban Perseroan;
- ii. Menanggung semua biaya yang terkait dengan pengoperasian pesawat sepanjang masa sewa;
- iii. Merawat dan memelihara pesawat dengan biaya sendiri;
- iv. Mengasuransikan pesawat;
- v. Menanggung segala resiko terkait dengan setiap kerugian, kerusakan, kehilangan, pembajakan, penyitaan, atau pengambilalihan atas pesawat;
- vi. Menyampaikan laporan keuangan semesteran kepada *Lessor*.

Tanggal Pengakhiran:

- i. Pada tanggal berakhirnya jangka waktu sewa.
- ii. Jika terjadi pembatalan perjanjian sebagaimana diatur dalam perjanjian, pada tanggal pemberitahuan tertulis diberikan.
- iii. Jika terdapat kerugian total pada pesawat setelah penyerahan pesawat, pada tanggal dimana pembayaran penuh diberikan kepada dan diterima oleh *Lessor*.
- iv. Jika MASB, memutuskan perjanjian sehubungan dengan kejadian kelalaian yang dilakukan Penyewa.

Jaminan Manufaktur:

Selama jangka waktu sewa, dan selama tidak terjadi wanprestasi, MASB akan membuat tersedia kepada Penyewa segala jaminan yang ada dan segala pendukung produk sehubungan dengan Pesawat yang diberikan kepada MASB oleh *Manufacturer*, *supplier*, pemelihara, atau kontraktor lain atas Pesawat sepanjang MASB diperbolehkan.

Pemeliharaan Pesawat:

Selama jangka waktu sewa, Penyewa akan, dengan biaya sendiri, memelihara, memperbaiki, melakukan *service*, *overhaul*, tes, dan memodifikasi Pesawat dan mesin-mesin pesawat sesuai dengan syarat dan ketentuan yang diatur dalam perjanjian.

Asuransi:

Penyewa selama jangka waktu sewa berkewajiban menutup asuransi atas Pesawat dan mesin-mesinnya.

Resiko:

Penyewa menanggung segala resiko kerugian, pengrusakan, pencurian, pembajakan, penyitaan, pengambilalihan dan kerusakan Pesawat.

Kejadian Kelalaian:

- i. Penyewa lalai untuk melakukan pembayaran yang telah dijadwalkan dalam jangka waktu 3 hari sejak tanggal jatuh temponya pembayaran tersebut.
- ii. Penyewa lalai untuk mengasuransikan pesawat atau lalai menjaga pesawat senantiasa diasuransikan.
- iii. Penyewa lalai melaksanakan kewajibannya berdasarkan perjanjian sewa, kelalaian mana tidak diperbaiki oleh Penyewa dalam jangka waktu 15 hari kerja setelah pemberitahuan kepada Penyewa, oleh Lessor tentang perbaikan tersebut.
- iv. Adanya pernyataan atau jaminan yang tidak benar atau tidak akurat mengarahkan kepada keadaan yang tidak sebenarnya secara material pada saat pernyataan atau jaminan tersebut dibuat.
- v. Penyewa lalai untuk mengembalikan pesawat pada saat berakhirnya jangka waktu sewa dalam kondisi yang telah disepakati para pihak.
- vi. Pendaftaran pesawat telah dibatalkan selain yang disebabkan oleh MASB.
- vii. Penyewa meninggalkan penguasaan atau pengendalian terhadap pesawat atau Penyewa berhenti mengoperasikan pesawat, kecuali sebagaimana diperkenankan dalam perjanjian sewa.
- viii. Adanya persetujuan, ijin-ijin, sertifikat atau pendaftaran atas perjanjian sewa yang diperoleh oleh Penyewa, atau yang dipersyaratkan untuk diperoleh Penyewa sehubungan dengan perjanjian sewa yang dicabut, dibatalkan, disuspensi, ditarik kembali, diakhiri atau tidak diperpanjang atau tidak diperbaharui atau berhenti berlaku secara sah atau diubah dengan cara yang menurut pendapat MASB berdampak material terhadap kemampuan Penyewa untuk memenuhi kewajibannya berdasarkan perjanjian sewa.
- ix. Terjadinya pembebanan terhadap aset Penyewa atau terhadap pesawat yang disewa.
- x. Penyewa pailit atau sedang dalam proses pailit baik secara sukarela maupun tidak.
- xi. Penyewa melakukan merger atau konsolidasi atau terjadi perubahan pengendalian terhadap Penyewa tanpa persetujuan tertulis dari MASB.
- xii. Terjadi kejadian kelalaian silang terhadap kewajiban utang Penyewa sebesar USD5.000.000
- xiii. Terjadinya kejadian yang berdampak material terhadap kondisi keuangan atau operasional Penyewa atau terhadap kemampuan Penyewa untuk memenuhi kewajibannya dalam perjanjian sewa.
- xiv. Penyewa memindahkan seluruh atau sebagian besar aset, hak, atau pendapatannya.

Kerahasiaan:

Seluruh informasi dalam perjanjian merupakan informasi rahasia dan tidak boleh dibuka kepada pihak lain (kecuali kepada auditor, penasehat hukum atau sebagaimana disyaratkan sehubungan dengan penasehat hukum) tanpa persetujuan tertulis dari pihak lainnya. Jika keterbukaan disyaratkan oleh ketentuan peraturan perundang-undangan, maka para pihak akan memberlakukan ketentuan-ketentuan yang bersifat komersial saja sebagai informasi yang perlu dirahasiakan.

Pembatasan:

Perseroan tidak dapat melakukan merger atau konsolidasi dengan pihak lain, tidak akan menjual, menukar, memindahkan atau dengan cara lain mengalihkan (baik dalam satu atau lebih transaksi yang berkaitan) seluruh atau sebagian besar property, aset, pendapatan, baik yang sekarang dimiliki atau akan dimiliki Perseroan.

Pengalihan:

Penyewa tidak akan menyewakan kembali atau dengan cara lain menyampaikan, memindahkan atau mengalihkan penguasaan atas pesawat atau setiap bagian di dalamnya, atau mengalihkan segala hak dan kewajibannya berdasarkan perjanjian tanpa persetujuan tertulis terlebih dahulu dari Lessor.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

3. **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**"). Dalam perjanjian-perjanjian tersebut, Perseroan dan *Ground Handling Company* sepakat bahwa ketentuan pada Perjanjian Utama ("**Main Agreement**") dan Lampiran (sebagaimana diuraikan di bawah ini) pada *Standard Ground Handling Agreement* tahun 1998, 2004, dan 2008, sebagaimana diterbitkan oleh International Air Transport Association ("**IATA**") berlaku bagi para pihak. Dalam Perjanjian Utama tersebut diatur syarat-syarat dan ketentuan sebagai berikut:

Obyek Perjanjian Jasa *Ground Handling*: **Penerbangan Terjadwal**

Ground Handling company sepakat untuk menyediakan kepada Perseroan di lokasi-lokasi yang disepakati secara terpisah, jasa-jasa sebagaimana dinyatakan dalam Lampiran yang terpisah dari Perjanjian Utama dan akan diuraikan dalam tabel terpisah. Perseroan sepakat untuk menginformasikan kepada *Ground Handling Company* sesegera mungkin mengenai perubahan jadwal dan/atau frekuensi dan /atau tipe pesawat terbang.

Penerbangan Ekstra

Ground Handling Company juga akan menyediakan kepada Perseroan, sebagai tambahan jasa dari penerbangan terjadwal pada lokasi yang sama, dengan pemberitahuan terlebih dahulu yang wajar dan ketentuan-ketentuan tidak prejudice terhadap komitmen-komitmen yang disepakati.

Jasa dalam hal Keadaan Darurat

Dalam keadaan darurat, termasuk namun tidak terbatas pada pendaratan darurat, kecelakaan atau tindak kekerasan, *Ground Handling Company* tanpa penundaan akan mengambil segala tindakan yang diperlukan dalam rangka membantu penumpang dan kru dan untuk menjaga dan melindungi dari kerugian atau kerusakan bagasi, kargo dan surat-surat yang dibawa di dalam pesawat.

Jasa Tambahan

Ground Handling Company akan sesuai permintaan menyediakan jasa tambahan kepada Perseroan dan pada lokasi-lokasi lain yang belum diperjanjikan sebelumnya, sesuai permintaan, di lokasi mana *Ground Handling Company* telah memiliki organisasi *Ground Handling*.

Pembayaran:

Sebagai kompensasi dari jasa yang diberikan oleh *Ground Handling Company*, Perseroan sepakat untuk membayar kepada *Ground Handling Company*, sebesar nilai yang disepakati para pihak sebagaimana diuraikan dalam tabel dibawah ini.

Jangka Waktu:

Jangka waktu perjanjian-perjanjian *Ground Handling* disepakati pada masing-masing perjanjian sebagaimana diuraikan lebih lanjut dalam tabel dibawah ini. Perjanjian Utama akan berlaku secara terus menerus sampai di akhiri dengan kesepakatan para pihak dengan memberitahukan terlebih dahulu 60 hari sebelumnya.

Pengakhiran:

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. Sehubungan dengan pengakhiran pengadaan jasa pertimbangan penyesuaian kewajiban pembayaran akan diberikan.

Pembatasan:

Para pihak tidak boleh mengungkapkan informasi yang terdapat dalam perjanjian kepada pihak lain tanpa persetujuan pihak lainnya, kecuali informasi tersebut dipersyaratkan secara spesifik oleh ketentuan perundang-undangan yang berlaku, dimana pihak lainnya harus memberitahukannya kepada pihak lain.

Jasa yang diberikan oleh *Ground Handling Company* :

- a. Akomodasi dan Perwakilan.
- b. Sistem *Load Control* & Sistem Kontrol Komunikasi dan Keberangkatan.
- c. *Unit Load Device Control*.

- d. Penumpang dan Bagasi.
- e. Kargo dan Kantor Pos.
- f. Ramp (Marshalling, Parkir, Ramp to Flight Deck Communication, Loading/Embarking and Unloading/Disembarking, Safety).
- g. Aircraft Servicing (Exterior Cleaning, Interior Cleaning, Toilet Service, Water Service, Cooling and Heating, De-icing/Anti Icing Service, Cabin Equipment and In-flight Entertainment Material, Storage and Cabin Material).
- h. Fuel and Oil (Fuelling and/or Defueling, Replenishing of Oils and Fluids).
- i. Aircraft Maintenance (routine Service, Non routine services, Material handling, Parking and Hangar Space).
- j. 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).
- k. Surface Transport (passengers, baggage and cargo/mail).
- l. Catering Service.
- m. Supervision and Administration Function of Services Provided by Others (pre flight, on-flight, and post flight).
- n. Security (Aircraft security, Catering, Cargo and Post Office Mail, Passenger and Baggage Screening and Reconciliation).

Hukum yang Berlaku

Tidak diatur.

Penyelesaian Perselisihan

Tidak diatur.

Perseroan telah menandatangani sehubungan dengan perjanjian pengadaan jasa *Ground Handling* dengan pihak-pihak di bawah ini.

No.	GROUND HANDLING COMPANY	LOKASI	JANGKA WAKTU	HUBUNGAN AFILIASI
1.	PT Gapura Angkasa ("GA")	Banda Aceh, Solo, Ujung Pandang, Balikpapan, Medan, Cengkareng, Banjarmasin, Palembang, Padang dan Surabaya	Berlaku sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian.	Perusahaan Asosiasi
2.	GA	Cengkareng, Denpasar, Surabaya, Medan, Balikpapan, Makassar, Solo, Semarang, Yogyakarta, Palembang, Padang, Pekanbaru, Banjarmasin, Manado, Biak, Jayapura, Mataram, Banda Aceh	Berlaku sampai dengan 30 Juni 2015	Perusahaan Asosiasi
3.	GA	Supadio, Pontianak	Berlaku sejak tanggal 28 Oktober 2007 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian	Perusahaan Asosiasi
4.	PT Mulio Citra Angkasa	Tjilik Riwut, Palangkaraya	Berlaku sejak tanggal 1 Agustus 2007 Berlaku sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian	Bukan pihak terafiliasi
5.	GA	Hang Nadim International Airport	Berlaku sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian.	Perusahaan Asosiasi
6.	PT Lahand Air Service	Husein Sastranegara, Bandung	Berlaku sejak 10 Februari 2012 sampai dengan 9 Februari 2013 <u>Catatan:</u> Berdasarkan keterangan Perseroan, perjanjian dalam tahap perpanjangan	Bukan pihak terafiliasi

No.	GROUND HANDLING COMPANY	LOKASI	JANGKA WAKTU	HUBUNGAN AFILIASI
7.	GA	Pangkal Pinang (PGK)	Berlaku sejak tanggal 29 Februari 2012 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian	Perusahaan Asosiasi
8.	PT Pratitha Titian Nusantara ("PTN")	Raden Inten II Airport, Tanjung Karang (TKG)	Berlaku sejak tanggal 1 Desember 2012 sampai dengan 30 November 2014	Bukan pihak terafiliasi
9.	PTN	Sultan Thaha, Jambi (DJB)	Berlaku sejak 1 Mei 2011 sampai dengan 30 April 2014	Bukan pihak terafiliasi
10.	PTN	Eltari, Kupang (KOE)	Berlaku sejak tanggal 1 Mei 2011 sampai dengan tanggal 30 April 2014.	Bukan pihak terafiliasi
11.	PT Langgang Buana Perkasa	Sultan Babullah, Ternate (TTE)	Berlaku sejak tanggal 5 Mei 2012 sampai dengan 4 Mei 2014	Bukan pihak terafiliasi
12.	PTN	Pattimura Airport - Ambon (AMQ)	Berlaku sejak 3 Juni 2012 sampai dengan 2 Juni 2014	Bukan pihak terafiliasi
13.	PTN	Mutiara, Palu (PLW)	Berlaku sejak 1 Juli 2012 sampai dengan 30 Juni 2014.	Bukan pihak terafiliasi
14.	PT Citra Dunia Angkasa	Bandar Udara Juwata, Tarakan	Berlaku sejak tanggal 1 Desember 2012 samapi dengan 30 November 2015	Bukan pihak terafiliasi
15.	PT Mulio Citra Angkasa	Tjilik Riwut, Palangkaraya	Berlaku sejak tanggal 1 Agustus 2007 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian	Bukan pihak terafiliasi
16.	GA	Biak	Berlaku sejak tanggal 1 Januari 2001 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian.	Perusahaan Asosiasi
17.	GA	Soekarno Hatta Cengkareng	Berlaku sejak tanggal 1 Januari 2001 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian.	Perusahaan Asosiasi
18.	GA	Hasanuddin - Makassar	Berlaku sejak tanggal 1 Januari 2001 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian.	Perusahaan Asosiasi

Berikut merupakan perjanjian ground handling untuk penerbangan internasional yang ditandatangani oleh Perseroan:

No.	Ground Handling Company	Lokasi	Jangka Waktu	Hubungan Afiliasi
1.	Guangzhou Baiyun International Airport Company Ltd	Guangzhou International Airport	Berlaku sejak tanggal 1 September 2012 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian	Bukan pihak terafiliasi
2.	Jardine Air Terminal Services Limited	Hongkong International Airport	Berlaku sejak tanggal 6 Agustus 2011 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian	Bukan pihak terafiliasi
3.	DNATA Airport Operation	Dubai	Berlaku sejak tanggal 1 Mei 2010 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian	Bukan pihak terafiliasi
4.	Malaysian Airlines System Berhad	Kuala Lumpur (KUL) seluruh bandara di Malaysia	Berlaku sejak tanggal 1 Juni 2001 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian.	Bukan pihak terafiliasi
5.	Changi International Airport Services Private Limited	Singapore (SIN)	Berlaku sejak tanggal 25 November 2004 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian.	Bukan pihak terafiliasi

No.	Ground Handling Company	Lokasi	Jangka Waktu	Hubungan Afiliasi
6.	Korean Airlines Co., LTD	Incheon International Airport - Seoul (SEL)	Berlaku sejak tanggal 29 Maret 2001 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian.	Bukan pihak terafiliasi
7.	Japan Airlines International Company, Ltd ("JAL")	Kansai International Airport - Osaka (KIX)	Berlaku sejak tanggal 1 Juni 2003 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian.	Bukan pihak terafiliasi
8.	Shanghai International Airport Co., LTD	Shanghai (SHA)	Berlaku sejak tanggal 31 Oktober 2002 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian.	Bukan pihak terafiliasi
9.	Attar Ground Handling Co. Ltd	King Abdul Aziz International Airport (Jeddah)	Berlaku sejak tanggal 8 Mei 2010 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian.	Bukan pihak terafiliasi
10.	Dnata Singapore Pte Ltd	Changi Airport, Singapura	Berlaku sejak tanggal 1 Januari 2010 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian.	Bukan pihak terafiliasi
11.	Abu Dhabi Airport Services LLC	Abu Dhabi International Airport	Berlaku sejak tanggal 1 Desember 2012 sampai dengan 1 Desember 2015	Bukan pihak terafiliasi
12.	All Nippon Airways Co. Ltd	Tokyo International Airport	Berlaku sejak tanggal 27 April 2012 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian.	Bukan pihak terafiliasi
13.	Saudi Ground Services Company ("SGSC")	King Abdulaziz International Airport (Jeddah)	Berlaku sejak tanggal 1 Juni 2011 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian.	Bukan pihak terafiliasi
14.	SGSC	Prince Mohammad Bin Abdulaziz International Airport (Madinah)	Berlaku sejak tanggal 1 Juni 2011 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian.	Bukan pihak terafiliasi
15.	Menzies Aviation (Australia) Pty. Ltd	Melbourne International Airport, Sydney International Airport	Berlaku sejak tanggal 1 Oktober 2011 sampai dengan 30 September 2014	Bukan pihak terafiliasi
16.	Air China International Corporation	Beijing Capital International Airport, Tianjin Binhai International Airport	Berlaku sejak tanggal 1 Oktober 2003 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian.	Bukan pihak terafiliasi
17.	Toll Dnata Airport Services Pty Ltd	Perth	Berlaku sejak tanggal 1 Oktober 2011 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian.	Bukan pihak terafiliasi
18.	China Airlines Ltd	Taoyuan International Airport	Berlaku sejak tanggal 24 Mei 2012 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian.	Bukan pihak terafiliasi
19.	Swissport Loach GmbH Co. OHG	Munchen	Berlaku sejak tanggal 1 Oktober 2012 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian.	Bukan pihak terafiliasi
20.	Tokyo International Air Cargo Terminal Ltd	Haneda International Airport	Berlaku sejak tanggal 27 April 2012 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian.	Bukan pihak terafiliasi
21.	Japan Airlines Co. Ltd	Haneda International Airport	Berlaku sejak tanggal 27 April 2012 sampai dengan 27 April 2015	Bukan pihak terafiliasi
22.	Abu Dhabi Aircraft Technologies	Abu Dhabi International Airport	Berlaku sejak tanggal 2 Desember 2012 sampai dengan 31 Desember 2015	Bukan pihak terafiliasi
23.	MIASCOR Ground Handling Corporation	Manila, Cebu	Berlaku sejak tanggal 1 Mei 2012 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian.	Bukan pihak terafiliasi
24.	CELEBI Ground Handling Hungary	Budapest Liszt Ferenc Airport	Berlaku sejak tanggal 15 Juli 2012 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian.	Bukan pihak terafiliasi

No.	Ground Handling Company	Lokasi	Jangka Waktu	Hubungan Afiliasi
25.	Swissport France S.A.S	Paris, Charles de Gaulle	Berlaku sejak tanggal 1 Agustus 2012 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian	Bukan pihak terafiliasi

4. *Perjanjian Pengadaan Bahan Bakar*

Untuk memenuhi kebutuhan bahan bakar pesawat udara, Perseroan telah menandatangani perjanjian penyediaan bahan bakar (*fuel supply agreement*) dengan beberapa pihak sebagaimana diuraikan di bawah ini:

Para Pihak:

- Pembeli ("**Perseroan**"); dan
- Penjual, yaitu pihak penyedia bahan bakar yang disebutkan dalam tabel perjanjian pengadaan bahan bakar di bawah.

Kualitas:

Bahan bakar jenis avtur yang disediakan adalah avtur dengan spesifikasi sebagai berikut:

- ASTM Standard Specification D 1655 - 12 for Aviation Turbine Fuels Jet A/Jet A-1;
- British Ministry of Defence Standard DEF STAN 91-91 /Issue 7 Amendment 2. 1 December 2012 for Turbine Fuel, Aviation "Kerosene Type" Jet A-1 NATO Code F-35, Joint Services Designation AVTUR;
- IATA Guidance Material for Aviation Turbine Fuels Specification, Jet A/Jet A-1.

Spesifikasi yang diminta berbeda-beda bagi setiap Penjual namun masih mencakupi salah satu dari spesifikasi diatas. Misalnya, untuk perjanjian pengadaan bahan bakar dengan APSCO, Perseroan memberikan spesifikasi tambahan selain tiga spesifikasi diatas, yaitu Saudi Aramco Product Specification A-418 latest issue.

Kuantitas:

Pembeli akan membuat rencana pembelian berisi jumlah avtur yang akan dibeli dari Penjual untuk kurun waktu 3 bulan mendatang. Penjual wajib memenuhi kebutuhan avtur dalam rencana tiga bulan tersebut. Untuk jumlah diluar rencana 3 bulanan, Penjual tidak mempunyai kewajiban untuk menyediakan pada kesempatan pertama.

Terdapat juga perjanjian yang menggunakan *Fuel Requirement of Buyer* untuk menentukan jumlah avtur yang akan dibeli oleh Pembeli dan Pembeli wajib membayar 100% dari jumlah tersebut.

Pengakhiran:

Dapat terjadi karena:

- Penjual atau pembeli menghentikan kegiatan operasinya di lokasi manapun oleh sebab apapun, perjanjian dapat dihentikan dengan memberitahukan pemutusan perjanjian 30 hari sebelumnya;
- Terjadi perubahan kepemilikan yang substansial, pihak bersangkutan harus segera memberitahu pihak lainnya mengenai perubahan tersebut. Setelah itu, pihak lain mendapat kesempatan memilih sesuai kebijakannya sendiri untuk memutuskan perjanjian mengenai lokasi bersangkutan dengan pemberitahuan tertulis paling lambat 30 hari sebelumnya;
- Terjadi salah satu hal dibawah ini:
 - Pihak lain tidak memperbaiki pelanggaran perjanjian dalam waktu 10 hari setelah menerima pemberitahuan tertulis mengenai pelanggaran tersebut;
 - Pihak lain mengubah keputusan bisnisnya di kemudian hari karena perubahan lingkungan bisnis;
 - Pihak lain dibubarkan, melakukan pengalihan secara umum untuk keuntungan para krediturnya atau melakukan tindakan kepailitan atau apabila ada petisi untuk mereorganisasi atau penyesuaian kembali dari utang-utangnya.

Kerahasiaan:

Informasi yang terdapat dalam perjanjian ini adalah rahasia. Para pihak hanya diperbolehkan untuk membuka informasi ke pihak lain diluar organisasinya untuk mendukung pelaksanaan perjanjian dan atas persetujuan tertulis sebelumnya dari pihak lain. Namun masing-masing pihak diperbolehkan untuk membuka informasi dalam tingkat tertentu kepada otoritas pemerintah.

Hukum yang Berlaku
Tidak diatur.

Penyelesaian Perselisihan
Tidak diatur.

No.	Para Pihak	Lokasi Pengisian	Jangka Waktu	Hubungan Afiliasi
1.	PT Pertamina (Persero); Perseroan	Internasional: Kuala Lumpur, Hongkong, Seoul Incheon, Penang, Los Angeles, Mumbai, Learmonth, Doha, Bucharest, Amman, Istanbul, Phoenix, San Diego, Naha Okinawa, Cebu, Brunei Darussalam, Busan, Seoul Gimpo, Jeju. Domestik: Jakarta, Medan, Makassar, Surabaya, Denpasar	Sampai dengan tanggal 31 Maret 2015 1 Oktober 2010 sampai dengan 30 September 2015	Afiliasi karena kepemilikan Pemerintah
2.	Perseroan; dan Singapore Petroleum Co. Ltd	Singapore Changi International Airport	1 April 2013 sampai dengan 31 Maret 2015	Bukan pihak terafiliasi
3.	Perseroan; dan BP Singapore Pte. Limited	Sydney, Melbourne, Auckland, Brisbane, BFI Seattle Boeing Field, Adelaide, Alice Springs, Broome, Karratha, Darwin, Kalgoorlie, Calcutta, Berlin – Tegel, Hamburg, Muenchen, Charles De Gaulle, Brussels, Budapest Ferihegy, Fiumicino, Athens, Larnaca.	1 April 2013 sampai dengan 31 Maret 2015	Bukan pihak terafiliasi
4.	Cosmo Oil Co. Ltd; dan Perseroan	Narita, Haneda, Kansai, Nagoya, Fukuoka, Beijing, Shanghai, Guangzhou, Nanjing, Tianjin, Hangzhou, Dalian, Fuzhou, Xiamen, Wuhan.	1 April 2013 sampai dengan tanggal 31 Maret 2015	Bukan pihak terafiliasi
5.	Perseroan; dan Shell Malaysia Trading SDN BHD	Australia (Perth International Airport), Thailand (Suvamphumi International Airport), Jerman (Flughafen Frankfurt), Malaysia (Kota Kinabalu International Airport dan Kuching International Airport), Oman (Muscat International Airport), Republik Czech (Prague Ruzyně International Airport).	1 April 2013 sampai dengan 30 Maret 2015	Bukan pihak terafiliasi
6.	Perseroan; dan Chevron USA, Inc.	Taiwan Taoyuan International Airport, Ninoy Aquino International Airport, dan Kaohsiung International Airport.	1 April 2013 – 31 Maret 2015	Bukan pihak terafiliasi
7.	Perseroan; dan Arabian Petroleum Supply Company (APSCO)	Jeddah, Madinah dan Riyadh	1 April 2013 sampai dengan 31 Maret 2015	Bukan pihak terafiliasi
8.	Perseroan; dan PT Freeport Indonesia	Timika	Sampai dengan tanggal 30 Juni 2013	Bukan pihak terafiliasi
9.	Perseroan; dan Kuwait Petroleum International Aviation Company Limited	Amsterdam, London Heathrow, dan London Gatwick.	1 April 2013 sampai dengan 31 Maret 2015	Bukan pihak terafiliasi

5. Perjanjian Pengadaan Pemeliharaan Pesawat Udara

a. Perjanjian Perawatan Ground Support Equipment No. GMF/PERJ./DT-3007/2002 tanggal 19 Agustus 2002 antara Perseroan dengan GMF

Para Pihak:

- Perseroan; dan
- GMF

Jangka Waktu Perjanjian:

Perjanjian berlaku selama 15 (lima belas) tahun terhitung sejak tanggal 1 Agustus 2002 sampai dengan tanggal 15 Agustus 2017, dan dievaluasi setiap tahun dengan kesepakatan kedua belah pihak.

Ruang Lingkup Perjanjian:

Perseroan menyerahkan kepada GMF sebagaimana GMF menerima penyerahan tersebut dari Gapura dengan lingkup mencakup:

- i. Pekerjaan *Preventive Maintenance Inspection* terhadap peralatan sebagai berikut: *Aerial platform, Air starter unit, Air starter unit (portable), Air conditioning unit truck, Aircraft towing tractor, Cabin cleaning truck, forklift, Ground power unit, Hand pallet lift, Lavatory service truck, Maintenance working truck, order picker lift, self propelled scissors lift, water service truck;*
- ii. *Overhaul Maintenance*; dan
- iii. *Finding* atau Pekerjaan Tambahan.

Subkontraktor:

Dalam hal terdapat pekerjaan yang tidak mampu dilaksanakan oleh GMF maka GMF dapat mengirim pekerjaan kepada subkontraktor yang disepakati oleh GMF dan Perseroan. Biaya atas pekerjaan yang dilakukan subkontraktor ditanggung oleh Perseroan dan disesuaikan dengan biaya apabila pekerjaan dilakukan oleh GMF.

Pengakhiran:

Apabila salah satu pihak cidera janji atau tidak dapat memenuhi kewajiban-kewajibannya berdasarkan perjanjian dan telah diberikan peringatan-peringatan tertulis oleh pihak lain sedikitnya 3 kali, maka pihak yang dirugikan berhak memutuskan perjanjian secara sepihak tanpa melalui Pengadilan dengan memberitahukan kepada pihak lainnya secara tertulis 60 hari sebelumnya.

Hukum yang Berlaku

Hukum Negera Republik Indonesia.

Penyelesaian Perselisihan

Tidak diatur.

Hubungan Afiliasi:

Merupakan perusahaan terafiliasi

b. Perjanjian Induk Perawatan Pesawat dengan Pola *Power By The Hour* (PBTH) No. DS/PERJ/DE-3293/08 tanggal 6 April 2009 antara Perseroan dengan GMF

Para Pihak:

- i. Perseroan; dan
- ii. GMF.

Jangka Waktu Perjanjian:

Perjanjian ini berlaku sejak 1 Januari 2008 hingga 1 Juni 2018.

Ruang Lingkup Perjanjian:

Perseroan menunjuk

- i. Pemeliharaan *airframe* GMF untuk menyelenggarakan pemeliharaan pesawat yang dioperasikan Perseroan yang meliputi: dan kabin.
- ii. Pemeliharaan komponen kelas A dan B;
- iii. Pemeliharaan *engine*;
- iv. Pemeliharaan APU (*Auxiliary Power Unit*);
- v. Penyediaan suku cadang;
- vi. Pelayanan *engineering*;
- vii. Pelayanan *quality insurance*, GMF menjamin kualitas pemeliharaan pesawat berdasarkan Civil Aviation Safety and regulation (CASR), Regulasi otoritas penerbangan sipil internasional serta technical manual dan/atau peraturan lainnya yang diterbitkan oleh Quality Assurance Perseroan;
- viii. Pelayanan *production planning and Maintenance control*, GMF membuat usulan perencanaan dan penjadwalan pemeliharaan pesawat jangka panjang, menengah dan pendek; dan
- ix. Pekerjaan *handling, shipment* dan servis lainnya.

Hak dan Kewajiban para Pihak:Hak dan kewajiban Perseroan:

- i. Memeriksa kebenaran pelaksanaan pekerjaan GMF;
- ii. Melaksanakan pengawasan untuk pemeliharaan yang dilakukan terhadap pesawat sewa;
- iii. Menyertakan GMF dalam menyediakan *engineering* dan pemeliharaan dalam hal Perseroan menambah pesawat;
- iv. Memberikan persetujuan tertulis jadwal pemeliharaan pesawat untuk dilaksanakan oleh GMF sesuai dengan program pemeliharaan yang berlaku;
- v. Menanggung biaya perjalanan dinas bagi pegawai GMF yang melaksanakan perawatan pesawat dalam hal Perseroan menambah rute atau jenis pesawat baru;
- vi. Menanggung biaya pesawat Perseroan di *out station* yang dilaksanakan oleh pihak ketiga;
- vii. Mengupayakan tempat duduk bagi pegawai GMF yang melaksanakan pemeliharaan di *out station*; dan
- viii. Menanggung biaya pengiriman *engineer* GMF untuk pelaksanaan pemeliharaan pesawat di tempat yang tidak terdapat kantor perwakilan GMF.

Hak dan kewajiban GMF:

- i. Bertanggung jawab atas seluruh pesawat dan asset Perseroan lainnya selama berada dalam GMF;
- ii. Melaksanakan pemeliharaan terhadap pesawat sewa Perseroan sesuai dengan *lease agreement* yang ditandatangani oleh Perseroan;
- iii. Menyediakan tenaga yang mempunyai keahlian dan otorisasi yang diperlukan;
- iv. Berhak agar Perseroan menyatakan secara tertulis pekerjaan tambahan yang dilakukan oleh GMF;
- v. GMF akan menyediakan mesin, APU atau komponen pengganti lainnya dan atau menanggung biaya sewa penuh apabila menyebabkan pesawat Perseroan berada dalam kondisi *Aircraft on the Ground* (AOG);
- vi. Melaksanakan pemeliharaan sesuai dengan *Maintenance Program* yang dimiliki oleh Perseroan; dan
- vii. Melaksanakan pemeliharaan pesawat berdasarkan konsep "On Condition".

Subkontraktor:

Dalam hal terdapat pekerjaan yang tidak mampu dilaksanakan oleh GMF maka GMF dapat mengirim pekerjaan kepada subkontraktor yang disepakati oleh GMF dan Perseroan. Biaya atas pekerjaan yang dilakukan subkontraktor ditanggung oleh Perseroan dan disesuaikan dengan biaya apabila pekerjaan dilakukan oleh GMF.

Biaya Time and Material basis:

- i. Biaya Tenaga Kerja untuk pekerjaan:
 - *Line and Base Maintenance* USD32 /Mhr.
 - *Engine/APU Maintenance* USD42/Mhr.
 - *Component, landing gear/ Wheel and Brake Maintenance* USD40/Mhr.
- ii. Suku Cadang:
 - Harga terakhir pemberian dari pabrik ditambah biaya handling sebesar:
 - 7% (tujuh persen) untuk pekerjaan *Line and Base Maintenance*.
 - 10% (sepuluh persen) untuk pekerjaan *Engine/APU Maintenance*.
 - 7% (tujuh persen) untuk pekerjaan *Component Maintenance*.
 - Dengan biaya handling maksimum:
 - USD3.000 (tiga ribu dolar Amerika Serikat) per *item*
 - USD6.000 (enam ribu dolar Amerika Serikat) per *line item*
- iii. Harga *overhaul parts* sebesar 75% (tujuh puluh lima persen) dari harga terakhir pabrik pemuat
- iv. Biaya Pekerjaan subkontrak:
 - Biaya tagihan dari subkontraktor ditambah biaya handling 5% (lima persen) maksimum:
 - USD1.000 (seribu dolar Amerika Serikat) per *item*
 - USD2.500 (dua ribu lima ratus dolar Amerika Serikat) per *line item*
 - USD5.000 (lima ribu dolar Amerika Serikat) per *module*

- USD25.000 (dua puluh lima ribu dolar Amerika Serikat) per *engine*
Biaya tersebut di atas berlaku hingga tanggal 31 Desember 2009.

Pengakhiran:

Perjanjian ini dapat diakhiri oleh salah satu pihak dengan memberikan pemberitahuan tertulis 60 hari sebelumnya apabila pihak lainnya melanggar kewajibannya dalam perjanjian ini dan telah diberikan peringatan paling sedikit 3 kali.

Hukum yang Berlaku

Hukum Negara Republik Indonesia.

Penyelesaian Perselisihan

Tidak diatur.

Hubungan Afiliasi:

Merupakan pihak terafiliasi.

c. *Agreement For Provision of Maintenance for the Top-Series In-Flight Entertainment Equipment No. DS/PERJ/DE-3264/2010* tanggal 30 Maret 2010 antara Perseroan dengan Thales Avionics, Inc.

Para Pihak:

- i. Perseroan; dan
- ii. Thales Avionics, Inc. ("**Thales**").

Jangka Waktu Perjanjian:

Perjanjian ini berlaku selama 5 (lima) tahun sejak 30 Maret 2010 dan berjalan seiring dengan *supply and repair agreement*. Dalam hal *supply and repair agreement* berakhir maka perjanjian ini juga berakhir.

Ruang Lingkup Perjanjian:

Perseroan menunjuk Thales untuk menyediakan jasa pemeliharaan terhadap peralatan *In-Flight Entertainment* ("**IFE**") pada Pesawat A330 yang dioperasikan oleh Perseroan dengan MSN No. 988, 1020, 1028, dan 1052. Ruang lingkup pemeliharaan mencakup pemeliharaan sebagai berikut:

- i. *On-Board Maintenance* yang mencakup diagnosa masalah, mengidentifikasi kegagalan *Line Replaceable Unit* ("**LRU**"), penggantian LRU, koordinasi dengan tim pemeliharaan Perseroan, pelaporan pemeliharaan peralatan, penyediaan seluruh peralatan yang diperlukan untuk melakukan *on-board maintenance* dan memuat program entertainment;
- ii. Memasukkan muatan media di antaranya video, *audio*, halaman html, teks, dan atau gambar setiap bulan;
- iii. *IFE systems check* selama *heavy maintenance* untuk memastikan bahwa fungsi peralatan IFE sesuai dengan level yang diinginkan; dan
- iv. Pengurusan logistic.

Dalam hal peralatan yang ada membutuhkan proses pemeliharaan selain yang telah disepakati dalam perjanjian ini. Thales memiliki hak untuk memilih untuk melakukan atau tidak melakukan pemeliharaan yang dibutuhkan tersebut. Apabila Thales memilih untuk melakukan pemeliharaan atas peralatan tersebut, maka pekerjaan yang dilakukan di luar ruang lingkup perjanjian akan dinilai sesuai dengan *time and material basis*. Berdasarkan kesepakatan para pihak, pekerjaan pemeliharaan akan mulai dilakukan oleh Thales 4 bulan setelah 30 Maret 2010. Tetapi Thales memiliki hak untuk memulai pekerjaan pemeliharaan segera setelah tim terbentuk dan terlatih.

Hak dan Kewajiban para pihak:

Hak dan kewajiban Perseroan:

- i. Perseroan wajib untuk menerima dan memastikan peralatan dan wajib untuk mempersiapkan seluruh bukti pembayaran dan dokumen lain yang dibutuhkan untuk proses ekspor/impor sehingga Thales dapat menjalankan kewajibannya;
- ii. Perseroan memberikan ijin kepada Thales untuk mengakses pencadangan dan penggunaan peralatan yang tersedia berdasarkan *Supply and Repair Agreement* ;
- iii. Membantu pegawai Thales untuk mendapatkan izin yang dibutuhkan untuk melakukan pekerjaan pemeliharaan untuk Perseroan;



- iv. Perseroan wajib untuk memberikan akses bagi Thales ke sistem alur pemeliharaan;
- v. Perseroan wajib memberikan akses ke pesawat bagi Thales dan memastikan bahwa tersedia AOG yang cukup bagi Thales untuk melakukan pekerjaan pemeliharaan;
- vi. Perseroan bertanggungjawab untuk memindahkan peralatan dalam pesawat untuk memudahkan Thales mengerjakan pekerjaan pemeliharaan;
- vii. Perseroan wajib untuk memberikan fasilitas pendukung lainnya untuk pekerjaan pemeliharaan oleh Thales; dan
- viii. Perseroan wajib untuk menjaga kerahasiaan informasi yang didapatkan terkait dengan pelaksanaan perjanjian.

Hak dan kewajiban Thales:

- i. Thales wajib untuk melaksanakan pekerjaan pemeliharaan yang disepakati dalam perjanjian;
- ii. Thales berhak untuk mendapatkan pembayaran atas pekerjaan yang dilakukan;
- iii. Thales berhak untuk menunda pekerjaan apabila Perseroan melakukan keterlambatan pembayaran 2 (dua) kali berturut-turut selama 45 (empat puluh lima) hari sejak tanggal tagihan;
- iv. Dalam hal keterlambatan pembayaran sebagaimana dimaksud di atas terjadi, Thales berhak untuk mengusulkan alternatif pembayaran; dan
- v. Thales wajib untuk menjaga kerahasiaan informasi yang didapatkan terkait dengan pelaksanaan perjanjian.

Pengakhiran:

Perjanjian ini dapat diakhiri sebelum masa berlakunya habis apabila terjadi hal-hal berikut ini:

- i. Salah satu pihak gagal untuk memenuhi kewajibannya dalam perjanjian ini; atau
- ii. Perseroan memberikan pemberitahuan tertulis mengenai maksudnya untuk mengakhiri perjanjian karena terjadi penurunan kualitas pemeliharaan. Apabila penurunan kualitas pemeliharaan tersebut terjadi hanya pada sebuah pesawat maka pengakhiran hanya berlaku atas pesawat tersebut.

Hukum yang Berlaku

Tidak diatur.

Penyelesaian Perselisihan

Tidak diatur.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

- d. ***Agreement For Provision of Spares and Consumable and Repair Services For the Top-Series In-Flight Entertainment Equipment No. DS/PERJ/DE-3265/2010 tanggal 30 Maret 2010 antara Perseroan dengan Thales Avionics, Inc.***

Para Pihak:

- i. Perseroan; dan
- ii. Thales Avionics, Inc. ("**Thales**").

Jangka Waktu Perjanjian:

Perjanjian ini berlaku selama 5 (lima) tahun sejak 30 Maret 2010 dan berjalan seiring dengan *maintenance service agreement*. Dalam hal *maintenance service agreement* berakhir maka perjanjian ini juga berakhir. Apabila Thales memilih untuk melakukan pemeliharaan atas peralatan tersebut, maka pekerjaan yang dilakukan di luar ruang lingkup perjanjian akan dinilai sesuai dengan *time and material basis*.

Ruang Lingkup Perjanjian:

Perseroan menunjuk Thales untuk menyediakan pelayanan perbaikan untuk peralatan *in-flight entertainment* yang terdapat dalam pesawat udara yang dioperasikan oleh Perseroan yaitu Pesawat A330 yang dioperasikan oleh Perseroan dengan MSN No. 988, 1020, 1028, dan 1052. Pekerjaan Thales meliputi:

- i. Bengkel perbaikan peralatan dan penyesuaian LRU.
- ii. *Airline Operations Center* yang terdiri dari bantuan teknik, eskalasi kejadian untuk tindakan yang diperlukan, bantuan darurat selama 24 jam, manajemen tugas, pengawasan dan pengaluran sistem,

- pemeliharaan pengaluran dan penjadwalan tindakan perbaikan, manajemen penyediaan, konfigurasi, dan pengembangan network serta kepatuhan peraturan;
- iii. Manajemen untuk pencadangan dan penggunaan peralatan;
- iv. Modifikasi peralatan.

Dalam hal peralatan yang ada membutuhkan proses perbaikan selain yang telah disepakati dalam perjanjian ini. Thales memiliki hak untuk memilih untuk melakukan atau tidak melakukan perbaikan yang dibutuhkan tersebut. Apabila Thales memilih untuk melakukan perbaikan atas peralatan tersebut, maka pekerjaan yang dilakukan di luar ruang lingkup perjanjian akan dinilai sesuai dengan *time and material basis*.

Hak dan Kewajiban para pihak:

Hak dan kewajiban Perseroan:

- i. Perseroan wajib untuk membayar biaya jasa atas pekerjaan yang dilakukan oleh Thales; dan
- ii. Perseroan wajib untuk menjaga kerahasiaan informasi yang didapatkan terkait dengan pelaksanaan perjanjian.

Hak dan kewajiban Thales:

- iii. Thales wajib untuk melaksanakan pekerjaan perbaikan yang disepakati dalam perjanjian;
- iv. Thales berhak untuk mendapatkan pembayaran atas pekerjaan yang dilakukan;
- v. Thales berhak untuk menunda pekerjaan apabila Perseroan melakukan keterlambatan pembayaran 2 (dua) kali berturut-turut selama 45 (empat puluh lima) hari sejak tanggal tagihan;
- vi. Dalam hal keterlambatan pembayaran sebagaimana dimaksud di atas terjadi, Thales berhak untuk mengusulkan alternatif pembayaran; dan
- vii. Thales wajib untuk menjaga kerahasiaan informasi yang didapatkan terkait dengan pelaksanaan perjanjian.

Pengakhiran:

Perjanjian ini dapat diakhiri sebelum masa berlakunya habis apabila terjadi hal-hal berikut ini:

- i. Salah satu pihak gagal untuk memenuhi kewajibannya dalam perjanjian ini; atau
- ii. Perseroan memberikan pemberitahuan tertulis mengenai maksudnya untuk mengakhiri perjanjian karena terjadi penurunan kualitas pekerjaan. Apabila penurunan kualitas pekerjaan tersebut terjadi hanya pada sebuah pesawat maka pengakhiran hanya berlaku atas pesawat tersebut.

Hukum yang Berlaku

Tidak diatur.

Penyelesaian Perselisihan

Tidak diatur.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

e. Perjanjian Jasa Pemeliharaan No. DS/PERJ/DE-3339/2010 tanggal 18 Mei 2010 antara Perseroan dengan Panasonic Aviation Corporation

Para Pihak:

- i. Perseroan; dan
- ii. Panasonic Aviation Corporation ("Panasonic").

Jangka Waktu Perjanjian:

Perjanjian dimulai pada hari pertama Panasonic melaksanakan jasa dan berlanjut sampai 60 bulan.

Catatan:

Berdasarkan konfirmasi dari Perseroan, Perjanjian ini masih berlaku.

Ruang Lingkup:

Panasonic merancang, memproduksi dan memelihara peralatan hiburan dalam penerbangan yang terpasang dalam pesawat Perseroan dan seluruh peralatan digabungkan bersama sehingga membentuk suatu sistem. Panasonic akan memberikan jasa untuk merawat sistem tersebut kepada Perseroan.

Hak dan Kewajiban:

Hak dan Kewajiban Perseroan:

- i. Perseroan wajib membayar biaya jasa pemeliharaan tepat waktu;
- ii. Perseroan wajib membayar seluruh pajak-pajak dan kepabeanan;
- iii. Perseroan wajib memberitahukan perihal keadaan kahar yang dialaminya segera setelah terjadinya keadaan kahar.

Pengakhiran:

- i. Perjanjian dapat diakhiri jika salah satu pihak melakukan pelanggaran material berdasarkan perjanjian dan tidak dapat memulihkan pelanggaran tersebut dalam kurun waktu 30 hari kalender.
- ii. Perseroan juga dapat mengakhiri perjanjian jika pelaksanaan perjanjian dianggap tidak mungkin dilaksanakan oleh Panasonic selama jangka waktu 3 bulan dengan alasan keadaan kahar.
- iii. Salah satu pihak dapat mengakhiri perjanjian ini pada saat atau setelah pengajuan permohonan oleh atau terhadap pihak lainnya untuk reorganisasi, likuidasi, pembubaran atau upaya lain yang serupa, atau putusan pengadilan.

Hukum yang Berlaku

Tidak diatur.

Penyelesaian Perselisihan

Tidak diatur.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

f. *Component Pooling Agreement* No. DS/PERJ/DZ-3423/97 tanggal 4 Desember 1997 antara Perseroan dengan Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV

Para Pihak:

- i. Perseroan; dan
- ii. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV ("KLM").

Jangka Waktu Perjanjian:

Perjanjian berlaku sejak tanggal 1 Oktober 1997 sampai dengan 1 Oktober 1999 dan terus berlanjut secara otomatis setiap tahun kecuali dihentikan oleh Perseroan dengan memberikan pemberitahuan 6 bulan sebelum tanggal penghentian.

Berdasarkan konfirmasi dari Perseroan, Perjanjian ini masih berlaku.

Ruang Lingkup:

Dalam perjanjian ini KLM sepakat untuk melakukan servis atas pesawat udara Perseroan, melakukan perbaikan, *overhaul*, tes dan modifikasi terhadap pesawat udara, mengirimkan wakil mekanik di Perseroan untuk mendampingi Perseroan melakukan perawatan pesawat udara dan memberikan pelatihan gratis bagi mekanik Perseroan di Jakarta.

Hak dan Kewajiban:

Hak dan kewajiban Perseroan:

- i. Perseroan wajib melakukan pembayaran biaya perawatan pesawat udara;
- ii. Perseroan wajib memenuhi ketentuan dan persyaratan yang diberikan oleh otoritas penerbangan Indonesia;
- iii. Perseroan wajib memperoleh persetujuan KLM terlebih dahulu jika ingin melakukan modifikasi terhadap pesawat udara yang dirawat oleh KLM.

Pengakhiran:

Perjanjian berakhir karena:

- i. Diakhiri oleh para pihak dengan pemberitahuan terlebih dahulu 6 bulan sebelum tanggal pengakhiran yang dikehendaki;
- ii. Jika pesawat yang diperjanjikan telah berhenti beroperasi;
- iii. Jika salah satu pihak dinyatakan dalam keadaan tidak mampu bayar dan/atau pailit.

Hukum yang Berlaku

Tidak diatur.

Penyelesaian Perselisihan

Tidak diatur.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

g. *Engine Maintenance Agreement* No. DS/PERJ/DE-3033/2009 tertanggal 1 October 2008 antara Perseroan dengan Evergreen Aviation Technologies Corp.

Para Pihak:

- i. Perseroan; dan
- ii. Evergreen Aviation Technologies Corp. ("EGAT").

Jangka Waktu Perjanjian:

Perjanjian ini berlaku selama 5 (lima) tahun sejak tanggal 1 Oktober 2008. Perjanjian ini dapat diperbaharui untuk 5 (lima) tahun dengan pemberitahuan tertulis 90 (Sembilan puluh) hari sebelum tanggal pengakhiran.

Ruang Lingkup perjanjian:

Perseroan menunjuk EGAT untuk melakukan pemeliharaan, modifikasi, perbaikan, dan pemeriksaan terhadap mesin CF6-80C2B1F yang disewa maupun dimiliki oleh Perseroan. Seluruh pelayanan akan dilakukan di tempat EGAT atau subkontraktor EGAT. Biaya pengangkutan mesin ke dan dari EGAT ditanggung oleh EGAT. Pekerjaan yang dilakukan EGAT di luar dari yang disepakati akan dihitung berdasarkan *time and material basis*.

Hak dan kewajiban para pihak:

Hak dan kewajiban Perseroan:

- i. Perseroan harus melakukan perbaikan *line maintenance* untuk mendukung operasi penerbangan dan memelihara barang yang sedang dalam proses pemeliharaan;
- ii. Perseroan wajib membayar biaya pemeliharaan

Hak dan kewajiban EGAT:

- i. EGAT wajib melakukan hal-hal yang diperlukan untuk memberikan pelayanan pemeliharaan yang baik;
- ii. EGAT wajib menyediakan nasihat engineering dan pendukung selama 24 (dua puluh empat) jam, 7 (tujuh) hari; dan
- iii. EGAT bertanggung jawab untuk memastikan bahwa selama periode kontrak *engine repair slot* harus tersedia bagi *engine shop visit* Perseroan.

Pengakhiran:

Perjanjian ini dapat diakhiri apabila salah satu melanggar kewajibannya dalam perjanjian ini dan telah diberikan pemberitahuan tertulis 60 (enam puluh) hari sebelumnya yang menyatakan kesalahan yang dilakukan pihak lain dan kewajiban untuk melakukan perbaikan dalam waktu 60 (enam puluh) hari dan pelanggaran tersebut tetap berlangsung selama 60 (enam puluh) hari.

Hukum yang Berlaku

Tidak diatur.

Penyelesaian Perselisihan
Tidak diatur.

Hubungan Afiliasi:
Bukan merupakan pihak terafiliasi

- h. **A330 Component Pooling Agreement No. IL/PERJ/DE-3076/99** antara Perseroan dengan SR Technics Zurich Switzerland sebagaimana diamandemen terakhir dengan Amandemen No. 05 No. DS/PERJ/AMEND-V/DE-3076/99/09

Para Pihak:
i. Perseroan; dan
ii. SR Technics Zurich Switzerland ("SR Technics").

Jangka Waktu Perjanjian:
Perjanjian ini berlaku 5 (lima) tahun sejak 27 Mei 2008.
Berdasarkan konfirmasi dari Perseroan, Perjanjian ini masih berlaku.

Ruang Lingkup Perjanjian:
Perseroan dapat mengakses cadangan komponen di Zurich. Perseroan membutuhkan pelayanan SR Technics untuk menyediakan bantuan teknik di tempat pemeliharaan Perseroan. Selain itu Perseroan juga menunjuk SR Technics untuk menyediakan pelatihan teknik dan administratif terhadap *personnel* Perseroan. Perjanjian ini meliputi *component pooling* untuk Pesawat A330 yang dimiliki dan disewa oleh Perseroan.

Hak dan kewajiban Para pihak:
Hak dan kewajiban Perseroan:
i. Perseroan bertanggung jawab untuk melengkapi segala perizinan yang dibutuhkan di Indonesia terkait dengan pelaksanaan perjanjian ini;
ii. Perseroan bersama-sama dengan SR Technics wajib menyusun manual terkait dengan pelaksanaan perjanjian ini;
iii. Perseroan wajib melaporkan *flight hour* dari bulan yang sedang berjalan;
iv. Perseroan wajib melakukan pembayaran atas pekerjaan yang dilakukan oleh SR Technics.

Hak dan kewajiban SR Technics:
i. SR Technics bertanggung jawab untuk melengkapi segala perizinan yang diperlukan berdasarkan otoritas Swiss;
ii. SR Technics harus mendapatkan persetujuan dari DGAC dan menerima segala persyaratan yang dikeluarkan oleh DGAC;
iii. SR Technics bersama-sama dengan Perseroan wajib menyusun manual terkait dengan pelaksanaan perjanjian ini;
iv. SR Technics berhak menyetujui pihak ketiga untuk pelaksanaan pekerjaan.

Pengakhiran:
Para pihak dapat mengakhiri perjanjian ini jika salah satu pihak mengalami insolvensi, pailit, izin usahanya dicabut, jika salah satu pihak melanggar kewajibannya, atau apabila salah satu pihak tetap melanggar perjanjiannya dan tidak memungkinkan perjanjian ini untuk diakhiri.

Hukum yang Berlaku
Tidak diatur.

Penyelesaian Perselisihan
Tidak diatur.

Hubungan Afiliasi:
Bukan merupakan pihak terafiliasi



- i. *Transfer of Maintenance Service Agreement* No. GMF/PERJ/TM-3088/2004 Nomor DS/PERJ/DE-3190/2006 tanggal 21 September 2006 jo. *Maintenance Service Agreement* No. GMF/PERJ/TM-3088/2004 tanggal 25 Februari 2004 sebagaimana diamandemen terakhir kali dengan Amandemen No. 1 to GTC 331-350 *Maintenance Service Agreement* No. DS/PERJ/AMEND-I/DE-3190/06/09 tanggal 26 Februari 2009 antara Perseroan dan Honeywell (Singapore) Pte., Ltd.

Para Pihak:

- i. Perseroan; dan
- ii. Honeywell (Singapore) Pte., Ltd. ("Honeywell").

Jangka Waktu Perjanjian:

26 Februari 2009 – 26 Februari 2014.

Ruang Lingkup:

Dalam perjanjian ini, Honeywell telah sepakat untuk melakukan jasa perawatan pesawat yang terdiri dari menganalisa dan memperbaiki kerusakan, menyediakan dan mengganti komponen yang rusak, melakukan perawatan terhadap komponen pesawat, melakukan dokumentasi terhadap kegiatan perawatan pesawat, menyediakan perwakilan untuk dapat dipanggil kapanpun oleh Perseroan untuk melakukan perawatan terhadap pesawat udara, termasuk memperbolehkan Perseroan melakukan inspeksi melalui personelnnya. Perawatan yang dimaksud disini adalah perawatan Auxiliary Power Unit (APU).

Hak dan Kewajiban:

Hak dan kewajiban Perseroan:

- i. Perseroan berkewajiban melakukan pembayaran jasa tepat waktu;
- ii. Perseroan berkewajiban memberikan akses yang dibutuhkan kepada personel Honeywell untuk melakukan jasa perawatan;
- iii. Perseroan berkewajiban untuk memberitahukan kepada Honeywell perihal pesawat udara yang dijadikan objek sewa.

Hak dan kewajiban Honeywell:

- i. Melakukan jasa perawatan pesawat yang terdiri dari menganalisa dan memperbaiki kerusakan;
- ii. Menyediakan dan mengganti komponen yang rusak;
- iii. Melakukan perawatan terhadap komponen pesawat;
- iv. Melakukan dokumentasi terhadap kegiatan perawatan pesawat;
- v. Mengutus perwakilan untuk dapat dipanggil kapanpun oleh Perseroan untuk melakukan perawatan terhadap pesawat udara, termasuk memperbolehkan Perseroan melakukan inspeksi melalui personelnnya.

Pengakhiran:

Selain karena berakhirnya jangka waktu, perjanjian dapat berakhir karena kelalaian, keadaan bangkrut atau adanya perubahan material dari bidang usaha salah satu pihak. Untuk menghentikan perjanjian dengan alasan diatas, pihak harus memberikan pemberitahuan tertulis kepada pihak lain.

Hukum yang Berlaku

Tidak diatur.

Penyelesaian Perselisihan

Tidak diatur.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

- j. **Agreement for Boeing 737NG Rotable Components Maintenance and Pooling Services No. DS/PERJ/DE-3056/2006** tanggal 20 Desember 2005 sebagaimana diubah terakhir kali dengan **Annex A Change Order No. DS/PERJ/AMAND- XXVII/DE-3056/06/10** tanggal 23 Agustus 2010 antara Perseroan dengan Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV

Para Pihak:

- i. Perseroan; dan
- ii. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV ("KLM").

Jangka Waktu Perjanjian:

Perjanjian ini berlaku sejak 20 Desember 2005 hingga 20 Desember 2010. Perjanjian ini akan otomatis diperpanjang per tahun kecuali diakhiri oleh para pihak dengan memberikan pemberitahuan tertulis 6 (enam) bulan sebelumnya.

Ruang Lingkup:

Dalam perjanjian ini, Perseroan menunjuk KLM untuk melakukan pemeliharaan terhadap pesawat tipe B737NG. ruang lingkup pemeliharaan mencakup penyediaan *rotable components*, pemasangan *rotable components* pada pesawat, serta pemeliharaan, pemeriksaan, perbaikan dan modifikasi *rotable components* pesawat B737NG.

Hak dan Kewajiban:

Hak dan kewajiban Perseroan:

- i. Perseroan berhak untuk menunjuk pihak ketiga untuk menyediakan *rotable component* dengan memberikan pemberitahuan tertulis terlebih dahulu kepada KLM, dalam hal KLM tidak dapat menyediakan *rotable component* yang dibutuhkan;
- ii. Perseroan bertanggung jawab untuk mengirimkan *unserviceable rotatable components* ke *transfer point* tepat pada waktunya;
- iii. Perseroan bertanggung jawab atas resiko dan segala transportasi *rotatable components* dari pesawat ke *transfer point* dan sebaliknya;
- iv. Perseroan wajib melaporkan *flight hour* kepada KLM;
- v. Perseroan akan menanggung biaya penggantian *non-repairable* LRU;
- vi. Perseroan memberikan hak kepada KLM untuk mengalihkan pekerjaan kepada pihak lain dengan pemberitahuan tertulis sebelumnya; dan
- vii. Perseroan membantu KLM untuk mendapatkan dokumen yang diperlukan yang hanya dapat diakses oleh Perseroan.

Hak dan kewajiban KLM:

- i. Menjamin ketersediaan *rotable component* untuk proses pemeliharaan pesawat B737NG;
- ii. Melakukan pemeliharaan yang disepakati;
- iii. KLM berhak atas pembayaran yang disepakati atas pekerjaan yang dilakukan.

Pengakhiran:

Selain karena berakhirnya jangka waktu, perjanjian dapat berakhir dengan keadaan sebagai berikut:

- i. Salah satu pihak mengalami insolvensi atau pailit, atau mengalami reorganisasi, atau restrukturisasi;
- ii. Izin usaha salah satu pihak dicabut yang menyebabkan pelaksanaan perjanjian tidak dimungkinkan kembali;
- iii. Dalam hal Perseroan tidak lagi menyewa atau memiliki pesawat B737NG; atau
- iv. Salah satu pihak melakukan pelanggaran dan berulang kali melakukan kegagalan dalam memenuhi kewajiban atau tidak memenuhi kewajiban sebagaimana mestinya.

Hukum yang Berlaku

Tidak diatur.

Penyelesaian Perselisihan

Tidak diatur.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

- k. **Perjanjian No.DS/PERJ/DZ-3383/2010 tanggal 29 Juni 2010 antara Rolls-Royce Total Care Service Limited dengan Perseroan sebagaimana diamandemen dengan Amandemen Perjanjian Kedua No. DS/PERJ/AMAND-II/DZ-3383/10/11 tanggal 24 Februari 2011**

Para Pihak:

- i. Perseroan; dan
- ii. Rolls-Royce Total Care Service Limited ("Rolls-Royce").

Jangka Waktu Perjanjian:

Berlaku sampai dengan Perseroan berhenti beroperasi.

Ruang Lingkup Perjanjian:

Rolls-Royce memberikan *Total Care Service* kepada Perseroan untuk mesin pesawat Trent 772B dengan nomor seri 41681, 41682, 41639, 41640, 41839, 41840, 41892, dan 41894.

Pemberi Sewa

- i. CIT Group Location (France) S.A.S;
- ii. AWAS (France) Two S.A.R.L; dan
- iii. Centennial Aviation (France) Two S.A.R.L.

Pengakhiran:

Pengakhiran wajib disertai dengan pemberitahuan secara tertulis, dan Perseroan harus membayar uang pembayaran dalam jangka waktu 10 (sepuluh) hari semenjak tanggal pengakhiran.

Hukum Yang Berlaku

Hukum Inggris

Penyelesaian Perselisihan

Tidak diatur.

Hubungan Afiliasi:

Bukan merupakan pihak terafiliasi

- l. **Rolls Royce No. DS/PERJ/DZ-3384/2010 tanggal 29 Juni 2010 antara Perseroan dengan Rolls-Royce Total Care Services Limited sebagaimana diubah dengan Amandemen Perjanjian No. DS/PERJ/AMEND-I/D-3384/10/11 tanggal 24 Februari 2011**

Para Pihak:

- i. Perseroan; dan
- ii. Rolls-Royce Total Care Services Limited ("Rolls-Royce").

Jangka Waktu Perjanjian:

Perjanjian ini berlaku sampai Perseroan berhenti mengoperasikan pesawat A330-200 MSN 988 dan 1028.

Berdasarkan konfirmasi dari Perseroan, Perjanjian ini masih berlaku.

Ruang Lingkup Perjanjian:

Perseroan menunjuk Rolls Royce untuk penyediaan *service* terkait dengan mesin dan suku cadang pesawat A330-200 meliputi pemeliharaan mesin Trent 772C dengan nomor seri 41594, 41595, 41645, dan 41646. Perseroan memiliki kewajiban untuk membayar biaya *service*.

Pengakhiran:

Rolls-Royce dapat mengakhiri perjanjian ini dengan memberikan pemberitahuan tertulis pada Perseroan apabila:

- i. Perseroan tidak menepati jadwal pembayaran sesuai yang diatur dalam perjanjian, dan keterlambatan tersebut berlangsung selama 10 hari setelah Perseroan mendapatkan pemberitahuan tertulis mengenai keterlambatan pembayaran;
- ii. Perseroan tidak menepati jadwal pembayaran sesuai yang diminta, dan keterlambatan tersebut berlangsung selama 10 hari setelah Perseroan mendapatkan pemberitahuan tertulis mengenai keterlambatan pembayaran;

- iii. Perseroan pailit atau insolvensi;
- iv. Perseroan melanggar ketentuan dalam perjanjian antara lain tapi tidak terbatas pada membuat perjanjian dengan pihak lain untuk penyediaan *service* yang sama dan tidak melakukan ganti rugi kepada Rolls-Royce.

Hukum yang Berlaku
Hukum Inggris

Penyelesaian Perselisihan
Rules of Arbitration of International Chamber of Commerce.

Hubungan Afiliasi:
Bukan merupakan pihak terafiliasi

Tidak terdapat pembatasan-pembatasan (*negative covenant*) terkait dengan perjanjian – perjanjian penting dengan pihak ketiga sebagaimana diungkapkan di atas.

K. 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, sertifikat kebisingan dan izin radio untuk masing-masing pesawat udara tersebut. Sampai dengan Prospektus ini diterbitkan, sertifikat – sertifikat yang dimiliki oleh Perseroan beberapa telah berakhir pada bulan Juni 2013 dan paling lama keberlakuan sertifikat adalah sampai dengan bulan Januari 2015. Apabila jangka waktu sertifikat ini berakhir, Perseroan akan melakukan perpanjangan atas sertifikat yang telah habis masa berlakunya.

2. *Izin Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal*

Izin Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal No. SKEP/01/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/35/DAU.35/09 tanggal 14 Januari 2009 dan Surat Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. AU/752/DAU.85/09 tanggal 28 Januari 2009 sebagaimana diubah dengan Surat Izin Angkutan Udara Niaga Berjadwal No. SIAU/NB-002 tanggal 26 Juli 2012. Izin Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal ini berlaku selama Perseroan masih menjalankan usahanya.

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 yang diubah dengan Surat Izin Usaha Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal No. SIAU/NTB-037. 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 # F503122-30 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 2014 dan dapat diperpanjang kembali.
- b. *China Operations Specifications* berdasarkan *China Civil Aviation Regulation* ("CCAR") 129. OS Nomor GIA-F-040-ZN menyatakan Perseroan memegang *Economic Permit* yang berlaku sejak 1 April 2012 sampai 31 Maret 2015 dan *Foreign Air Carrier State's Operating Certificate or Permit* Nomor AOC/121-001 yang berlaku sejak 11 Juni 2013 sampai dengan 11 Juni 2015. 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 Changde, Hangzhou Xiaoshan, Tianjin 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. Izin ini tidak memiliki masa berlaku.

5. Sertifikat IATA Operational Safety Audit Program Operator (Sertifikat IOSA)

Perseroan telah memperoleh Sertifikat IOSA yang berlaku sampai dengan tanggal 8 September 2014 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 2013/2014 No. AU.004/13/16/DJPU.DAU-2013 tanggal 24 Oktober 2013 yang berlaku sampai dengan 29 Maret 2014; (ii) Surat DJPU tentang Jadwal Penerbangan Dalam Negeri Periode Winter 2013-2014 No. AU.004/13/17/DJPU.DAU-2013 tanggal 25 Oktober 2013 yang berlaku sampai dengan 29 Maret 2014; (iii) Surat DJPU tentang Jadwal Penerbangan Dalam Negeri Periode Winter 2013-2014 No. AU.004/13/21/DJPU.DAU-2013 tanggal 28 Oktober 2013 yang berlaku sampai dengan 29 Maret 2014; dan (iv) Surat DJPU tentang Izin Pelaksanaan Penerbangan Berjadwal Luar Negeri Periode Winter 2013/2014 No. AU.008/17/25/DJPU.DAU.2013 tanggal 11 Oktober 2013 yang berlaku sampai dengan 29 Maret 2014. 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.

7. Perizinan dan Kepatuhan sehubungan dengan SBU Garuda Sentra Medika

Dalam menjalankan kegiatan usahanya Perseroan telah mendapatkan izin-izin yang diperlukan dalam menjalankan kegiatannya seperti izin praktik dokter dan dokter spesialis, izin tetap penyelenggaraan laboratorium tetap, izin praktik kefarmasian. Perseroan memiliki 5 unit klinik kesehatan, yakni (i) Klinik Satelit Cikokol, (ii) Klinik Utama Kemayoran, (iii) Klinik Satelit Garuda Sentra Operasi / GSO, (iv) Klinik Satelit Bekasi, dan (v) Klinik Satelit Bintaro.

L. Keterangan Mengenai Aset Tetap

Perseroan memiliki aset tetap berupa pesawat udara, tanah dan bangunan dengan sertifikat HGB yang seluruhnya atas nama Perseroan, yaitu sebagai berikut :

a. Tanah dan Bangunan

Perseroan memiliki 47 bidang tanah yang terdaftar atas nama Perseroan berdasarkan sertifikat hak atas tanah dan atas jual beli yang berlokasi di Jakarta, Batam, Maluku, Riau, Padang, Palembang, Yogyakarta, Solo, Semarang, Surabaya, Denpasar, Pontianak, Banjarmasin, Balikpapan, Makassar, Manado, Papua dan Bangkok.

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, terdapat 22 bidang tanah yang tujuan penggunaannya material bagi kegiatan usaha Perseroan, yaitu sebagai berikut

No.	Bukti Kepemilikan Atas Tanah	Lokasi	Luas Tanah (M2)	Nomor Dan Tanggal Gambar Situasi	Berakhirnya Hak Atas Tanah	Keterangan
1.	Sertipikat Hak Guna Bangunan ("HGB") No. 106 tanggal 21 Februari 2005 Peruntukan: Pusat Pelatihan atau Pendidikan Kelengkapan dan manajerial penerbangan	Jl. Duri Kosambi, Cengkareng, Jakarta Barat	64.643	Surat Ukur No. 105/B/1984 tanggal 18 September 1984	6 Januari 2025	
2.	Sertipikat HGB No. 4805 tanggal 25 September 2003 Peruntukan: Dormitory/ Tanah Kosong	Duri Kosambi, Cengkareng, Jakarta Barat	104.270	Surat Ukur No. 87/2003 tanggal 18 Juni 2003	24 September 2033.	
3.	Sertipikat HGB No. 4806 tanggal 17 September 2003 Peruntukan: Pusat Pelatihan atau Pendidikan Kelengkapan dan manajerial penerbangan	Jl. Duri Kosambi Raya RT. 006/01, Cengkareng, Jakarta Barat	3.590	Surat Ukur No. 66/2003 tanggal 10 September 2003	16 September 2033	
4.	Sertipikat HGB No. 1113 tanggal 2 Maret 2004 Peruntukan: Kantor	Jl. Komplek GIA RT.016/RW.04, Kalibata, Pancoran, Jakarta Selatan	356	00941/2004 tanggal 24 Februari 2004	1 Maret 2014	
5.	Sertipikat HGB No. 4816 tanggal 24 Desember 2003 Peruntukan: Pusat Pelatihan atau Pendidikan Kelengkapan dan manajerial penerbangan	Jl. Pondok Randu RT. 0011/03, Duri Kosambi, Kec. Cengkareng, Jakarta Barat	2.647	234/2003 tanggal 9 Desember 2003	23 Desember 2023	

No.	Bukti Kepemilikan Atas Tanah	Lokasi	Luas Tanah (M2)	Nomor Dan Tanggal Gambar Situasi	Berakhirnya Hak Atas Tanah	Keterangan
6.	Sertipikat HGB No. 1567 tanggal 24 Juli 2008 Peruntukan: Kantor	Jl. Gunung Sahari Raya No. 52, Kel. Gunung Sahari Selatan, Kec. Kemayoran, Jakarta Pusat	2.890	00045/2007 tanggal 27 Desember 2007	23 Juli 2028	
7.	Sertipikat HGB No. 923 tanggal 26 April 1994 Peruntukan: Klinik & Kantor	Jl. Angkasa Komp. Kemayoran Blok B-15 Kav No. 1, Kel. Gunung Sahari Selatan, Kec. Kemayoran, Jakarta Pusat	6.390	1908/1993 tanggal 16 November 1993	25 April 2019	
8.	Sertipikat HGB No. 4677 tanggal 25 Juni 2002 Peruntukan: Pusat Pelatihan atau Pendidikan Kelengkapan dan manajerial penerbangan	Jl. Pondok Randu RT.005/02, Kel. Duri Kosambi, Kec. Cengkareng, Jakarta Barat	754	62/2001 tanggal 11 Juni 2002	24 Juni 2022	
9.	Akta Penjualan dan Pembelian Serta Pemindahan dan Penyerahan Hak Nomor 51 Tanggal 30 Juli 1990, dibuat dihadapan Anna Sunarhadi SH, Notaris di Jakarta Para Pihak: i. Perseroan ii. PT Danareksa Peruntukan: Kantor	Jalan Kebon Sirih No 44, Gambir Jakarta Pusat	3.655	-	Berdasarkan Surat Perseroan No. Ref 001/GIA-BPN/S&P/IX/2012 tanggal 5 September 2012, Perseroan menyampaikan kepada BPN Kantor Pertanahan Kota Administrasi Jakarta Pusat untuk melakukan proses sertifikasi tanah dan bangunan	Catatan: Tanah ini sedang dalam permohonan hak (pensertifikatan) berdasarkan surat Notaris Harun Kamil, SH, Notaris di Jakarta No. 08/N/XII/04 perihal pengurusan pensertifikatan tanah atas nama PT Garuda Indonesia tanggal 11 Desember 2004 yang ditujukan kepada Kepala Kantor Pertanahan Jakarta Pusat.
10.	Sertipikat HGB No. 92 tanggal 13 Oktober 2008 Peruntukan: Kantor & Eks Mess	Jl. Ahmad Yani, Kel. Ahusen, Kec. Sirimau, Ambon	723	00016/Ahusen/2008 tanggal 22 Mei 2008	12 Oktober 2038	
11.	Sertipikat HGB No. 161 tanggal 23 Oktober 2000 Peruntukan: Kantor	Kel. Sumahilang, Kec. Pekanbaru Kota, Pekanbaru	757	20/Sumahilang/2000 tanggal 7 Agustus 2000	23 Oktober 2020	
12.	Sertipikat HGB No. 50 tanggal 12 Juni 1997 Peruntukan: Kantor	Kel. 20 Ilir III, Kec. Ilir Timur I, Palembang	1.382	2257/1997 tanggal 23 April 1997	11 Juni 2017	
13.	Sertipikat HGB No. B.129/Gwn tanggal 27 Agustus 1997 Peruntukan: Kantor	Kel. Gowongan, Kec. Jetis, Yogyakarta	383	2271 tanggal 7 Agustus 1997	24 Agustus 2017	Catatan: Bangunan di atas tanah ini telah terbakar sehingga saat ini fungsinya hanyalah tanah kosong.
14.	Sertipikat HGB No. 596 tanggal 29 Agustus 2006 Peruntukan: Kantor	Jl. Tunjungan No. 29, Kel. Genteng, Kec. Genteng, Surabaya	485	266/Genteng/2006 tanggal 10 Mei 2006	6 Juli 2026	
15.	Sertipikat HGB No. 102 tanggal 27 Oktober 2005 Peruntukan: Kantor	Jl. Sugianyar No. 5, Desa Dauh Puri Kangin, Kec. Denpasar Barat, Denpasar	1.621	00123/Dauh Puri Kangin/2005 tanggal 26 Oktober 2005	17 Oktober 2025	
16.	Sertipikat HGB No. 103 tanggal 27 Oktober 2005 Peruntukan: Gedung Arsip	Jl. Kapt. Mudita No. 2, Desa Dauh Puri Kangin, Kec. Denpasar Barat, Denpasar	558	00124/Dauh Puri Kangin/2005 tanggal 26 Oktober 2005	27 Oktober 2025	
17.	Sertipikat HGB No. 4220 tanggal 13 Oktober 1997 Peruntukan: Kantor	Jl. Tanjungpura Nomor 8, Kel. Darat Sekip, Kec. Pontianak Barat, Pontianak	709	76/1997 tanggal 26 Agustus 1997	12 Oktober 2017	
18.	Sertipikat HGB No. 1437 tanggal 20 September 1996 Peruntukan: Kantor	Kel. Kerta Baru Ulu, Kec. Banjar Barat, Banjarmasin	897	2994/1996 tanggal 9 September 1996	24 September 2016	

No.	Bukti Kepemilikan Atas Tanah	Lokasi	Luas Tanah (M2)	Nomor Dan Tanggal Gambar Situasi	Berakhirnya Hak Atas Tanah	Keterangan
19.	Sertipikat HGB No. 860 tanggal 27 Agustus 2013 Peruntukan: Kantor	Kel. Klandasan Ilir, Kec. Balikpapan Timur, Balikpapan	117	1061/1991 tanggal 12 November 1991	27 Agustus 2033	Pada tanggal Prospektus ini diterbitkan, sertifikat ini sedang dalam proses perpanjangan oleh notaris setempat yang diurus oleh kantor cabang terkait.
20.	Sertipikat HGB No. 462 tanggal 16 Februari 1995 Peruntukan: Kantor	Jl. Slamet Riadi No. 6, Kel. Baru, Kec. Ujung Pandang, Ujung Pandang	1.073	381 tanggal 11 November 1967	-	
21.	Sertipikat HGB No. 03 tanggal 25 April 2002 Peruntukan: Kantor	Kel. Titiwungen Selatan, Kec. Sario, Manado	763	03/Titiwungen Selatan/2001 tanggal 26 Oktober 2001	25 April 2022	
22.	Title of Condominium Unit Deed No.606, 3086, Sub district: Sathon (Bang Rak). Province: Bangkok Metropolis, Condominium Unit No. 1168/77, Lumpini Tower 27th Floor Building No.1 berdasarkan Title of Condominium Unit tanggal 8 Juni 1992 dan telah diberi cap oleh Consellor Indonesia di Bangkok No. 259/KONS/VI/159/2003 tanggal 22 Mei 2003 Peruntukan: Kantor Cabang Bangkok	Lumpini Tower Building No.1, Condominium Unit No.1168/77 27th Floor, Bangkok	416,82		-	

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, nilai buku setelah dilakukan revaluasi atas 22 aset tetap tanah dan bangunan adalah sebesar USD125.495.536.

b. Pesawat Udara

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, Perseroan memiliki 16 pesawat udara yang terdiri dari 9 pesawat udara yang merupakan sewa guna usaha pembiayaan (*financial lease*) dan 7 pesawat udara yang berdasarkan dokumen kepemilikan.

Informasi pesawat udara Perseroan yang merupakan sewa guna usaha pembiayaan dapat dilihat selengkapnya dalam Sub Bab Perjanjian-perjanjian Penting Dengan Pihak Ketiga kepada Alberta S.A.S, G.I.E Sulawesi dan G.I.E Sumatera. Selanjutnya untuk informasi dokumen kepemilikan pesawat udara yang sepenuhnya dimiliki oleh Perseroan yaitu sebagai berikut:

No.	Tipe Pesawat	Nomor Registrasi	MSN	Tanggal Penyerahan	Dokumen Kepemilikan
1.	Boeing 747-400	PK-GSG	25704	14 Januari 1994	Bill of Sale tertanggal 14 Januari 1994
2.	Boeing 747-4U3	PK-GSH	25705	27 Mei 1994	Bill of Sale tertanggal 27 Mei 1994
3.	Boeing 737-300	PK-GGG	28731	31 Desember 1997	Bill of Sale tertanggal 21 Januari 2000
4.	Boeing 737-500	PK-GGC	28727	26 Desember 1997	Bill of Sale tertanggal 21 Januari 2000
5.	Boeing 737-500	PK-GGD	28728	27 Desember 1997	Bill of Sale tertanggal 21 Januari 2000
6.	Boeing 737-5U3	PK-GGE	28729	31 Desember 1998	Bill of Sale tertanggal 21 Januari 2000
7.	Boeing 737-500	PK-GGF	28730	27 Desember 1997	Bill of Sale tertanggal 21 Januari 2000

M. Asuransi

Dalam menjalankan usahanya, Perseroan telah melakukan penutupan atas resiko-resiko yang mungkin dihadapi dengan polis-polis asuransi dibawah ini:

No.	Jenis Asuransi	Obyek Asuransi	Penanggung	No. Polis	Masa Berlaku	Jumlah Pertanggungan
1	<i>Airline Hull and Spares "All Risk" and Liability (Including Personal Accident)</i>	Pesawat yang dimiliki Perseroan dan/atau Citilink dan/atau GMF dan/atau afiliasinya ("Tertanggung") atau yang menjadi tanggung jawab Tertanggung	PT Asuransi Jasa Indonesia (Persero) ("Jasindo")	201.301.110.13.00041	1 Desember 2013 sampai dengan 30 November 2014	<p><i>Hull:</i> jumlah sesuai dengan yang ditetapkan dalam Polis, dimana maksimum pertanggungan pada satu pesawat adalah US\$ 275,000,000</p> <p><i>Total loss:</i> maksimum sebesar US\$ 40,000,000</p> <p>Suku cadang dan peralatan: maksimum US\$ 275,000,000</p> <p>Sistem hiburan dalam pesawat: maksimum US\$ 40,000,000</p> <p>Tanggung jawab penerbangan sebesar US\$ 1,750,000,000, kecuali untuk pesawat Citilink sebesar US\$ 750,000,000</p> <p>Kecelakaan pribadi: US\$ 100,000 per kematian</p>
2	<i>Airline Hull and Spares War and Allied Perils Insurance</i>	Pesawat yang dimiliki Tertanggung atau yang menjadi tanggung jawab Tertanggung	Jasindo	201.302.110.13.00042	1 Desember 2013 sampai dengan 30 November 2014	<p><i>Hull:</i> jumlah sesuai dengan yang ditetapkan dalam Polis, dimana maksimum pertanggungan pada satu pesawat adalah US\$ 250,000,000</p> <p><i>Total loss:</i> maksimum sebesar US\$ 40,000,000</p> <p>Suku cadang dan peralatan: maksimum US\$ 250,000,000</p> <p>Sistem hiburan dalam pesawat: maksimum US\$ 2,500,000</p>
3	<i>Aviation Hull and Spares Deductible</i>	Pesawat yang dimiliki Tertanggung atau yang menjadi tanggung jawab Tertanggung	Jasindo	201.301.110.13.00043	1 Desember 2013 sampai dengan 30 November 2014	<p>US\$ 1,000,000 untuk Boeing 747 / Airbus 330 dan US\$ 250,000 untuk mesin pendorongnya</p> <p>US\$ 750,000 untuk Boeing 737-800 / 500 / 400 / 300 / Airbus 320 dan US\$ 250,000 untuk mesin penggeraknya</p> <p>US\$ 500,000 untuk CRJ 1999 / 2000 dan US\$ 250,000 untuk mesin penggeraknya</p>

No.	Jenis Asuransi	Obyek Asuransi	Penanggung	No. Polis	Masa Berlaku	Jumlah Pertanggungan
4	Aviation War, Hijacking and Other Perils Liability	Pesawat yang dimiliki Tertanggung atau yang menjadi tanggung jawab Tertanggung	Jasindo	201.301.110.13.00044	1 Desember 2013 sampai dengan 30 November 2014	US \$ 1,000,000,000
5	Asuransi Kecelakaan	Penumpang Pesawat termasuk penumpang haji	PT Jasa Raharja (Persero)	P/30.1/SP/2011 atau DS/PERJ/DF-3189/2011	1 Juni 2011 sampai dengan 31 Mei 2014	Meninggal dunia Rp 50.000.000; Cacat Tetap: Maksimal Rp 50.000.000; Biaya Rawatan: Rp 25.000.000. Biaya Penguburan: Rp 2.000.000
6	Asuransi Perjalanan – Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara	Bagasi, Keterlambatan, Kargo	PT Citra Nasional Underwriters	00.110.525.13.003	1 Maret 2013 sampai dengan tanggal 29 Februari 2016	Bagasi Kabin: sebesar nilai bagasi kabin yang rusak atau hilang Bagasi Tercatat: a. Kehilangan: maksimum Rp 4.000.000 per penumpang kelas ekonomi dan Rp 6.000.000 per penumpang kelas bisnis b. Musnah: maksimum Rp 4.000.000 per penumpang kelas ekonomi dan Rp 6.000.000 per penumpang kelas bisnis c. Kerusakan: maksimum Rp 2.000.000 Keterlambatan penerbangan lebih dari 4 jam: maksimum Rp 300.000 per penumpang Penumpang tidak terangkut dengan alasan kapasitas pesawat: penggantian makan dan minum maksimum Rp 105.000 dan akomodasi maksimum Rp 400.000 Pembatalan penerbangan: maksimum Rp 150.000 Kargo: maksimum US\$ 5,000 per kejadian
7	Personal Accident Crew and Loss of License	Pilot, co-pilot, awak kabin	Jasindo	201.733.200.13.00028	1 Agustus 2013 sampai dengan 1 Agustus 2014	Personal Accident Crew Insurance: US\$ 411,250,000 Loss of License Insurance: US\$ 110,400,000
8	Travel Accident & Travel Inconvenience	Seluruh pemegang kartu "Executive Card + Garuda Indonesia"	Jasindo	201.705.200.12.0031	20 November 2012 sampai dengan 20 Februari 2014	US\$ 20,000,000,000
9	Cash in Safe	Uang sejumlah 468,649 atau US\$ Rp 5.779.523.195	PT Asuransi Parolamas	JKT/CIS/00005/12 dan diperpanjang dengan Schedule Polis No. JK00.VGA.CS.D.13.000 01-0	15 April 2013 sampai dengan 15 April 2014	US\$ 506,352 atau Rp 5.995.338.924

No.	Jenis Asuransi	Obyek Asuransi	Penanggung	No. Polis	Masa Berlaku	Jumlah Pertanggungan
10	Cash in Transit	Uang sejumlah US\$ 1.000.000 atau Rp 1.000.000.000	PT Asuransi Parolamas	JKT/CIT/00011/12 dan diperpanjang dengan Schedule Polis No. K.JK00.MCCT.D.13.00 001-0	15 April 2013 sampai dengan 15 April 2014	US\$ 9.696,045 atau Rp 73.517.871.395
11	Personal Accident	20 orang staff perseroan	PT Asuransi Parolamas	JKT/PA/00006/12 dan diperpanjang dengan Schedule Polis No. JKT00.PPAPA.P.13.00 006-0	15 April 2013 sampai dengan 15 April 2014	Kematian – Rp 25.000.000 per orang Reimburse kesehatan atas kecelakaan – Rp 2.500.000 per orang
12	Property All Risks (tidak termasuk gempa bumi, volcanic, tsunami)	Kantor Pusat dan Kantor Cabang	Jasindo (50%) PT Asuransi Central Asia (25%) PT Tugu Pratama Indonesia (25%)	201.297.200.13.00086	15 April 2013 sampai dengan 15 April 2014	Rp 1.355.598.541.539
13	Indonesian Standard Earthquake	Bangunan kantor, Pabrik, Hangar, Peralatan-peralatan, Perabotan	- Jasindo (50%) - PT Asuransi Central Asia (25%) - PT Tugu Pratama Indonesia (25%)	201.203.200.13.00087	15 April 2013 sampai dengan 15 April 2014	Rp 1.355.598.541.539
14	Machinery Breakdown	Mesin-mesin untuk Bangunan Perseroan	- Jasindo (50%) - PT Asuransi Central Asia (25%) - PT Tugu Pratama Indonesia (25%)	201.404.200.13.00017	15 April 2013 sampai dengan 15 April 2014	Rp 65.047.230.000
15	Electronic Equipment	Peralatan EDP (Non Simulator)	- Jasindo (50%) - PT Asuransi Central Asia (25%) - PT Tugu Pratama Indonesia (25%)	201.406.200.13.00015	15 April 2013 sampai dengan 15 April 2014	Rp 190.105.500.000
16	Electronic Equipment	Peralatan EDP (Non Simulator)	- Jasindo (50%) - PT Asuransi Central Asia (25%) - PT Tugu Pratama Indonesia (25%)	201.406.200.13.00016	15 April 2013 sampai dengan 15 April 2014	Rp 151.228.644.259
17	Contractors' Plant and Machinery	Ground Equipment Support	- Jasindo (50%) - PT Asuransi Central Asia (25%) - PT Tugu Pratama Indonesia (25%)	201.412.200.13.00014	15 April 2013 sampai dengan 15 April 2014	Rp 39.633.632.825
18	Directors and Officers Liability	Untuk menanggung ganti rugi dari segala klaim atas kesalahan yang dibuat oleh Direksi dan Manajemen dalam menjalankan tugasnya	Jasindo	201.777.200.13.00020	18 Maret 2013 sampai dengan 18 Maret 2014	US\$ 30,000,000

Tidak terdapat hubungan afiliasi antara Perseroan dengan perusahaan asuransi di atas, kecuali antara Perseroan, Jasindo dan PT Jasa Raharja yang terdapat hubungan afiliasi berdasarkan kepemilikan Pemerintah. Tidak ada perbedaan atas syarat dan perlakuan dalam perjanjian asuransi antara pihak afiliasi dan pihak ketiga lainnya.

Manajemen Perseroan menyatakan bahwa premi asuransi diatas yang telah dibayarkan oleh Perseroan cukup untuk pertanggungan asuransi terhadap pesawat, penumpang, sumber daya manusia dan aset Perseroan.

Selain asuransi untuk menutup kerugian yang pada aset-aset Perseroan, Perseroan juga memiliki asuransi pertanggungjawaban kepada pihak ketiga berupa pertanggungjawaban kepada penumpang, pilot, co-pilot, awak kabin dan staff.

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 Inter-carrier IATA mengenai Kewajiban terhadap Penumpang (*IATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability*) dan pada Perjanjian atas Tindakan-tindakan dalam mengimplementasi Perjanjian Inter-carrier IATA (*Agreement on Measures to Implement the IATA Inter-carrier Agreement*) berdasarkan mana perusahaan-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 USD153.692 pada 31 Desember 2013.

Perseroan berkeyakinan bahwa Perseroan telah menjaga nilai pertanggungjawaban asuransi yang memadai untuk kewajiban maksimum sipil yang dapat dikenakan apabila terjadi insiden cedera atas penumpang di dalam naungan hukum Indonesia, Konferensi Warsawa atau perjanjian bilateral lainnya yang berlaku.

N. 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.

Tahap "*Good Garuda Governance*" (2005-2008) yang difokuskan pada pemenuhan terhadap peraturan dan perundang-undangan telah diselesaikan. Hal-hal yang telah dicapai pada tahap ini di antaranya terbentuknya struktur dan mekanisme mengenai organ utama perusahaan yaitu Pemegang Saham, Dewan Komisaris dan Direksi. Selanjutnya tahap "*Good Governed Garuda*" diselesaikan (2009-2010), Perseroan telah melakukan proses internalisasi tata nilai budaya kerja baru yang disingkat 'Fly-Hi' yang merupakan gabungan nilai-nilai dari kata: *eEfficient & effective, Loyalty, customer centricity, Honesty & openness and Integrity*. Sistem lain yang telah selesai diimplementasikan dan dikembangkan secara konsisten adalah sistem manajemen kinerja serta manajemen risiko (*Enterprise Risk Management*).

Tahap "*Good Garuda Citizen*" memiliki sasaran untuk membangun budaya GCG melalui pendekatan pada 3 (tiga) aspek penting yaitu '*Leadership, Systems & Members*'. Pada aspek *Leadership* telah dilakukan *workshop* berkaitan dengan fungsi dan peran para pimpinan sebagai '*role model*' dalam membangun budaya GCG. Dewan Komisaris dan Direksi telah melaksanakan RUPS, menyampaikan rencana jangka panjang perusahaan, rencana kerja dan anggaran tahunan serta kontrak manajemen, yang pelaksanaannya telah sesuai dengan tata cara dan batas waktu yang ditetapkan oleh peraturan dan perundang-undangan. Komitmen Dewan Komisaris dan Direksi terhadap GCG juga ditunjukkan dengan pelaksanaan penilaian GCG secara konsisten dan melakukan tindak lanjut atas rekomendasi hasil penilaian.

Pada aspek sistem, sebagai wujud implementasi atas prinsip akuntabilitas yaitu perusahaan harus memastikan setiap individu memahami peran, tugas, ukuran kinerja serta target yang harus dicapai. Untuk itu telah dirancang model sistem manajemen kinerja yang terstruktur dan sistematis mulai dari pembuatan kontrak manajemen antara Direksi dan Dewan Komisaris yang memuat Indikator Kinerja Utama (*Key Performance Indicators*) dan target-target perusahaan yang harus dicapai, kemudian dijabarkan menjadi KPI dan target unit kerja hingga target individu setiap pegawai. Dalam membangun sistem, perusahaan telah merumuskan dan mensosialisasikan etika bisnis dan pedoman perilaku kepada seluruh pegawai. Hal ini menunjukkan bahwa Perseroan tidak hanya berupaya untuk patuh pada peraturan dan perundangan, tetapi juga berupaya membangun etika bisnis dan perilaku yang menjunjung nilai-nilai moral yang tinggi. Sistem pengendalian gratifikasi sebagai bagian dari etika bisnis yang bersih telah diimplementasikan secara konsisten.

Dalam membangun sistem, perusahaan telah merumuskan dan mensosialisasikan etika bisnis dan pedoman perilaku kepada seluruh pegawai. Hal ini menunjukkan bahwa Perseroan tidak hanya berupaya untuk patuh pada peraturan dan perundangan, tetapi juga berupaya membangun etika bisnis dan perilaku yang menjunjung nilai-nilai moral yang tinggi. Sistem pengendalian gratifikasi sebagai bagian dari etika bisnis yang bersih telah diimplementasikan secara konsisten. Selanjutnya, untuk memonitor dan menegakkan etika, perusahaan menerapkan *whistleblowing system*, yang memungkinkan setiap pemangku kepentingan dapat melaporkan dugaan kecurangan dan pelanggaran etika yang dilakukan oleh "oknum" perusahaan.

O. Tanggung Jawab Sosial Perseroan (*Corporate Social Responsibility/CSR*)

Seiring dengan ekspansi rute penerbangan Perseroan, tahun 2013 menjadi saksi meluasnya jangkauan *positive impact* Perusahaan terhadap derajat sosial, ekonomi dan lingkungan masyarakat. Hal ini sejalan pula dengan misi perusahaan untuk tumbuh dan kembang bersama masyarakat dan lingkungan sekitar.

Inisiatif Perseroan tersebut terlaksana melalui *Garuda Indonesia Peduli*, yakni program tanggung jawab sosial atau CSR yang dirancang untuk mendukung perkembangan masyarakat dan pembangunan berwawasan lingkungan yang berkelanjutan. Program-program yang dijalankan juga kerap disinergikan dengan upaya Pemerintah, dan institusi lainnya baik domestik maupun internasional yang menyentuh 3 aspek CSR yakni Ekonomi, Sosial, dan Lingkungan.

Program CSR menjadi sarana pengikat antara perusahaan dengan konsumen atau pelanggan, pegawai, komunitas, insitusi dan pemangku kepentingan lainnya sebagai upaya menumbuhkan rasa memiliki masyarakat terhadap Perseroan sekaligus menjadi alat untuk menyelaraskan dinamika bisnis dengan kelestarian lingkungan.

Sebagai Badan Usaha Milik Negara, dalam melaksanakan program CSR Perseroan berpegang kepada Peraturan Menteri Negara BUMN Nomor PER-05/MBU/2007 dan PER-08/MBU/2013 tentang Program Kemitraan Badan Usaha Milik Negara dengan Usaha Kecil dan program Bina Lingkungan. Selain itu, Perseroan juga menjalankan program-program tanggung jawab sosial di luar PKBL di bawah naungan CSR. Dalam pelaksanaan program-program tersebut, Perseroan kerap bersinergi dengan Dinas Pemerintah, BUMN, Perusahaan Swasta, hingga Akademisi dan Non Governmental Organization (NGO) yang secara berkesinambungan dan konsisten memberdayakan masyarakat Indonesia dan memperbaiki lingkungan demi masa depan bangsa.

Secara keseluruhan, besarnya biaya tanggung jawab sosial Perseroan yang dikeluarkan pada tahun 2011, 2012 dan 2013 secara berturut-turut adalah sebesar Rp33,43 miliar, Rp45,87 miliar dan Rp18,47 miliar. Penurunan jumlah penyaluran dana tanggung jawab sosial Perseroan pada tahun 2013 disebabkan oleh adanya perubahan pada PER-05/MBU/2007 terkait penyaluran dana Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (Surat Deputi Bidang Restrukturisasi dan Perencanaan Strategis BUMN No. S-92/D5.MBU/2013).

Program Kemitraan

Program Kemitraan ditujukan untuk meningkatkan kemampuan usaha kecil agar menjadi tangguh dan mandiri melalui pemanfaatan dana dari bagian laba BUMN. Perseroan sebagai BUMN Pembina telah melaksanakan Program Kemitraan melalui penyaluran dana program kemitraan dan membina serta memantau perkembangan usaha kecil atau Mitra Binaan. Program Kemitraan terdiri dari dua komponen, yaitu pinjaman lunak untuk membiayai modal kerja dan atau pembelian aktiva tetap dalam rangka meningkatkan produksi dan penjualan, serta pembinaan yang bersifat hibah dan diperuntukkan bagi pendidikan, pelatihan, pemagangan, promosi dan hal-hal lain yang menyangkut peningkatan produktivitas Mitra Binaan.

Dalam pelaksanaannya, pada tahun 2013, secara keseluruhan Perseroan telah menyalurkan dana pinjaman kemitraan sebesar Rp955 juta melalui penyaluran secara langsung kepada 11 mitra binaan yang tersebar di wilayah Jawa Barat (4 Mitra Binaan), Bali (6 Mitra Binaan), dan Lombok (1 Mitra Binaan). Hingga akhir tahun 2013, Perseroan telah memiliki 4.157 mitra binaan yang dibina melalui sinergi antar BUMN dan Lembaga Penyalur lain dengan cakupan wilayah yang luas. Sementara itu, pada akhir periode yang sama, Perseroan telah memiliki 744 mitra binaan yang dibina secara langsung.

Penyaluran pinjaman kemitraan yang dilakukan dari tahun ke tahun telah membantu sejumlah usaha kecil-menengah dalam mengembangkan usaha dan pada akhirnya meningkatkan perekonomian masyarakat. Perseroan juga melakukan pembinaan terhadap mitra binaan melalui kegiatan pendidikan, pelatihan, pemagangan, dan promosi. Perseroan telah menyalurkan dana untuk pembinaan sebesar Rp264 juta di tahun 2013. Perseroan juga membantu mitra binaan untuk melakukan promosi, antara lain melalui kegiatan pameran yang diikuti oleh mitra binaan selama tahun 2013, seperti:

1. Adiwstra Indonesia ke-6 2013
2. Bazar Ramadhan 2013
3. Garuda Indonesia Travel Fair (GATF) 2013
4. Pameran APEC di Bali
5. Pameran HUT IIP-BUMN dan Hari Ibu

Perseroan selalu melakukan pemantauan dan supervisi terhadap perkembangan mitra binaan sebagai salah satu upaya mempertahankan kualitas usaha mitra binaan. Tingkat efektivitas penyaluran dana PKBL Perseroan tercatat sebesar 14,45% atau skor 3 (sesuai surat Menteri BUMN RI nomor S-723/MBU/2013 tertanggal 3 Desember 2013 perihal: Kinerja Program Kemitraan tahun 2013), dan kinerja kolektabilitas piutang pinjaman mitra binaan di tahun 2013 juga meraih skor 3, dengan pencapaian sebesar 77,96%.

Program Bina Lingkungan

Bantuan Program Bina Lingkungan diatur oleh Peraturan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor Per-08/MBU/2013 tentang Perubahan Keempat atas Peraturan Menteri Negara BUMN Nomor Per-05/MBU/2007 tentang Program Kemitraan Badan Usaha Milik Negara dengan Usaha Kecil dan Program Bina Lingkungan Pasal 11 ayat 2 Poin E, yang mendefinisikan ruang lingkup Bina Lingkungan BUMN Pembina sebagai berikut:

1. Bantuan korban bencana alam; yaitu bantuan tanggap darurat terhadap bencana melalui pemberian bantuan kebutuhan dasar bagi para korban bencana.
2. Bantuan Pendidikan dan/atau Pelatihan; yaitu bantuan yang bertujuan untuk meningkatkan kualitas pendidikan.
3. Bantuan peningkatan kesehatan; yang diberikan dalam rangka meningkatkan kualitas kesehatan masyarakat.
4. bantuan pengembangan prasarana dan/atau sarana umum; bantuan ini berupa perbaikan kondisi fisik sarana dan prasarana umum sebagai bagian dari upaya meningkatkan kesejahteraan masyarakat.
5. Bantuan sarana ibadah; merupakan bentuk bantuan yang diberikan untuk perbaikan sarana ibadah masyarakat dan membantu pelaksanaan kegiatan keagamaan.

6. Bantuan pelestarian alam; merupakan bentuk bantuan yang direalisasikan sebagai upaya pelestarian lingkungan dan alam sekitar.
7. Bantuan sosial kemasyarakatan dalam rangka pengentasan kemiskinan; bentuk dukungan terhadap program pemerintah pengentasan kemiskinan.

Perseroan melalui "Garuda Indonesia Peduli" telah menyalurkan bantuan bina lingkungan baik bantuan BUMN Pembina maupun BUMN Peduli sebesar Rp3,7 milyar.

Program Corporate Social Responsibility

Kepedulian Perusahaan terhadap kondisi sosial, ekonomi, dan lingkungan masyarakat tidak hanya disalurkan melalui Program Kemitraan dan Bina Lingkungan, melainkan juga melalui program CSR. Pada tahun 2013, total penyaluran program CSR mencapai angka Rp13,5 milyar.

Sepanjang tahun 2013, Perseroan telah melaksanakan beberapa kegiatan CSR di antaranya:

1. Program Buku Tulis Daur Ulang, yaitu program peleburan dan pencetakan kertas bekas tiket menjadi Buku Daur Ulang. Hingga saat ini telah diproduksi buku tulis dan memopad sebanyak +/- 1.500.000 dari program tersebut dan disalurkan ke berbagai sekolah di Indonesia.
2. Program Garuda Indonesia Peduli Kanker Serviks bersama Yayasan Kanker Indonesia (YKI) yang dilaksanakan di 3 Provinsi di Indonesia, yaitu Jayapura, Ambon, dan Manado.
3. Bali *Beach Clean Up*, yaitu program yang bertujuan untuk membersihkan pantai-pantai Bali dari sampah, kerja sama Garuda dengan Coca-Cola Amatil dan Quicksilver. Perseroan menyumbangkan dua alat pembersih/pengeruk sampah atau *Barber Surf Rake* untuk mengangkut sampah di atas pasir.
4. Partisipasi Perseroan dalam program IBCSD bertajuk Vision 2050 sebagai *working group member*. Program ini bertujuan untuk mengubah praktik bisnis BAU (*Business as Usual*) menjadi lebih *sustainable* melalui serangkaian dialog dan studi banding yang akan melibatkan perusahaan anggota IBCSD, instansi pemerintah, NGOs, dan akademisi.
5. Program Pembangunan Arboretum Tumbuhan Asli Kawasan Jawa - Bali Tahap II di Eco Park Cibinong Science Centre - LIPI, berupa penanaman 10.000 pohon tumbuhan khas Jawa Bali. Sebelumnya melalui tahap I program yang sama, Perseroan telah menanam 10.000 pohon, sehingga total penanaman pohon dari program tersebut mencapai jumlah 20.000 pohon.
6. Garuda Indonesia Tennis Open dan Tennis Master Junior, yaitu turnamen tenis tahunan yang diselenggarakan dengan tujuan untuk menyaring dan membina atlet muda berbakat di Indonesia hingga dapat berkembang menjadi pemain tenis yang berprestasi di kancah internasional. Turnamen tersebut sebelumnya dikenal sebagai "Garuda Indonesia Tennis Master" dan telah dilaksanakan sejak tahun 2008.

P. Perkara Hukum Yang Dihadapi Perseroan, Entitas Anak, Dewan Komisaris Dan Direksi Perseroan, Serta Komisaris Dan Direksi Entitas Anak

Pada tanggal Prospektus ini diterbitkan, Perseroan, Entitas Anak, Dewan Komisaris dan Direksi Perseroan, serta Dewan Komisaris dan Direksi Entitas Anak saat ini tidak sedang terlibat dalam tuntutan hukum yang material atau tindakan administratif lainnya dan/atau tidak sedang menghadapi yang somasi yang dalam penilaian manajemen Perseroan memiliki dampak yang signifikan pada hasil operasi Perseroan atau kondisi keuangan, kecuali sebagai berikut:

Perkara Dugaan Kartel *Fuel Surcharge* Kargo di Australia oleh ACCC

Sebagai konsekuensi Permohonan Banding Perseroan terkait Hak Imunitas (hak kekebalan sebagai entitas asing) berdasarkan *State Immunity Act* ini ditolak oleh Pengadilan Tinggi Australia melalui putusan pada tanggal 7 September 2012, maka Perseroan harus kembali memasuki proses pokok perkara terkait dugaan kartel *Fuel Surcharge* (FS) dan *Security Surcharge* (SS) di Pengadilan Federal New South Wales, Australia.

Sidang gugatan pokok perkara di Pengadilan Federal New South Wales, Australia, ini mulai berjalan sejak tanggal 22 Oktober 2012 dan secara terus menerus berlangsung sampai dengan 15 Mei 2013, mulai dari agenda perbaikan gugatan dari ACCC, penyampaian jawaban atau pembelaan dari Perseroan, pengumpulan bukti dan saksi. Persidangan terakhir digelar pada tanggal 15 Mei 2013 dengan agenda penyampaian kesimpulan dari masing-masing pihak.

Dalam penyampaian kesimpulan tersebut, Perseroan telah menyampaikan dasar pembelaan dari segi Hukum Penerbangan, Hukum Perjanjian Internasional melalui *Air Service Agreement* (ASA) dan Hukum Persaingan Usaha Internasional terkait pengertian pasar yang bersangkutan. Selanjutnya, Perseroan akan menunggu jadwal pembacaan putusan dari Pengadilan New South Wales, Australia, yang menurut perkiraan akan diputuskan dalam 3 (tiga) sampai 6 (enam) bulan setelah persidangan terakhir tanggal 15 Mei 2013.

Dalam hal Perseroan terbukti bersalah, resiko yang akan dihadapi tergantung beberapa faktor seperti pangsa pasar Perseroan di Australia, tingkat kerjasama Perseroan selama proses persidangan, tingkat pelanggaran yang dilakukan oleh Perseroan, serta pendapatan yang diperoleh Perseroan dari penerapan *Fuel Surcharge (FS)* dan *Security Surcharge (SS)* untuk pengangkutan kargo ke Hukuman denda yang mungkin dijatuhkan kepada Perseroan apabila terbukti bersalah diperkirakan yaitu sebesar AUD10-15 juta. Namun demikian atas putusan Pengadilan Federal New South Wales, Australia ini, Perseroan masih mempunyai hak untuk mengajukan banding ke Pengadilan Tinggi (*Full Federal Court*) Australia.

Perseroan berkeyakinan bahwa perkara sebagaimana disebutkan di atas tidak akan menimbulkan dampak material dan tidak mengganggu kelangsungan usaha Perseroan dan Entitas Anak dalam rangka rencana PUT I ini.

VIII. KEGIATAN DAN PROSPEK USAHA PERSEROAN

A. 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 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, perusahaan pendahulu 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 1975, Perseroan dibentuk menjadi PT (Persero) Perusahaan Penerbangan Garuda Indonesia, sebuah perseroan terbatas Badan Usaha Milik Negara yang tunduk pada hukum Negara Republik Indonesia, untuk melanjutkan kegiatan usaha dari Garuda Indonesian Airways NV.
- f. 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.
- g. Pada tahun 1985, Perseroan mengganti identitas perusahaan untuk meningkatkan tampilan dan dalam rangka memenuhi visi Perseroan di masa depan.
- h. Pada tahun 1985, Perseroan melakukan penerbangan ke Amerika Serikat.
- i. Pada tahun 1989, Perseroan mengakuisisi Aerowisata yang menyediakan dan mengembangkan jasa layanan pendukung seperti jasa boga penerbangan, hotel dan resort, biro perjalanan dan wisata serta transportasi darat.
- j. Pada tahun 1995, entitas anak Perseroan, Abacus, dibentuk untuk menyediakan jasa teknologi informasi dan jasa sistem jaringan operasi termasuk jasa untuk sistem distribusi global Perseroan.
- k. Pada tahun 2002, entitas anak Perseroan, GMF dibentuk untuk menyediakan layanan perbaikan dan perawatan (MRO) termasuk perbaikan rangka pesawat dan pemeliharaan mesin pesawat serta layanan pendukung terkait lainnya.
- l. Pada Desember 2005, entitas anak Perseroan, Asyst, dibentuk untuk menyediakan jasa teknologi informasi yang diperuntukkan untuk industri transportasi.
- m. Pada September 2008, Perseroan membuka kembali kegiatan usaha Citilink demi memenuhi permintaan akan layanan LCC di Indonesia.
- n. Pada Juli 2009, Perseroan memperbaharui merek Perseroan dan meluncurkan merek baru dari pesawat baru Boeing 737-800NG dan Airbus 330-200. Perseroan juga menempati kantor manajemen baru yang terletak di Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Cengkareng.
- o. Pada Juni 2010, Perseroan melakukan penerbangan kembali ke Amsterdam.
- p. Pada tahun 2011, Perseroan melakukan penawaran umum saham perdana.
- q. Pada bulan Juni tahun 2012, Perseroan melakukan pemisahan usaha dari SBU Citilink menjadi entitas anak yang menyediakan jasa LCC.
- r. Pada Juli 2012, Perseroan terpilih sebagai "The World's Best Regional Airline" serta "The Best Regional Airline in Asia" oleh Skytrax, lembaga independen pemeringkat penerbangan yang berkedudukan di London.
- s. Pada Juni 2013, Perseroan telah menerbitkan dan menawarkan obligasi dengan nama Penawaran Umum Berkelanjutan I Obligasi Berkelanjutan Garuda Indonesia tahap I Tahun 2013 dengan jumlah Rp2.000.000.000.000,- (dua triliun Rupiah) dengan suku bunga tetap 9,25% per tahun dengan jangka waktu 5 tahun.

Saat ini Perseroan memiliki dua unit bisnis strategis (SBU): SBU Garuda Kargo dan SBU Garuda Sentra Medika, dan lima Entitas Anak utama: Abacus (reservasi), Aerowisata (jasa boga penerbangan, perhotelan, jasa transportasi dan jasa travel), GMF AeroAsia (MRO), Asyst (teknologi informasi) dan Citilink (Penerbangan LCC). Perseroan juga memiliki perusahaan terafiliasi, Gapura, yang menyediakan jasa layanan tata operasi darat.

Pada saat Prospektus ini diterbitkan, Perseroan memiliki 1 kantor pusat dan 9 area manajemen yang mengelola 63 kantor cabang, yaitu:

1. Area Domestik Region – 1, yang mengelola 13 kantor cabang di Medan, Banda Aceh, Pekanbaru, Padang, Batam, Tanjung Karang (2 kantor cabang), Jambi, Palembang, Pangkal Pinang, Tanjung Pinang, Bengkulu dan Tanjung Pandan. Area Domestik Region – 1 juga mengelola Station & Service Hub Kuala Namu;
2. Area Domestik Region – 2, yang mengelola 2 kantor cabang di Bandung dan Jakarta;
3. Area Domestik Region – 3, yang mengelola 8 kantor cabang di Surabaya, Malang, Jogjakarta, Semarang, Solo, Denpasar, Kupang dan Mataram;
4. Area Domestik Region – 4, yang mengelola 20 kantor cabang di Makassar, Kendari, Palu, Mamuju, Ambon, Balikpapan, Tarakan, Berau, Pontianak, Banjarmasin, Palangkaraya, Manado, Ternate, Gorontalo, Jayapura, Manokwari, Sorong, Biak dan Timika (2 kantor cabang);
5. Area Internasional Region – 1, yang mengelola 4 kantor cabang di Singapura, Bangkok, Kuala Lumpur dan Penang;
6. Area Internasional Region – 2, yang mengelola 3 kantor cabang di Tokyo, Osaka dan Seoul;
7. Area Internasional Region – 3, yang mengelola 5 kantor cabang di Shanghai, Beijing, Guangzhou, Hongkong dan Taipei;
8. Area Internasional Region – 4, yang mengelola 4 kantor cabang di Sydney, Brisbane, Perth dan Melbourne;
9. Area Internasional Region – 5, yang mengelola 4 kantor cabang di Amsterdam, London, Abu Dhabi dan Jeddah.

B. Kunci Utama Investasi

Keunggulan kompetitif yang sudah dimiliki Perseroan secara keseluruhan antara lain:

1. Memiliki Citra Merek Yang Baik

Di pasar domestik, Perseroan memiliki reputasi yang baik dan dikenal sebagai maskapai penerbangan yang paling andal. Status sebagai maskapai penerbangan di Indonesia yang menyandang sertifikasi IOSA semakin memperkuat citra tersebut. Dengan tingkat OTP (On Time performance) yang tinggi dan citra yang bagus, serta beroperasi sebagai FSC, merupakan sebab utama dipilihnya Perseroan sehingga memiliki pangsa pasar domestik Perseroan yang relatif tinggi. Pada pasar internasional, peningkatan kualitas secara terus menerus konsisten membawa citra merek Perseroan menjadi semakin baik. Semakin membaiknya citra merek Perseroan untuk pelayanan internasionalnya, ditandai dengan diterimanya predikat "penerbangan dengan kualitas pelayanan bintang 4 dalam standar Skytrax", yang mana pada level di atasnya (bintang 5) hanya diduduki oleh 6 penerbangan, diterima dari lembaga pemberi peringkat tersebut pada akhir 2009.

2. Didukung Organisasi dan Manajemen Yang Handal

Dari aspek manajemen dan kapital manusia, Perseroan memiliki staf yang kompeten yang dipimpin oleh jajaran manajemen yang profesional. Sementara itu, Perseroan juga terus melaksanakan program internalisasi budaya menuju profesionalisme dan organisasi berkinerja tinggi. Akselerasi program ini akan menentukan kecepatan proses transformasi perusahaan menjadi maskapai penerbangan yang berbeda. Penganugerahan predikat sebagai the "The World's Most Improved Airlines" yang diberikan oleh lembaga pemeringkat airlines dunia, SkyTrax membuktikan kemampuan manajemen yang sangat baik dalam mengatur organisasi Perseroan.

3. Memiliki Sistem Teknologi Informasi Pendukung Yang Baik

Dari aspek sistem informasi, Perseroan memiliki dukungan sistem yang relatif lengkap, baik untuk komersial, operasional, maupun finansial. Landasan untuk pengembangan ke depan juga relatif solid. Pada sisi pendukung komersial, Perseroan memiliki sistem NetLine Plan, untuk mengoptimalkan jaringan penerbangan dan untuk optimalisasi jadwal. Selain itu Perseroan memiliki 2 entitas anak yang mendukung sistem IT reservasi, yakni Asyst dan Abacus.

Selain keunggulan kompetitif, Kunci Utama Investasi juga dapat dilihat dari kondisi pertumbuhan ekonomi dan pasar:

1. Pertumbuhan Ekonomi dan Pasar yang Sangat Pesat

Pertumbuhan ekonomi dan pasar setelah perekonomian global di tahun 2009 mengalami kelesuan akibat krisis finansial yang melanda dunia, terlihat mulai memberikan sinyal positif di tahun 2010, di kisaran bulan Agustus 2010 bayangan kembali terjadinya krisis kembali mengancam dengan goyahnya perekonomian di negara Yunani. Usaha para pemimpin dunia untuk mengantisipasi krisis, sehingga tidak menyebar ke seluruh dunia, dan atau melokalisasi pengaruh krisis terus dilakukan sampai saat ini. Meskipun pertumbuhan ekonomi Indonesia mengalami penurunan dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya, namun pertumbuhan ekonomi Indonesia termasuk yang lebih tinggi dibandingkan negara berkembang lainnya termasuk negara-negara anggota G-20, dengan Pertumbuhan Domestik Bruto (PDB) sebesar 5,8%. Pertumbuhan PDB ini terjadi semua sektor lapangan usaha, dengan pertumbuhan tertinggi dibukukan oleh sektor pengangkutan dan komunikasi, yaitu sebesar 10,2%. Trafik penumpang penerbangan internasional Indonesia yang diangkut dari Indonesia tercatat meningkat 9,5% dari 11,9 juta orang pada tahun 2012 menjadi 13 juta orang pada tahun 2013. Kenaikan ini sebagai hasil dari aktivitas perekonomian nasional yang

meningkat, meningkatnya pendapatan per kapita masyarakat Indonesia, penambahan pesawat ke dalam pasar, harga tiket yang terjangkau, dan pemenuhan kualitas pelayanan serta keselamatan penerbangan.

IMF juga memproyeksikan di tahun 2015 pertumbuhan perekonomian dunia akan di kisaran 4,4%, kelompok ASEAN 5 sebesar 5,8%, dan untuk Indonesia diperkirakan akan tumbuh di kisaran 6,9%. Indonesia yang diperkirakan akan tetap tumbuh di kisaran 6% sampai dengan tahun 2015, merupakan peluang yang sangat baik/menjanjikan bagi perusahaan. Pertumbuhan pasar dalam industri penerbangan sangat terkait dengan pertumbuhan ekonomi dunia. Pada saat ekonomi dunia mengalami krisis, pertumbuhan pasar penerbangan juga menjadi negatif. Dengan pulihnya perekonomian dunia sejak tahun 2009, pertumbuhan pasar penerbangan pulih kembali. Airbus dalam proyeksi jangka panjangnya menunjukkan bahwa Asia Pasifik merupakan salah satu pasar yang akan berkembang pesat dan dalam jangka panjang akan melampaui area lainnya seperti Eropa dan Amerika Utara. Di domestik khususnya, potensi bisnis penerbangan masih terbuka peluang besar. Struktur geografis Indonesia yang merupakan negara kepulauan, sangat membutuhkan moda transportasi udara. Untuk itu diperkirakan pertumbuhan permintaan jasa angkutan udara tumbuh lebih cepat dari pertumbuhan kapasitas. Bagi Perseroan, peluang ini menjadi lebih baik mengingat posisi Perseroan sudah dikenal di antara business traveler, pasar yang relatif tidak sensitif terhadap harga.

C. 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 untuk mencapai visi dan misi Perseroan, dibagi kedalam tujuh penggerak utama (7 drivers of Quantum Leap) adalah sebagai berikut:

1. Tumbuh dan mendominasi pasar FSC di domestik dengan memperkuat posisi di kelas premium.

Hal ini dilakukan melalui peningkatan kualitas layanan secara total (sebelum, selama dan setelah penerbangan), dan pengembangan internal jaringan rute Perseroan. Pengembangan layanan merupakan bagian dari usaha pemenuhan/pencapaian target untuk diraihinya rating Skytrax, menjadi bintang 5, dan sekaligus mempersiapkan diri menghadapi pasar bebas ASEAN di tahun 2015. Sebagai bagian dari peningkatan produk kepada para pelanggannya adalah dengan dihidirkannya pesawat jet yang diperuntukan bagi rute dengan tingkat kepadatan rendah dengan perkiraan yield tinggi menggunakan CRJ 1000 dan pesawat turboprop ATR72-600. Selain itu, untuk memperkuat jaringan penerbangan secara efisien dan efektif, perusahaan menerapkan konsep "Hub & Spoke" yang menghubungkan kota-kota propinsi. Pada saat Prospektus ini diterbitkan, Perseroan telah memiliki 3 hub yaitu UPG (Makassar) dan DPS (Denpasar), serta MES (Medan). Dengan keberadaan hub-hub ini nantinya pelayanan Perseroan akan menjangkau daerah-daerah dengan fasilitas kebandar-udaraan terbatas dengan pelayanan terusan.

2. Menangkap potensi peningkatan yang besar di internasional dengan memperluas jaringan penerbangan.

Beberapa strategi yang dilakukan perusahaan dalam memperluas jaringan internasional, diantaranya adalah dengan:

- Melakukan penambahan produksi dengan penambahan rute-rute baru, dan atau pengaturan peruntukan suatu tipe armada tertentu untuk destinasi atau rute tertentu, serta penambahan frekuensi pada layanan internasional.
- Melakukan kerjasama *code share*, dengan maskapai penerbangan potensial yang setara, dengan prinsip mutualisme. Beberapa kerjasama *code share* telah dilakukan, yang terakhir adalah *code share* dengan Etihad. Kerjasama ini dilakukan dengan prinsip mutualisme, dan sebagai realisasi kerjasama tersebut di bulan Desember 2012 Perseroan memindahkan lokasi transit penerbangan menuju Eropa dari DBX (Dubai) ke AUH (Abu Dhabi). Dari kerja sama *code share* dengan Etihad ini, keuntungannya antara lain adalah perluasan jaringan penerbangan melalui AUH serta terhubungnya jaringan penerbangan Perseroan dengan Etihad, dan sebaliknya.
- Bergabung dalam suatu aliansi global, yang setelah dilakukan evaluasi, dipilih aliansi global SKYTEAM. SKYTEAM saat ini beranggotakan 19 maskapai penerbangan besar. Manfaat keanggotaan aliansi ini diantaranya adalah terhubung pada jaringan rute yang besar, dengan 15.000 penerbangan per hari, mencakup 1.024 daerah tujuan di 178 negara, dan rata-rata melayani 569 juta penumpang per tahun dan 530 ruang tunggu bandara di seluruh dunia.

3. Menjadikan Citilink, yang merupakan Entitas Anak Perseroan, sebagai ornamen perubah di pasar LCC

Citilink diharapkan menjadi ornamen perubah pada segmen pasar maskapai penerbangan berbiaya murah (LCC). Dimana peran Citilink dalam arena persaingan akan semakin mempertegas segmentasi pasar antara LCC dan FSC, yang pada akhirnya akan semakin menguatkan posisi Perseroan sebagai maskapai FSC. Untuk itu strategi yang akan diterapkan Citilink sendiri adalah mempertinggi efisiensi serta efektifitas operasional sehingga dapat menyediakan harga termurah pada rute yang dilayani, dengan standard kualitas yang sesuai. Citilink akan berfokus pada: penggunaan armada pesawat efisien, peningkatan kapasitas kursi, utilisasi penggunaan pesawat yang tinggi, dan biaya distribusi yang rendah, serta fokus pada rute dengan radius penerbangan 2 jam baik domestik dan internasional.

4. Ekspansi, simplifikasi, dan peremajaan armada

Strategi Perseroan untuk mengembangkan armada, adalah untuk menyeimbangkan antara jumlah armada dengan kebutuhan armada yang beragam, sehingga dapat mendukung pertumbuhan bisnis Perseroan. Dengan demikian, akan tercapai ketersediaan armada yang dapat dioperasikan secara efisien dan fleksibilitas untuk memenuhi kebutuhan jaringan rute Perseroan yang beragam.

Secara umum, pengkategorian armada Perseroan akan terdiri dari enam jenis, yaitu:

- Pesawat untuk jarak jauh: B777-300ER
- Pesawat untuk jarak menengah: A330-200 & A330-300
- Pesawat untuk jarak pendek premium: B737-800
- Pesawat untuk jarak pendek LCC: A320
- Pesawat untuk regional: CRJ-1000
- Pesawat untuk jarak sangat pendek: ATR 72-600

5. Memperkuat merek, peningkatan kualitas produk dan pelayanan

Strategi Perseroan pada aspek pengembangan merek adalah melalui pengembangan lanjutan dari konsep “*Garuda Indonesia Experience*”. Strategi ini berupaya untuk memberikan proposisi premium untuk produk Perseroan, yang dicapai melalui pengembangan 4 komponen utama, yaitu:

- Keramahan khas Indonesia
- Kualitas pelayanan pelanggan yang prima
- Interior kabin yang modern
- Armada baru

Selain itu, terdapat juga dua strategi di luar “*Garuda Indonesia Experience*” yang sangat signifikan untuk pengembangan merek Perseroan, yaitu: Inisiatif Pengembangan Layanan dan Fasilitas, serta IOSA & Peningkatan Dukungan Teknik.

6. Melaksanakan efektivitas biaya dengan meningkatkan efisiensi armada dan menekan biaya distribusi

Upaya peningkatan kualitas pelayanan tetap dibarengi dengan fokus pada pemakaian biaya secara tepat guna dan terus menerus, yang diharapkan menghasilkan rata-rata biaya per satu satuan produksi (biaya/ASK) lebih rendah dibandingkan dengan pesaing-pesaing dari negara sekitar. Dalam hal ini, strategi tersebut diimplementasikan melalui dua inisiatif berikut ini:

- Peralihan dari model penjualan tidak langsung (agen) menjadi model penjualan langsung (internet, *call center*), sehingga dapat menekan biaya penjualan.
- Pengoperasian armada baru yang dapat mengurangi biaya perawatan dan biaya bahan bakar.

7. Melakukan internalisasi Fly-Hi sebagai budaya perusahaan

Strategi perusahaan untuk aspek pengembangan sumber daya manusia adalah berfokus pada internalisasi Fly-Hi sebagai budaya perusahaan. Strategi ini diimplementasikan melalui berbagai inisiatif strategis berikut ini:

- Pengembangan organisasi
- Meningkatkan sistem manajemen performa
- Membangun kapabilitas kepemimpinan
- Strategi sumber daya manusia yang sejalan dengan strategi Perseroan
- Membangun budaya, penjualan, pelayanan, operasional berkinerja tinggi, serta budaya pembelajaran.

Dengan merealisasikan strategi tersebut di atas, secara kuantitatif ditargetkan akan terjadi peningkatan produktivitas karyawan, yang secara positif merupakan potensi untuk mencapai peningkatan profitabilitas perusahaan. Pada akhirnya, hal tersebut juga akan memberikan dampak positif pada peningkatan tingkat pendapatan per karyawan.

D. Kegiatan Usaha

Perseroan menyediakan jasa penumpang udara dan kargo serta jasa penerbangan terkait termasuk tata operasi darat, jasa MRO, dan jasa boga penerbangan. Layanan penerbangan Perseroan memberikan kontribusi pendapatan terbesar, yaitu sekitar 90,6%, 91,6%, 91,3%, 90,9% dan 91,1% dari total pendapatan usaha di tahun 2009, 2010, 2011, 2012 dan 2013.

Pendapatan Perseroan dalam lima tahun terakhir beserta persentasi perubahannya adalah sebagai berikut:

(dalam USD)

(dalam USD)									
Pendapatan Penerbangan	31 Desember								
	2013	%	2012	%	2011	%	2010	%	2009
Pendapatan Berjadwal:									
- Penumpang	2.955.288.708	9,97	2.687.450.057	11,79	2.403.955.183	48,87	1.620.089.628	31,28	1.230.049.236
- Kargo	195.952.040	5,98	184.889.000	12,39	164.501.388	19,86	137.241.219	69,44	80.999.260
- Lainnya	18.845.443	26,38	14.911.687	23,42	12.082.393	17,07	10.320.336	7,07	9.639.244
Total pendapatan berjadwal	3.170.086.191	9,80	2.887.250.744	11,90	2.580.538.964	46,42	1.767.651.183	33,45	1.320.687.740
Pendapatan tidak Berjadwal:									
- Haji	195.192.932	-21,06	247.263.921	7,32	230.399.551	12,16	205.416.133	-12,60	235.043.011
- Carter	20.772.955	-4,84	21.829.656	35,92	16.060.670	-13,52	18.571.988	26,23	14.713.372
Total Pendapatan tidak berjadwal	215.965.887	-19,74	269.091.577	9,18	246.459.221	10,03	223.988.121	-10,32	249.756.384
Total Pendapatan Penerbangan	3.386.052.078	7,28	3.156.342.321	11,65	2.826.998.185	42,32	1.986.387.665	26,49	1.570.444.124

Sumber: Laporan Keuangan Perseroan Tahun 2013

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

Jasa Penerbangan Berjadwal

Perseroan menyediakan jasa penerbangan penumpang dengan layanan FSC. Sedangkan layanan jasa penerbangan penumpang di segmen LCC dilayani oleh Perseroan melalui entitas anak Citilink. Perseroan juga memberikan layanan kargo, kelebihan bagasi dan pengantaran surat dan dokumen serta penerbangan tidak berjadwal seperti haji dan pesawat charter. Jasa penerbangan berjadwal tercatat sebesar 76,2%, 81,3%, 83,3%, 83,1% dan 85,3% dari total pendapatan usaha Perseroan pada tahun 2009, 2010, 2011, 2012 dan 2013. Tabel di bawah ini menunjukkan rincian informasi mengenai kinerja dari jasa penerbangan berjadwal Perseroan dan Citilink dalam lima tahun terakhir:

Keterangan	2013	%	2012	%	2011	%	2010	%	2009
Pelayanan Penumpang:									
Jumlah penumpang (dalam ribuan)	24.965,	22,29	20.415,	19,57	17.074,0	36,21	12.535,0	14,98	10.901,8
Internasional	3.770,6	5,13	3.586,5	11,12	3.227,6	21,48	2.656,9	14,31	2.324,2
Domestik	21.194,	25,94	16.828,	21,54	13.846,4	40,17	9.878,0	15,16	8.577,7
RPK (dalam juta) (1)	31.950	-99,88	27.342,	11,90	24.434,7	32,32	18.465,8	16,27	15.882,5
Internasional	14.319,	9,77	13.045,	4,64	12.466,2	23,98	10.055,0	17,97	8.523,4
Domestik	17.630,	23,32	14.296,	19,45	11.968,5	42,30	8.410,8	14,29	7.359,1
ASK (dalam juta) (2)	43.133,	19,77	36.013,	10,90	32.473,7	26,00	25.772,2	18,69	21.713,9
Internasional	20.362,	13,52	17.937,	3,36	17.354,8	20,16	14.442,6	18,33	12.205,2
Domestik	22.770,	25,97	18.076,	19,56	15.118,9	33,45	11.329,5	19,15	9.508,7
PLF () (3)	74,1	-2,37	75,9	0,93	75,2	4,88	71,7	-1,92	73,1
Internasional	70,3	-3,30	72,7	1,25	71,8	3,16	69,6	-0,29	69,8
Domestik	77,4	-2,15	79,1	-0,13	79,2	6,74	74,2	-4,13	77,4
Passenger Yield (USc per RPK)	9,06	-5,62	9,6	0,00	9,6	11,63	8,6	14,67	7,5
Internasional	8,3	-3,49	8,6	4,88	8,2	13,89	7,2	9,09	6,6
Domestik	9,7	-8,49	10,6	-4,50	11,1	8,82	10,2	17,24	8,7
Pendapatan berjadwal per ASK (dalam	7,4	-8,64	8,1	0,00	8,1	17,39	6,9	9,52	6,3
Internasional	6,5	-7,14	7,0	6,06	6,6	17,86	5,6	7,69	5,2
Domestik	8,3	-10,75	9,3	-5,10	9,8	13,95	8,6	11,69	7,7
Biaya per ASK (dalam USc) (5)	7,6	-3,80	7,9	1,28	7,8	11,43	7,0	12,90	6,2
Internasional	7,1	-2,74	7,3	2,82	7,1	14,52	6,2	10,71	5,6
Domestik	8,0	8,11	7,4	-14,94	8,7	10,13	7,9	11,27	7,1
Biaya per ASK tidak termasuk bahan bakar (dalam USc) (6)	44,0	856,52	4,6	0,00	4,6	2,22	4,5	4,65	4,3
Internasional	40,9	873,81	4,2	5,00	4,0	2,56	3,9	0,00	3,9
Domestik	46,8	836,00	5,0	-3,85	5,2	-1,89	5,3	10,42	4,8
Kilometer terbang (dalam juta)	231,4	19,83	193,1	12,79	171,2	27,00	134,8	15,12	117,1
Block hours (dalam ribuan)	401,9	23,85	324,5	14,87	282,5	28,76	219,4	14,99	190,8
Internasional	126,0	11,21	113,3	9,36	103,6	25,58	82,5	18,71	69,5
Domestik	275,9	30,63	211,2	18,05	178,9	30,58	137	12,94	121,3
Pemanfaatan pesawat harian (block hours	10:44	-	10:44	-	10:40	-	9:23	-	9:00

Sumber: Perseroan, 2013

Keterangan	31 Desember									
	2013	%	2012	%	2011	%	2010	%	2009	
Jumlah tujuan penerbangan berjadwal	62	16,98	53	10,42	48	0,00	48	4,35	46	
Internasional	42	23,53	34	100,00	17	-5,56	18	0,00	18	
Domestik	20	5,26	19	-38,71	31	3,33	30	7,14	28	
Jumlah penerbangan	196.40	28,15	153.266	17,86	130.043	26,59	102.724	10,81	92.701	
Internasional	27.131	10,82	24.482	13,02	21.662	23,16	17.588	6,57	16.504	
Domestik	169.27	31,44	128.784	18,83	108.381	27,30	85.136	11,73	76.197	

Sumber: Perseroan 2013

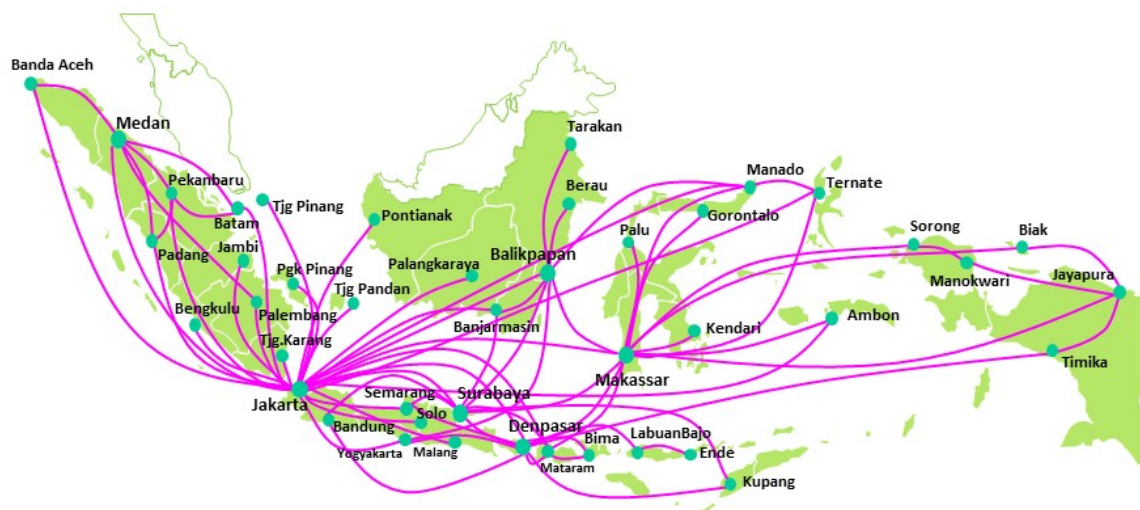
Catatan:

- (1) Dihitung sebagai jumlah penumpang dilakukan dikalikan dengan jarak terbang (dalam kilometer) untuk setiap penerbangan.
- (2) Dihitung sebagai jumlah kursi yang tersedia dikalikan dengan jarak terbang (dalam kilometer) untuk setiap penerbangan.
- (3) Dihitung sebagai RPK dibagi oleh ASK dan dinyatakan sebagai persentase.
- (4) Dihitung sebagai pendapatan dari jasa maskapai penerbangan dibagi oleh ASK.
- (5) 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.
- (6) 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] biaya bahan bakar minus dibagi oleh ASK.

Perseroan mengoperasikan penerbangan dari empat lokasi *hub* utama yang terletak di Bandara Internasional Soekarno-Hatta di Jakarta, Bandara Internasional Ngurah-Rai di Denpasar Bali, Bandara Internasional Sultan Hasanudin di Makassar, dan Bandara Internasional Kuala Namu di Sumatera Utara. Sebagai ibukota Indonesia, Jakarta merupakan pusat kegiatan politik dan administrasi pemerintahan. Jakarta juga merupakan salah satu pusat ekonomi Indonesia dimana terdapat banyak kantor 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. 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. Lokasi *hub* utama ketiga Perseroan terletak di Makassar. Penambahan Makassar sebagai "hub" ketiga Perseroan sebagai salah satu upaya Perseroan untuk meningkatkan pelayanan dengan mengembangkan jaringan dan rute-rute penerbangan khususnya di wilayah Indonesia Bagian Timur dan untuk mendukung program percepatan ekonomi nasional. Per 31 Desember 2013, Perseroan melayani 42 tujuan di Indonesia dan 20 tujuan internasional.

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 31 Desember 2013, Perseroan mengoperasikan rata-rata penerbangan sekitar 3.045 penerbangan domestik setiap minggu, dan melayani 42 destinasi domestik. Peta di bawah ini memberikan gambaran jaringan rute domestik Perseroan.



Sumber: Perseroan 2013

Layanan penumpang pasar domestik memberikan kontribusi sekitar 53,2%, 54,5%, 56,4%, 57,2% dan 58,7% dari total pendapatan penerbangan berjadwal masing-masing di tahun 2009, 2010, 2011, 2012 dan 2013.

Operasi penerbangan domestik Perseroan saat ini menggunakan sistem *hub-and-spoke*, dengan lokasi penghubung utama yang berlokasi di Bandara Internasional Soekarno-Hatta di Jakarta. Perseroan berencana untuk mengoptimalkan lebih jauh rute jaringan yang saat ini dimiliki dengan menggabungkan hingga 18 armada pesawat CRJ1000 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 yang melayani penerbangan langsung antar kota yang saat ini membutuhkan transit di hub. Untuk penerbangan domestik, Perseroan umumnya menggunakan armada Boeing 737, Airbus A330, dan Bombardier CRJ1000 dan ATR 72-600.

Tabel dibawah ini menunjukkan lokasi tujuan utama penerbangan domestik berpenumpang pada 5 tahun terakhir, adalah sebagai berikut:

Rute	Pesaing Utama dalam rute	Frekuensi Penerbangan (per minggu)									
		31 Desember									
		2013	%	2012	%	2011	%	2010	%	2009	
Jakarta-Surabaya	Batavia Air, Lion Air, Sriwijaya Air	112	-	112	1,82	110	27,91	86	-8,51	94	
Jakarta-Denpasar	Batavia Air, Lion Air, Indonesia AirAsia	98	19,51	82	18,84	69	15,00	60	-1,64	61	
Jakarta-Jogyakarta	Batavia Air, Lion Air, Indonesia AirAsia	70	-	70	18,64	59	28,26	46	-16,36	55	
Jakarta-Semarang	Batavia Air, Mandala, Sriwijaya Air	63	-	63	6,78	59	40,48	42	-20,75	53	
Jakarta-Medan	Batavia Air, Lion Air, Sriwijaya Air	56	-	56	3,70	54	54,29	35	-7,89	38	
Jakarta-Palembang	Batavia Air, Lion Air, Sriwijaya Air	77	-	77	24,19	62	47,62	42	5,00	40	
Jakarta-Balikpapan	Batavia Air, Lion Air, Sriwijaya Air	56	-9,68	62	16,98	53	39,47	38	5,56	36	
Surabaya-Denpasar	Batavia Air, Lion Air, Sriwijaya Air	42	31,25	32	14,29	28	33,33	21	-	21	
Jakarta-Pekanbaru	Batavia Air, Lion Air, Mandala	42	-	42	20,00	35	29,63	27	28,57	21	
Jakarta-Makassar*	Batavia Air, Lion Air, Merpati	73	421,43	14	-	14	-	14	-33,33	21	

Sumber: Perseroan, 2013

*) Termasuk seluruh rute melalui Jakarta-Makassar

**) Batavia air berhenti beroperasi pada tahun 2012

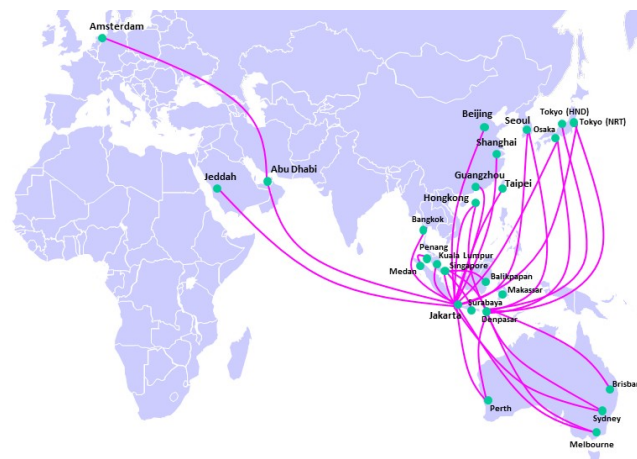
***) Mandala beroperasi pada seluruh rute pada tahun 2008, 2009 dan 2010. Mandala berhenti beroperasi pada tahun Januari 2011 dan memulai operasi kembali pada April 2012 di rute Jakarta- Yogyakarta dan Jakarta – Padang

****) Indonesia Air Asia dapat menjadi potensi pesaing utama

Jasa Penumpang Internasional

Perseroan memiliki sejarah kegiatan operasional yang panjang dan saat ini memiliki jaringan rute internasional yang paling luas dibandingkan maskapai penerbangan lain di Indonesia. Per 31 Desember 2013, Perseroan mengoperasikan rata-rata penerbangan sekitar 602 penerbangan internasional setiap minggu, dan melayani 20 tujuan internasional yang terfokus pada kota-kota utama di Asia, Australia, Timur Tengah dan Eropa. Kota-kota yang Perseroan tuju merupakan tujuan utama perjalanan luar negeri oleh warga negara Indonesia. Perseroan secara konsisten memperluas rute internasionalnya antara lain: Medan-Penang, Denpasar – Brisbane, Surabaya-Singapura, dan Jakarta-Osaka.

Peta di bawah ini memberikan gambaran rute jaringan internasional Perseroan, belum termasuk rute *codeshare*



Sumber: Perseroan 2013

Perseroan senantiasa berusaha untuk memperluas jaringan internasionalnya pada lima tahun ke depan dengan memperkenalkan pelayanan untuk perjalanan ke dan dari Indonesia, dan pada saat yang bersamaan Perseroan berencana untuk menambah frekuensi yang ada pada rute internasional. Perseroan telah memperkenalkan layanan penumpang internasional ke Brisbane dan Penang di tahun 2013, serta London di tahun 2014.

Saat ini Perseroan sedang dalam menuju target menjadi anggota aliansi maskapai penerbangan global. Menjadi anggota aliansi global maskapai penerbangan sejalan dengan strategi Perseroan dalam memperluas jaringan internasional yang baru, termasuk diantaranya destinasi-destinasi ke benua yang saat ini tidak dilayani oleh Perseroan secara langsung serta meningkatkan pendapatan dari layanan penumpang yang dimiliki.

Tabel di bawah ini memberikan informasi mengenai 9 rute utama Perseroan untuk layanan internasional berpenumpang:

Rute Internasional	Pesaing Utama dalam rute	2013	%	2012	31 Desember		2010	%	2009	
					2011	%				
					Frekuensi Per Minggu					
Jakarta-Singapura	Singapore Airline, Value Air, Lion Air, Indonesia Air Asia, Mandala, Tiger, Batavia, Lufthansa, Philippines Airline	63	12,50	56	-1,75	57	16,33	49	28,95	38
Jakarta-Jeddah	Saudi Arabia Air, Lion Air, Batavia, Al wafeer	12	-7,69	13	-	13	18,18	11	83,33	6
Denpasar-Perth	Virgin Blue, Jetstar, Indonesia Air Asia, Strategic Air	14	100,00	7	-50,00	14	27,27	11	-26,67	15
Denpasar-Singapura	Singapore Airline, Value Air, Indonesia Air Asia, KLM, Qatar, Jetstar	14	100,00	7	-	7	-	7	-12,50	8
Jakarta-Kuala Lumpur	Malaysia Airlines, Indonesia Air Asia, Air Asia, KLM	14	-	14	-	14	133,33	6	-14,29	7
Jakarta-Bangkok	Thai Airline, Indonesia Air Asia	21	-	21	50,00	14	100,00	7	40,00	5
Jakarta-Hongkong	Cathay Pacific, China Airline	14	-	14	-	14	100,00	7	-	7
Jakarta- Perth	Jetstar	7	-	7	-	7	-	7	-	-
Jakarta-Guangzhou	China Southern, Batavia	7	-	7	-	7	-	7	-	-

Sumber: Perseroan, 2013

*) Batavia air berhenti beroperasi pada tahun 2012

Layanan penumpang pasar internasional memberikan kontribusi masing-masing sekitar 49,5%, 46,8%, 45,6%, 42,8% dan 41,3% dari total pendapatan jasa penerbangan berjadwal untuk penumpang di tahun 2009, 2010, 2011, 2012 dan 2013.

Tabel berikut adalah kinerja jasa penerbangan internasional berpenumpang Perseroan dalam 5 tahun terakhir berdasarkan lokasi geografis tujuan penerbangan:

Uraian	31 Desember							
	2013	%	2012	%	2011	%	2010	%
RPK (dalam Juta) (1)	14.319,7	9,77	13.045,2	4,64	12.466,2	23,98	10.055,0	19,37
Asia (kec. Jepang, Korea, Cina)	1.541,6	2,87	1.498,6	19,79	1.251,0	42,97	875,0	12,06
Jepang Korea Cina	6.874,1	16,30	5.910,6	18,15	5.002,6	21,91	4.103,4	16,72
Australia	2.327,7	-9,73	2.578,6	10,20	2.339,9	25,52	1.864,1	10,37
Timur Tengah	2.666,5	21,25	2.199,1	-	2.575,2	2,39	2.515,0	-0,90
Europa	909,8	6,01	858,2	-	1.297,4	86,01	697,5	-
ASK (dalam Juta) (2)	20.362,1	13,52	17.937,6	3,36	17.354,8	20,16	14.442,6	18,33
Asia (kec. Jepang, Korea, Cina)	2.454,1	19,26	2.057,8	18,66	1.734,2	25,98	1.376,6	21,12
Jepang Korea Cina	9.632,6	13,48	8.488,7	16,39	7.293,5	26,21	5.778,9	10,04
Australia	3.635,5	1,28	3.589,4	7,75	3.331,1	24,42	2.677,3	10,51
Timur Tengah	3.277,2	26,97	2.581,1	-	3.114,1	-	3.530,2	4,00
Europa	1.362,8	11,64	1.220,7	-	1.882,0	74,31	1.079,7	-
PLF () (3)	70,3	-3,30	72,7	1,25	71,8	3,16	69,6	-0,29
Asia (kec. Jepang, Korea, Cina)	62,8	-	72,8	0,97	72,1	13,36	63,6	-7,42
Jepang Korea Cina	71,4	2,59	69,6	1,46	68,6	-3,38	71,0	6,13
Australia	64,0	-	71,8	2,28	70,2	0,86	69,6	-0,14
Timur Tengah	81,4	-4,46	85,2	3,02	82,7	16,15	71,2	-4,81
Europa	66,8	-4,98	70,3	2,03	68,9	6,66	64,6	-
Passenger Yield (USc per RPK)(4)	8,3	-3,49	8,6	4,88	8,2	13,89	7,2	9,09
Asia	12,1	2,54	11,8	1,72	11,6	10,48	10,5	11,70
Jepang Korea Cina	7,8	-	8,8	-	10,8	50,00	7,2	18,03
Australia	9,9	10,00	9,0	-	10,1	16,09	8,7	17,57
Timur Tengah	7,2	2,86	7,0	18,64	5,9	5,36	5,6	-3,45
Europa	5,2	-1,89	5,3	-	5,3	3,92	5,1	-

Sumber: Perseroan, 2013

Catatan:

(1) Dihitung sebagai jumlah penumpang dilakukan dikalikan dengan jarak terbang (dalam kilometer) untuk setiap penerbangan.

(2) Dihitung sebagai jumlah kursi yang tersedia dikalikan dengan jarak terbang (dalam kilometer) untuk setiap 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 2013, rute Jepang, Korea dan Cina memberikan kontribusi sekitar 48,0% dari total RPK internasional Perseroan dan 39,3% dari total layanan penumpang internasional. Perseroan memiliki penerbangan dari Denpasar menuju Osaka, Tokyo (Narita dan Haneda), Seoul, dan Hong Kong. Perseroan juga mengoperasikan penerbangan dari Jakarta menuju Tokyo (Narita), Seoul, Shanghai, Beijing, Guangzhou, Hong Kong dan Taipei. Perseroan juga menawarkan jasa penumpang ke Guangzhou, Taipei dan Seoul melalui perjanjian codeshare antara Perseroan dengan China Southern Airlines, China Airlines dan Korean Air.

Asia (tidak termasuk Jepang, Korea dan Cina)

Pada tahun 2013, Asia (tidak termasuk Jepang, Korea dan Cina) merupakan salah satu pasar internasional yang paling penting bila diukur dari RPK lalu lintas penumpang dan pendapatan penumpang, yaitu sekitar 10,8% dari total RPK internasional Perseroan dan 33,2% dari total layanan penumpang internasional. Perseroan mengoperasikan penerbangan dari Jakarta menuju Bangkok, Kuala Lumpur dan Singapura. Perseroan juga mengoperasikan penerbangan dari Denpasar menuju Singapura, dari Surabaya menuju Singapura, dari Balikpapan menuju Singapura serta dari Medan menuju Penang. Perseroan juga menawarkan jasa penerbangan berpenumpang ke beberapa kota di Asia seperti Manila, Bandar Seri Begawan, Mumbai, Delhi, dan Chennai melalui perjanjian codeshare antara Perseroan dengan Philippine Airlines, Royal Brunei Airlines, dan Jet Airways.

Timur Tengah

Pada tahun 2013, Timur Tengah memberikan kontribusi sekitar 18,6% dari total RPK internasional Perseroan dan 9,0% dari total penumpang internasional (tidak termasuk penerbangan haji). Perseroan mengoperasikan penerbangan dari Jakarta menuju Jeddah.

Australia

Pada tahun 2013, Australia memberikan kontribusi sekitar 16,3% dari total RPK internasional dan 16,0% dari total penumpang internasional. Rute penerbangan ke Australia yang dilayani oleh Perseroan antara lain dari Jakarta menuju Melbourne, Sydney, dan Perth serta dari Denpasar menuju Melbourne, Perth, Sydney, dan Brisbane.

Eropa

Menyusul pencabutan larangan terbang dari Uni Eropa pada operator maskapai penerbangan Indonesia, Perseroan memulai kembali layanan antara Jakarta dan Amsterdam. Pada tahun 2013, Eropa memberikan kontribusi sekitar 6,4% dari total RPK internasional Perseroan dan 2,5% dari total penumpang internasional. Perseroan juga menawarkan jasa penerbangan berpenumpang ke London, Frankfurt, Roma, Madrid, Milan, Munich, Paris, Manchester, Athena, Brussel, dan Istanbul melalui perjanjian codeshare antara Perseroan dengan Etihad, KLM, dan Turkish Airlines.

Citilink

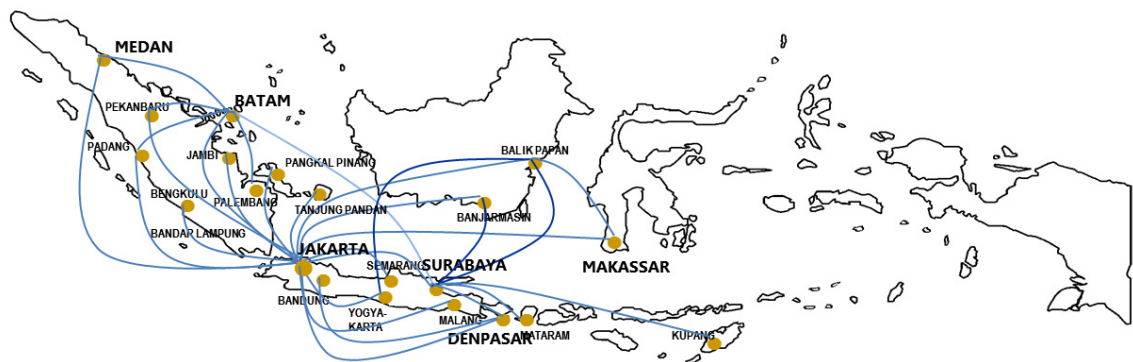
Industri penerbangan nasional terus mencatat pertumbuhan baik dari segi kapasitas maupun jumlah penumpang yang diangkut ditengah pertumbuhan ekonomi yang tinggi, nilai tukar Rupiah yang melemah terhadap USD dan kepadatan bandara-bandara utama. Penambahan kapasitas berasal dari penambahan armada pesawat dari para operator pada gilirannya mendorong peningkatan jumlah penumpang domestik sebesar 2,1% dari 54,5 juta orang pada tahun 2012 menjadi 55,7 juta orang pada 2013 sebagaimana dilaporkan Badan Pusat Statistik (BPS) pada awal tahun 2014. Perekonomian mencatat pertumbuhan PDB 5,78% yang meningkatkan daya beli masyarakat. Meskipun demikian, nilai tukar yang melemah 10,8% dari Rp9.368 per USD pada 2012 menjadi Rp10.380 per USD pada 2013 telah meningkatkan biaya-biaya operasi penerbangan karena sejumlah biaya berbasis Dollar AS seperti sewa dan pemeliharaan pesawat. Sementara kepadatan (*congestion*) bandara utama membatasi optimalisasi penambahan frekuensi dan rute penerbangan dari operator.

PT Citilink Indonesia ("Citilink") menerapkan strategi yang ditujukan untuk mengembangkan pasar, mengambil pangsa pasar *budget traveller* yang cukup besar dan menyokong Perseroan untuk mempertahankan dominasinya di semua segmen. Mengingat Citilink baru berdiri pada 2012, maka strategi ini dijalankan secara bertahap. Citilink menjalankan strategi *Network Penetration* dengan mengembangkan hub Batam dan membuka rute-rute dan destinasi baru yang didukung dengan penambahan pesawat, meningkatkan layanan *ground support* dan *ticketing office* di bandara serta mengutamakan keselamatan dan keamanan penerbangan. Dengan demikian pangsa pasar Citilink yang masih sebesar 5,3% pada tahun 2012 akan dapat ditingkatkan.

Citilink menambah pesawat ke dalam armadanya sebanyak 10 unit pesawat baru Airbus A320-200 dengan cara sewa. Sedangkan satu pesawat milik Boeing 737-300 dengan nomor registrasi PK-GGN mengalami total loss di Padang. Dengan demikian, jumlah pesawat bertambah dari 21 unit pada 31 Desember 2012 menjadi 30 unit pada 31 Desember 2013. Per 31 Desember 2013, Citilink mengelola 24 unit Airbus A320-200 sewa, 4 unit Boeing 737-300 milik, 1 unit Boeing 737-400 sewa dan 1 unit Boeing 737-300 sewa. Usia rata-rata pesawat menjadi semakin muda dari 9,0 tahun pada 31 Desember 2012 menjadi 6,7 tahun pada 31 Desember 2013.

Network penetration diwujudkan dengan menjadikan Batam sebagai hub ketiga sesudah Jakarta dan Surabaya, membuka 14 rute baru, menambah kota yang dilayani dan meningkatkan jumlah frekuensi penerbangan. Frekuensi penerbangan dari Batam ditingkatkan dari 6 kali sehari pada 31 Desember 2012 menjadi 13 kali sehari pada 31 Desember 2013. Rute-rute baru dari Jakarta adalah Jakarta-Bengkulu, Jakarta-Jambi, Jakarta-Yogyakarta, Jakarta-Malang, Jakarta-Pangkal Pinang, Jakarta-Pekan Baru, Jakarta-Semarang dan Jakarta-Tanjung Pandan. Rute-rute baru lainnya adalah Batam-Pekan Baru, Batam-Palembang, Balikpapan-Yogyakarta, Balikpapan-Makassar, Surabaya-Kupang dan Makassar-Ambon. Jumlah kota/destinasi baru yang dilayani 12 buah yaitu Bengkulu, Jambi, Yogyakarta, Malang, Pangkal Pinang, Pekan Baru, Semarang, Tanjung Pandan, Palembang, Kupang, Solo dan Ambon. Jumlah frekuensi penerbangan searah harian pada akhir tahun 2013 naik dari 98 kali pada 31 Desember 2012 menjadi 134 kali sehari pada 31 Desember 2013. Meskipun demikian layanan penerbangan rute Balikpapan-Denpasar, Balikpapan-Makassar, Balikpapan-Solo, Surabaya-Makassar, Makassar-Ambon dan Bandung-Denpasar dihentikan karena pertimbangan ekonomis. Rute-rute ini dan destinasi Solo dan Ambon tidak ditampilkan dalam gambar Jaringan Rute karena tidak dilayani pada akhir Desember 2013. Jaringan Rute penerbangan akhir 2013 adalah sebagai berikut:

Jaringan Rute



Sumber: Citilink, 2013

Citilink mencatat utilisasi pesawat 7 jam 23 menit per hari, relatif stabil dibanding dengan tahun sebelumnya 7:24 jam per hari. Dibandingkan dengan operator berbiaya murah (*low cost carrier*) regional yang memiliki rute internasional dan jarak segmen penerbangan yang panjang, utilisasi ini belum optimal terutama karena rata-rata jarak segmen penerbangan (*stage length*) yang relatif pendek, 789 kilometer, dan kepadatan bandara-bandara utama.

Dengan skala produksi yang meningkat tajam, jangkauan destinasi yang meluas dan pemenuhan layanan penerbangan yang basic, Citilink menambah sumber daya yang memadai disegala lini, baik operasional, manajemen maupun administratif. Citilink menambah awak kokpit, awak kabin, penjualan dan pemasaran dan profesi lainnya sehingga jumlah personil pada 31 Desember 2013 menjadi 951 orang dari sebelumnya 531 orang pada 31 Desember 2012.

Beberapa Indikator Penting Penerbangan Citilink

Uraian	2013	2012	2011	Perubahan 2012-2013
Jumlah pesawat 31 Des.	30	21	9	42,9
Rata-rata jumlah pesawat	22,5	13,2	7,0	70,5
Utilisasi armada (jam/hari)	7:23	7:24	8:24	-0,2
Jumlah pegawai - 31 Des.	951	531	301	79,1
Jumlah rute	28	19	10	47,4
Jumlah kota yang dilayani	23	11	8	109,1
Jumlah pesawat 31 Des.	30	21	9	42,9
Indikator Keuangan:				
Passenger Yield (USc)	6,1	5,8	5,8	5,4
Biaya per ASK (USc)	6,3	6,5	6,4	-1,7
Harga avtur per liter (USc)	87,4	92,3	90,5	-5,3

Sumber: Citilink, 2013

Jumlah pelanggan penumpang yang diangkut dan volume penjualan *revenue passenger kilometres* (RPK) meningkat cukup besar sehingga menaikkan pangsa pasar penumpang domestik. Jumlah penumpang meningkat 86,9% menjadi 5.347 ribu orang dan RPK meningkat 87,7% menjadi 4.201 juta. Pangsa pasar Citilink dalam pasar domestik meningkat 4,3 angka (*percentage point*) menjadi 9,6%. Kenaikan ini didorong oleh peningkatan kapasitas dan tingkat isian tempat duduk (*seat load factor*; SLF).

Citilink meraih dua penghargaan dan mencatat rata-rata *on-time performance* (OTP) tahun 2013 sebesar 80,5 persen. Penghargaan ini adalah *Service to Care Awards* yang diterima dari Marketeers pada bulan Maret 2013 berdasarkan survei pembaca *marketplus Magazine* dan *industry expert* dan *Indonesia Leading Low Cost Airline* dari program *The Indonesian Travel and Tourism Awards* (ITTA) pada Desember 2013.

Citilink dapat meningkatkan pendapatan dari penumpang dengan meningkatkan harga jual tiket rata-rata per kilometer (*passenger yield*) dan kenaikan SLF. Harga jual tiket rata-rata dinaikkan 5,4% dari USCent 5,8 menjadi USCent 6,1 pada 2013. SLF meningkat sebesar 5,3 angka dari 71,7% pada tahun 2012 menjadi 77% pada tahun 2013. Kenaikan ini didukung oleh *network penetration*, peningkatan *brand awareness* dan penerapan *revenue management* yang dilakukan dalam kondisi harus merebut pangsa pasar dan memasarkan rute-rute baru.

Unit biaya Cost/ASK dapat ditekan sebesar 1,7% dari USCent 6,5 pada tahun 2012 menjadi USCent 6,3 pada 2013. Penurunan ini terutama karena penurunan harga avtur per liter sebesar 5,3% menjadi USCent 87,4 per liter, penggunaan jenis pesawat Airbus A320-200 yang berkapasitas 180 kursi dan upaya pengurangan biaya.

Statistik Operasional Penerbangan Citilink

Uraian	Unit	2013	2012	2011	Perubahan 2012-2013
Frekuensi	('000)	39	24,1	13,9	61,8
Frekuensi mingguan pada bulan Des.	1	938	620	376	51,3
Kursi yang tersedia	(000)	6.896	3.964	2.104	74,0
Tempat duduk-kilometer tersedia (ASK)	(million)	5.465	3.121	1.778	75,1
Rata-rata jarak segmen penerbangan	km	789	781	841	1,0
Jam terbang	(000)	60	36	21	68,0
Jumlah penumpang diangkut	(000)	5.347	2.861	1.626	86,9
Penumpang-kilometer diangkut (RPK)	(million)	4.201	2.238	1.354	87,7
Tingkat isian tempat duduk		77	71,7	76,1	5.3pp.
Pangsa pasar penumpang *)		9,6	5,3	3,2	4.3pp.
Tonase kargo diangkut	(000 ton)	77	48	28	60,2
Tonase-kilometer diangkut (RTK)	(million)	468	239	145	95,7

Sumber: Citilink, 2013

*) Penerbangan dengan AOC PT Citilink Indonesia.

Strategi usaha yang dikembangkan untuk dapat meraih keuntungan dan mendorong pertumbuhan yang berkelanjutan meliputi hal-hal berikut:

- Menjamin ketersediaan armada pesawat melalui komitmen dengan pabrik pesawat terbang.
- Penambahan armada melalui cara sewa.
- Mengembangkan hub-hub penerbangan domestik, baik pada *medium-high density market* maupun *secondary market*.
- Ekspansi di regional.
- Penetrasi merek di pasar LCC
- Mengembangkan layanan non-penerbangan untuk mendapat penghasilan diluar penjualan tiket
- Penambahan dan peningkatan sumber daya manusia dan infrastruktur
- Menjalankan beragam inisiatif untuk menurunkan unit biaya secara berkelanjutan.

Citilink telah meraih beberapa penghargaan antara lain:

- Leading Low Cost Airline 2011/2012* dari *Indonesia Travel and Tourism Awards* (ITTA)
- Best Overall Marketing Campaign 2012* di *The Budgies and Travel Awards 2012* di Singapore
- Service To Care Award 2012* untuk Airlines category dari *Markplus Insight*
- Indonesian Best Airline 2012* pada *Adhikarya Wisata Award 2012*.

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 sekitar 14,4%, 10,4%, 8%, 7,7% dan 5,8% dari total pendapatan usaha masing-masing di tahun 2009, 2010, 2011, 2012 dan 2013.

Layanan Haji

Perseroan mengoperasikan masing-masing 302, 308, 298, 295 dan 234 kelompok terbang dan melayani 263.993, 239.244, 226.720, 224.946 dan 177.892 penumpang (pulang pergi) untuk memberikan layanan haji tahunan bagi umat Islam masing-masing pada tahun 2009, 2010, 2011, 2012 dan 2013. Layanan haji tersebut diberikan atas permintaan Pemerintah Indonesia dengan tarif yang dinegosiasikan oleh Pemerintah berdasarkan dari beberapa faktor termasuk diantaranya nilai tukar Rupiah terhadap Dolar Amerika, 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 sekitar 13,6%, 9,5%, 7,4%, 7,1% dan 5,3% dari total pendapatan usaha pada tahun 2009, 2010, 2011, 2012 dan 2013 dimana sekitar 94,1%, 91,7%, 93,5%, 91,9% dan 90,4% merupakan proporsi kontribusi layanan haji terhadap pendapatan usaha dari jasa penerbangan tidak berjadwal pada tahun 2009, 2010, 2011, 2012 dan 2013. Saat ini, Perseroan merupakan salah satu maskapai penerbangan domestik yang dikontrak oleh Kementerian Agama untuk layanan haji tahunan.

Layanan Charter

Pada tahun 2013, Perseroan juga mengoperasikan 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 percaya bahwa kenaikan tersebut akan meningkatkan tingkat utilisasi pesawat, mengurangi biaya operasi dan meningkatkan profitabilitas Perseroan.

Layanan *charter* menyumbang sekitar 6,1%, 8,3%, 6,5%, 8,1% dan 9,6% dari pendapatan layanan tidak berjadwal masing-masing pada tahun 2009, 2010, 2011, 2012 dan 2013.

Jasa Kargo

Pada tahun 2013, layanan kargo Perseroan berhasil mengangkut sekitar 345,9 juta ton kargo dan menghasilkan pendapatan USD195.952.040. Layanan kargo menyumbang sekitar 4,7%, 6,3%, 5,3%, 5,3% dan 5,3% dari total pendapatan usaha masing-masing di tahun 2009, 2010, 2011, 2012 dan 2013. Tabel di bawah ini memberikan informasi mengenai layanan kargo yang dimiliki Perseroan dalam 5 tahun terakhir:

Keterangan	31 Desember								
	2013	%	2012	%	2011	%	2010	%	2009
Pelayanan Kargo:									
RFTK (dalam ribu) (1)	630,7	18,35	532,9	14,60	465,0	6,60	436,2	54,63	282,1
Internasional	374,4	14,36	327,4	9,83	298,1	2,16	291,8	79,79	162,3
Domestik	256,3	24,78	205,4	22,99	167,0	15,65	144,4	20,53	119,8
AFTK (dalam ribu) (2)	1.496,7	24,59	1.201,3	14,52	1.049,0	27,09	825,4	30,09	634,5
Internasional	889,3	21,16	734,0	5,38	696,5	24,93	557,5	36,58	408,2
Domestik	607,4	29,98	467,3	32,57	352,5	31,58	267,9	18,38	226,3
Surat dan Kargo diangkut (juta kg)	345,9	23,40	280,3	22,19	229,4	10,82	207,0	31,76	157,1
CLF (3)	42,1	0,00	44,4	0,23	44,3	-16,10	52,8	18,65	44,5
Internasional	42,1	-5,61	44,6	4,21	42,8	-18,16	52,3	31,41	39,8
Domestik	42,2	-4,09	44,0	-6,98	47,3	-12,24	53,9	1,70	53,0
Yield Kargo (USc) (4)	32,6	-9,70	36,1	-0,82	36,4	17,80	30,9	3,00	30,0

Sumber: Perseroan, 2013

Catatan:

(1) Dihitung sebagai beban kargo dan surat yang diangkut (dalam ton) dikalikan dengan jarak terbang (dalam kilometer) untuk tiap penerbangan

(2) Dihitung sebagai total kapasitas kargo (dalam ton) dikalikan dengan jarak terbang (dalam kilometer).

(3) Dihitung sebagai muatan kargo dan surat yang diangkut (dalam ton-kilometer) dibagi dengan kapasitas tetap (dalam ton-kilometer) per jenis pesawat per penerbangan dan dinyatakan sebagai persentase.

(4) 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 layanan kilat, termasuk layanan surat kilat 24 jam dan jasa transfer kargo kilat. 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 percaya 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.

Jasa Lain-lain Terkait dengan Penerbangan

Perseroan menyediakan jasa lainnya yang berkaitan dengan penerbangan seperti tata operasi darat, layanan MRO dan jasa boga penerbangan. Untuk informasi lebih lanjut mengenai layanan tersebut, Perseroan mencatat bahwa jasa lainnya terkait dengan penerbangan menyumbangkan sekitar 9,4%, 8,2%, 8,1%, 9,1% dan 8,9% dari total pendapatan usaha masing-masing di tahun 2009, 2010, 2011, 2012 dan 2013.

E. Armada Perseroan

Kebijakan Pengadaan dan Penghentian Pengoperasian (Pengembalian dan/atau Penjualan) Pesawat

Perseroan senantiasa berusaha untuk menyediakan armada pesawat yang rasional, efisien, dan moderen 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, Perusahaan 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 31 Desember 2013, Perseroan dan Citilink mengoperasikan 140 armada pesawat penumpang. Tabel di bawah ini menjelaskan informasi tentang armada Perseroan per 31 Desember 2013:

Uraian	Jumlah Unit Pesawat			Armada	Konfigurasi Kursi* (Standar)
	Dimiliki	Finance Lease	Operating Lease		
Penerbangan Berpenumpang					
<i>Narrow-body:</i>					
B737-300	1	-	2	3	16 C + 94 Y
B737-500	4	-	-	4	12 C + 84 Y
B737-800	-	-	65	65	12 C + 150 Y
CRJ1000	-	5	7	12	12C + 84 Y
ATR72-600	-	-	2	2	70 Y
Sub-total	5	5	76	86	
<i>Wide-body:</i>					
B777-300	-	-	4	4	8 F + 38 C + 268 Y
B747-400	2	-	-	2	42 C + 386 Y
A330-300	-	6	1	7	42 C + 215 Y
A330-200	-	-	11	11	36 C + 186 Y
Sub-total	2	6	16	24	
Penerbangan Citilink					
<i>Narrow-body:</i>					
B737-300	4	-	1	5	148 Y
B737-400	-	-	1	1	170 Y
A320	-	-	24	24	180 Y
Sub-total	4	-	26	30	
Total	11	11	118	140	

Sumber: Perseroan 2013

*Catatan: F = First Class, C = kelas bisnis, Y = kelas ekonomi

Total armada Perseroan adalah 70, 89, 87, 106 dan 140 pesawat terbang pada akhir Desember tahun 2009, 2010, 2011, 2012 dan 2013. Rata-rata usia armada Perseroan adalah 10,4; 8,1; 6,5; 5,8 dan 5,1 tahun untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009, 2010, 2011, 2012 dan 2013. Menurut standar industri, masa operasi yang sebenarnya pada berkisar pesawat dari 20 sampai dengan 40 tahun, tergantung pada tipe pesawat, catatan perawatan, tingkat utilisasi dan lingkungan operasi. Pesawat yang lebih tua pada umumnya membutuhkan perawatan yang lebih tinggi, perbaikan dan perbaikan jasa untuk mempertahankan operasi yang aman dan efisien.

Jadwal Kedatangan dan Penghentian Pengoperasian (Pengembalian dan/atau Penjualan) Pesawat

Pada tanggal 31 Desember 2012, Perseroan memiliki kontrak untuk membeli tambahan 63 pesawat yang dikirim antara tahun 2013 sampai dengan 2018, yang terdiri dari 5 pesawat Boeing 737-800, 2 pesawat Airbus A330-200, 18 pesawat Airbus A330-300, 10 pesawat Boeing 777, 25 pesawat Airbus A320-200 dan 3 pesawat Bombardier CRJ1000 NextGen. Pada umumnya Perseroan melakukan pembayaran PDP dibiayai melalui arus kas operasi Perseroan dan pembiayaan melalui utang, yang kemudian akan dikonversi menjadi sewa guna operasi dengan transaksi penjualan dan penyewaan kembali dengan perusahaan sewa guna operasi pesawat, yang memungkinkan Perseroan untuk mendapatkan pengembalian PDP dan akan menurunkan belanja modal Perseroan.

Tabel di bawah menunjukkan perkiraan jadwal pengiriman pesawat per 31 Desember 2013 (termasuk diantaranya pesawat yang didatangkan melalui metode sewa guna operasi):

Perkiraan Jadwal Pengiriman	Tipe Pesawat	Jumlah	Jumlah Tempat Duduk (Standard)
2013	B737-800	10	12 C + 150 Y
	A330-200	2	36 C + 186 Y
	A330-300	1	36 C + 215 Y
	B777-300ER	4	8 F + 38 C + 268 Y
	CRJ 1000	7	12 C + 84 Y
	ATR72-600	2	70 Y
2014	B737-800	12	12 C + 150 Y
	A330-300	4	36 C + 215 Y
	B777-300ER	2	8 F + 38 C + 268 Y
	CRJ 1000	3	12 C + 84 Y
	ATR72-600	6	70 Y
	A320-200	8	180 Y
2015	B737-800	9	12 C + 150 Y
	A330-300	2	36 C + 215 Y
	B777-300ER	3	8 F + 38 C + 268 Y
	CRJ 1000	3	12 C + 84 Y
	ATR72-600	3	70 Y
	A320-200	5	180 Y
2016	B737-800	2	12 C + 150 Y
	ATR72-600	9	70 Y
	A330-300	5	36 C + 215 Y
	B777-300ER	1	8 F + 38 C + 268 Y
	A320-200	7	180 Y
2017	ATR72-600	5	70 Y
	A320-200	6	36 C + 215 Y
	A320-200	6	180 Y
2018	A320-200	5	180 Y

Sumber: Perseroan, 2013

Tabel di bawah menunjukkan perkiraan jadwal penghentian operasional pesawat per 31 Desember 2013 (termasuk jadwal penjualan dan pengembalian pesawat pada di akhir masa sewa guna operasi):

Perkiraan Jadwal Penghentian Pengoperasian	Tipe Pesawat	Jumlah	Jumlah Tempat Duduk (Standard)
2013	B737-500	1	12C + 84Y
	B737-300	-	16C + 94Y
2014	B747-400	-	42C + 386Y
	B737-300	2	16C + 98Y
	B737-800	2	12C + 144Y
2015	B737-800	1	12C + 150Y
2016	A330-200	2	36C + 186Y
	B737-800	6	12C + 150Y/148Y
2017	A330-300	6	42C + 215Y
	B737-800	5	12C + 150Y
2018	B737-800	1	12C + 150Y

Sumber: Perseroan, 2013

Per tanggal 31 Desember 2013, Perseroan mengoperasikan tambahan 29 pesawat dengan cara operating lease dan 7 pesawat dengan cara sales and lease back. Perseroan berencana untuk memperluas armada sekitar 190 pesawat pada tahun 2015.

F. Perjanjian Pembelian dan Sewa Armada Pesawat

Sewa Guna Usaha Pembiayaan (Finance Lease)

Berdasarkan perjanjian sewa guna usaha pembiayaan, Perseroan melakukan pembayaran sewa melalui sebuah Special Purpose Company ("SPC") sebagai pembayaran utang kepada Export Credit Agency dan kreditur utang komersial, 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 guna usaha pembiayaan, Perseroan dapat membeli pesawat pada akhir masa sewa dan mendapatkan hak kepemilikan atas pesawat apabila semua pembayaran sewa yang terutang telah dilakukan. Persyaratan sewa guna usaha pembiayaan bervariasi tergantung pada struktur pembiayaan dan perjanjian komersial yang disetujui oleh pihak yang bersangkutan. Umumnya kreditur menyediakan SPC dengan pembiayaan suku bunga mengambang (*floating*). Pembayaran sewa biasanya dibayar per setengah-tahunan. Persyaratan masa sewa guna usaha pembiayaan biasanya berjangka waktu dua belas tahun. Pada perjanjian sewa guna operasi 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 di awal masa sewa dan Perseroan dituntut untuk menyerahkan pesawat, termasuk pada kondisi dimana terjadi kegagalan pelunasan 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.

Transaksi sewa guna usaha pembiayaan juga dilakukan untuk pembiayaan atas pembelian 6 pesawat Bombardier CRJ1000 NextGen, dimana Bombardier telah melakukan pengiriman 5 pesawat ke Perseroan. Transaksi sewa guna usaha pembiayaan dibiayai oleh Export Development Canada ("EDC") dimana Perseroan melakukan pembayaran sewa kepada EDC melalui SPC. Masa sewa tiap pesawat adalah 10 tahun per pesawat dengan pembayaran dilakukan tiap kuartal. Tingkat suku bunga yang akan berlaku bagi tiap pesawat dapat dipilih (suku bunga tetap atau suku bunga mengambang) oleh Perseroan sebelum pengiriman pesawat dari pabrik ke Perseroan. Pada akhir masa sewa, kepemilikan 6 pesawat CRJ1000 NextGen akan berpindah dari SPC ke Perseroan.

Sewa Guna Operasi (Operating Lease)

Perjanjian sewa guna operasi yang dimiliki Perseroan umumnya memiliki termin berkisar dari satu sampai 12 tahun sejak pengiriman pesawat. Pada sewa guna 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 guna 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 guna 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 di awal atau apapun yang membutuhkan Perseroan untuk kembali 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 akan pembelian tersebut awalnya didanai melalui arus kas dari kegiatan operasi dan pendanaan lewat penerbitan utang, yang kemudian akan di konversi menjadi perjanjian sewa guna operasi melalui transaksi penjualan dan penyewaan kembalidengan perusahaan sewa guna operasi pesawat, hal ini akan memungkinkan Perseroan mendapatkan kembali pembayaran PDP 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.

G. Kegiatan Operasional

Perencanaan Rute Penerbangan

Strategi pertumbuhan Perseroan meliputi pengidentifikasian rute yang memiliki peluang usaha yang belum mendapatkan pelayanan yang cukup oleh maskapai penerbangan lainnya, meningkatkan jumlah rute dilayani, dan meningkatkan frekuensi penerbangan. Perseroan melayani 4 rute internasional baru dan 22 rute domestik baru per 31 Desember 2013, 2 rute internasional baru dan 5 rute domestik baru per 31 Desember 2012, 1 rute internasional baru dan 7 rute domestik baru pada tanggal 31 Desember 2011, 4 rute internasional baru dan 5 rute domestik baru pada tanggal 31 Desember 2010 dan 3 rute internasional baru dan 4 rute domestik baru per 31 Desember 2009.

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 merek entitas anak Citilink untuk memanfaatkan kesempatan melayani penumpang LCC pada rute domestik dan regional dengan *yield* rendah dan jumlah pasar yang besar untuk melindungi keuntungan dari merek Perseroan. Perseroan juga bermaksud untuk menggunakan merek entitas anak Citilink untuk melayani penerbangan LCC demi mencegah penurunan harga Perseroan akibat persaingan dengan LCC lain pada rute yang sama. Perseroan juga bermaksud untuk menggunakan merek entitas anak Citilink untuk membuka rute internasional baru dengan *yield* rendah dan jumlah pasar yang besar yang tidak menguntungkan jika dilayani oleh Perseroan. 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 perusahaan, Perseroan dengan seksama melakukan evaluasi dan merencanakan jaringan rute dan jadwal penerbangan. Unit Manajemen Jaringan Perseroan bertugas untuk mempersiapkan dan memberikan informasi terkini secara berkala mengenai rencana rute perjalanan pada setiap periode satu tahun sampai lima 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 manajemen jaringan Perseroan berwenang merumuskan jadwal penerbangan untuk berbagai rute perjalanan yang dimiliki berdasarkan permintaan pasar. Sesuai dengan ketentuan IATA, Perseroan menerbitkan jadwal penerbangan periode musim panas dan periode 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 Jakarta bertugas mengawasi dan mengendalikan aktivitas penerbangan sesuai dengan jadwal operasional penerbangan Perseroan yang bertugas 24 jam. OCC mengumpulkan dan menganalisis informasi yang berkaitan dengan proyeksi daya angkut, kondisi cuaca dan status kesiapan pesawat, memberikan pelayanan jadwal keberangkatan penerbangan, dan mengkoordinasi layanan di darat yang diperlukan. OCC Perseroan memonitor penerbangan melalui media komunikasi radio, satelit dan ACARS (*Aircraft Communication Addressing and Reporting System*). Kedepannya Perseroan akan lebih mengembangkan komunikasi *Air-to-Ground Datalink*. 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 merek Perseroan dan untuk pengendalian biaya. Menurut laporan internal Perseroan tahun 2013, rata-rata ketepatan waktu keberangkatan adalah 84 dimana 5 dari penerbangan tidak tepat waktu disebabkan oleh faktor-faktor yang masih dalam kendali perusahaan (seperti faktor kelaikan pesawat, penjadwalan penerbangan, sistem, sarana kestasiunan, dan layanan penumpang) dan 11 dari penerbangan tidak tepat waktu disebabkan oleh faktor-faktor di luar kendali perusahaan seperti faktor kepadatan bandara dan lalu lintas udara, keterbatasan fasilitas bandara, serta faktor cuaca.

Tata Operasi Darat (Ground Services)

Di bandara domestik, perusahaan asosiasi Perseroan, PT Garuda Angkasa menyediakan tata operasi darat untuk penerbangan domestik Perseroan dan penerbangan lain berbasis kontrak. Untuk bandara di luar negeri, Perseroan menggunakan tata operasi darat dari pihak ketiga atau dari perusahaan penerbangan utama yang berbasis di bandara tersebut yang memberikan tata operasi darat yang biayanya sudah ditetapkan berdasarkan kontrak. Tata operasi darat meliputi layanan *check-in*, *boarding*, layanan ruang tunggu kelas premium, jasa koordinator pelaksanaan penanganan pesawat, penanganan bagasi, jasa bongkar muat, layanan kebersihan kabin dan layanan transit.

Bahan Bakar Pesawat

Pada tahun 2011, 2012 dan 2013, biaya bahan bakar pesawat masing-masing sebesar 38%, 38% dan 39% dari total beban operasional penerbangan. Harga bahan bakar pesawat selama ini dan akan selalu, bergantung pada volatilitas harga dan fluktuasi pasokan dan permintaan.

Perseroan mendapatkan pengadaan sekitar 72% bahan bakar sesuai dengan perjanjian yang dibuat dengan Pertamina, termasuk semua bahan bakar yang diperlukan untuk penerbangan di rute domestik. Perseroan masuk ke dalam perjanjian pasokan bahan bakar selama lima tahun dengan Pertamina dan perjanjian pasokan bahan bakar selama dua tahun dengan beberapa pemasok internasional. Dalam hal perjanjian pasokan bahan bakar dengan pemasok internasional, apabila periode waktu perjanjian akan segera berakhir maka Perseroan melakukan tender ulang untuk mendapatkan harga terbaik dan pembayarannya menggunakan dolar Amerika Serikat dan mata uang lokal. Harga bahan bakar internasional umumnya ditetapkan dengan mengacu pada harga dasar rata-rata minyak yang diperdagangkan di Singapura, Teluk Arab, Saudi Arabia, dan Belanda, yang dipublikasikan oleh Platts (MOPS, MOPAG, ARAMCO, Rotterdam). Harga bahan bakar domestik ditetapkan Untuk penerbangan domestik harga bahan bakar ditetapkan dalam Rupiah dengan mengacu pada (dan umumnya termasuk diskon dari) harga produksi yang telah ditetapkan dalam negeri Pertamina, kecuali lokasi Timika, dimana harga ditetapkan dalam dolar Amerika Serikat dan pembayaran dengan Rupiah. Selain itu, perjanjian baru akan pasokan bahan bakar Perseroan dengan Pertamina menggabungkan diskon tetap untuk harga produksi yang telah ditetapkan dalam negeri Pertamina, sedangkan Pertamina secara historis memberikan Perseroan diskon persentase terhadap harga produksi yang telah ditetapkan 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 produksi yang telah ditetapkan dalam negeri.

Beberapa perjanjian pasokan bahan bakar internasional, diantaranya di Sydney, Melbourne dan Taipei, mewajibkan adanya pembayaran di muka, sementara dalam beberapa perjanjian lainnya pembayaran dapat dilakukan dalam bentuk kredit seperti *letter of credit*. Di sisi lain untuk pasokan bahan bakar domestik dengan Pertamina saat ini, Perseroan dapat melakukan pembayaran 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 utang subordinasi jangka panjang pada restrukturisasi utang yang terkini. Tidak adanya kepastian bahwa Perseroan akan mampu memenuhi pembayaran bahan bakar kepada Pertamina atau Pertamina akan melakukan restrukturisasi terhadap kewajiban yang telah jatuh tempo, dimana keduanya dapat memberikan dampak negatif yang bersifat material terhadap bisnis, kondisi keuangan, hasil usaha dan prospek Perseroan.

Pada tanggal 16 November 2009, Perseroan telah menerima Pemberitahuan Pemeriksaan Lanjutan Perkara dari Komisi Pengawas Persaingan Usaha ("KPPU") terkait dugaan kartel penetapan harga beban tambahan bahan bakar pesawat untuk tiket domestik.

Pada tanggal 4 Mei 2010, KPPU telah memutuskan perkara ini dan menyatakan Perseroan bersalah serta menghukum Perseroan untuk membayar denda sebesar Rp25 miliar dan ganti rugi sebesar Rp 162 miliar. Pada tanggal 17 Juni 2010 Perseroan mengajukan naik banding ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat. Pada tanggal 28 Februari 2011, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat mengabulkan permohonan keberatan yang diajukan oleh Perseroan dan membatalkan keputusan KPPU tanggal 4 Mei 2010 serta menghukum KPPU untuk membayar biaya perkara.

KPPU telah mengajukan upaya Kasasi atas Keputusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tersebut ke Mahkamah Agung Republik Indonesia. Perseroan juga telah mengajukan kontra memori kasasi pada tanggal 27 April 2011. Pada tanggal 27 Februari 2012, Mahkamah Agung Republik Indonesia memutuskan untuk menolak permohonan Kasasi dari KPPU.

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 Kuwait Petroleum, Singapore Petroleum, Adnoc, The Arabian Petroleum Supply Co. SA, British Petroleum Plc dan Shell Trading SDN BHD.

Jasa Boga Penerbangan

Entitas anak, Aerofood, yaitu entitas anak dari Aerowisata, menyediakan jasa boga penerbangan 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 boga penerbangandengan perusahaan penerbangan lokal atau perusahaan catering lokal, yang bersifat tahunan dan berlaku sebaliknya dengan ketentuan yang lazim digunakan dalam industri penerbangan.

Pendapatan dari usaha catering Perseroan meliputi pendapatan yang diperoleh oleh Aerofood sebagai penyedia jasa boga penerbangankepada maskapai pihak ketiga yang beroperasi dari Bandara Internasional Soekarno-Hatta.

MRO

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 entitas anak, dalam rangka mengkonsolidasikan dan mengintegrasikan pengoperasian teknis 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 DKUPPU, Federal Aviation Administration (FAA) selaku otoritas Amerika Serikat 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, General Electric dengan program *OnPoint* untuk mesin pesawat B737-800 dan Airbus A320-200 dan EGAT di bawah dengan program *Maintenance Cost Per Hour* untuk mesin pesawat Boeing 747-400.

Layanan Jasa Hotel

Entitas Anak, Aerowisata divisi *Hotels & Resorts* mengelola bisnis di bidang jasa pelayanan perhotelan, dan jasa manajemen hotel & konsultan bisnis. Aerowisata memiliki beberapa entitas anak dengan kepemilikan mayoritas, selain itu juga mendirikan perusahaan bersama pihak lain dalam mengembangkan bisnis bidang jasa pelayanan perhotelan dengan kepemilikan minoritas.

Secara total, Aerowisata memiliki dan mengelola 11 hotel dan 3 villa, terdiri dari 5 hotel dan 2 villa yang dimiliki dan dikelola oleh Aerowisata Hotel Management, serta 6 hotel dan 1 villa yang hanya bersifat sebagai pengelola dan tidak ada porsi kepemilikan Aerowisata. Portofolio bisnis Aerowisata Hotel & Resorts tersebar di Jakarta, Bandung, Bali, Lombok, Surabaya, Magelang, Makassar, dan Biak.

Layanan Biro Perjalanan

Entitas Anak Perseroan, Aerowisata, AeroGlobe, AJP, GOHA, GOHJ dan GOHK, mempromosikan paket liburan dan mengoperasikan usaha agen perjalanan yang masing-masing terletak di Indonesia, Korea, Jepang dan Australia serta berperan sebagai agen penjualan umum untuk maskapai penerbangan lain.

Jasa Transportasi

Entitas Anak Perseroan, Asyst, menyediakan jasa transportasi untuk awak pesawat dan grup wisatawan.

Layanan Teknologi Informatika

Entitas Anak, Asyst, melayani sistem teknis teknologi informasi, termasuk pelayanan konsultasi dan perawatan kepada maskapai penerbangan dan industri lainnya. Abacus menyediakan sistem dan solusi reservasi yang terkomputerisasi, termasuk penyewaan peralatan komputer dan penyediaan dukungan teknis untuk biro perjalanan yang menggunakan sistem reservasi yang terkomputerisasi.

H. 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, pasardan 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, Perseroan berusaha untuk memaksimalkan jumlah kursi terisi dan pendapatan tiap 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 analisa 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 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 *PROS Revenue Management System*, sebuah perangkat lunak sistem manajemen pendapatan yang digunakan oleh beberapa perusahaan penerbangan lainnya. Sistem tersebut menggunakan model prakiraan dan optimalisasi secara cepat yang dapat menganalisa permintaan pasar 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 (dengan menggunakan REMBRANDT dan pada Desember 2012 memperbaruinya dengan menggunakan PROS). PROS mempunyai fungsi yang lebih diantaranya kemampuan untuk mengelola GROUP dan O&D.

Pendapatan Perseroan dari jasa penumpang internasional dan domestik dan menghasilkan penumpang secara historis berkorelasi dengan kemampuan Perseroan untuk mengelola harga dan mengoptimalkan PLF serta beban tambahan bahan bakar pesawat yang mencerminkan fluktuasi harga bahan bakar pesawat. Sejak April 2010, Perseroan tidak lagi diizinkan untuk menerapkan beban tambahan bahan bakar di atas tarif tetap domestik kelas ekonomi yang ditetapkan oleh DJPU yang hanya dapat disesuaikan apabila harga bahan bakar 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 saat ini dalam proses pemutakhiran sistem manajemen pendapatan termasuk sistem pelayanan penumpang 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.

I. Pemasaran, Penjualan dan Reservasi

Jasa Penumpang

Pemasaran

Strategi pemasaran Perseroan adalah meningkatkan reputasi merek untuk dapat memperluas pangsa pasar penerbangan berpenumpang yang sedang berkembang di Indonesia dan meningkatkan pengenalan konsumen internasional terhadap reputasi merek Garuda Indonesia. Perseroan percaya bahwa "Garuda Indonesia" adalah merek yang diakui secara luas di Indonesia (berdasarkan *Indonesia Top Brand Survey* oleh Majalah Marketing dan *Frontier Consulting Group*) dan di regional Asia Tenggara (berdasarkan hasil survei di 3 negara (SIN, KUL, BKK) yang dilakukan oleh Nielsen Indonesia). Selain itu, Perseroan percaya 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 perusahaan penerbangan yang ditunjuk khusus sebagai delegasi budaya dan olahraga di Indonesia.

Program *Garuda Frequent Flyer* ("GFF"), dibentuk pada tahun 1999, adalah program yang pertama kali dibentuk oleh maskapai penerbangan di Indonesia. Per 31 Desember 2013, Perseroan memiliki sekitar 919.607 anggota yang terdaftar dalam program tersebut dengan persentase sekitar 30% dari total penumpang pada periode satu tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013. Perseroan percaya bahwa program GFF dapat meningkatkan loyalitas khususnya di kalangan penumpang tujuan bisnis dengan memberikan penghargaan berupa *mileages* pada setiap penerbangannya ataupun diperoleh dari hasil kerjasama perseroan dengan penyedia program lainnya seperti penerbit kartu kredit, hotel dan penyedia layanan telekomunikasi. *Mileages* yang dikumpulkan dapat ditukar menjadi tiket perjalanan gratis, atau peningkatan kelas penumpang pada penerbangan Perseroan dan penerbangan mitra Perseroan atau ditukar dengan barang tertentu pada penjualan barang di pesawat (*sales on board*).

Penjualan dan Distribusi

Perseroan memiliki jaringan kantor perwakilan sebanyak 41 kantor domestik dan 20 kantor internasional dan regional, dimana karyawannya adalah personil 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 Amsterdam. Dalam periode yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, sekitar 28,21% dari penjualan tiket penumpang berasal dari kantor penjualan Perseroan

Per 31 Desember 2013, Perseroan didukung agen perjalanan sekitar 7.829 agen (673 agen IATA dan 7.829 sub-agen) untuk penjualan rute domestik. Sedangkan untuk rute internasional, Perseroan didukung 8.306 agen IATA penjualan dan telah menunjuk 16 (enam belas) agen penjualan umum yang tersebar di 15 (lima belas) negara, termasuk Amerika Serikat, Kanada, Inggris 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 yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, penjualan tiket dari agen perjalanan telah menghasilkan sekitar 59,52% 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 tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, penjualan tiket online melalui *call center* dan *website* menghasilkan sekitar 7,43% dari total penjualan bersih untuk penumpang.

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 melalui pusat layanan kargo di 23 cabang. 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:

- Transportasi global dan perusahaan logistik, dengan jaringan penjualan yang luas di luar negeri untuk melayani kebutuhan perusahaan-perusahaan multinasional dan perusahaan yang bergerak di bidang ekspor dan impor;
- Perusahaan-perusahaan domestik dengan jaringan penjualan domestik yang luas; dan
- 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 bea cukai setempat.

Pesaing utama Perseroan untuk layanan kargo domestik adalah Lion Air dan di pasar kargo internasional adalah Singapore Airline, Malaysian Airlines, Korean Air, EVA Air dan China Airlines.

J. 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 dan alokasi khusus kursi pesawat untuk sesama mitra *code-sharing*.

Perseroan telah berhasil membentuk kemitraan *code-sharing* dengan berbagai perusahaan penerbangan internasional termasuk Royal Brunei Airlines Sdn. Bhd., China Airlines Limited, China Eastern Airlines, China Southern Airlines, Etihad Airways PJSC, Jet Airways, Kenya Airways Limited, Korean Air, Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (KLM Royal Dutch Airlines), SilkAir (Singapore) Private Limited, Philippine Airlines, Inc., Singapore Airlines, Turkish Airlines Inc., Vietnam Airlines Company Limited, Xiamen Airlines. Perseroan berkeyakinan bahwa, saat ini, Perseroan adalah satu-satunya maskapai penerbangan yang memiliki program kemitraan *code-sharing* yang eksklusif diantara perusahaan penerbangan Indonesia lainnya. Umumnya Perseroan menandatangani perjanjian *code-sharing* untuk melayani pasar yang dianggap penting ditinjau dari jaringan rute internasional yang saat ini dioperasikan oleh Perseroan, yang belum bisa dioperasikan sendiri karena 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 31 Desember 2013, Perseroan memiliki sekitar 846 penerbangan berjadwal yang dioperasikan oleh mitra *code-sharing* Perseroan setiap minggu, dan Perseroan mengoperasikan sekitar 499 penerbangan berjadwal *code-sharing* setiap minggunya.

K. Sistem Informasi Manajemen

Perseroan berkeyakinan bahwa sistem informasi memiliki andil yang sangat penting dalam bisnis Perseroan. Oleh karena itu Perseroan telah mengembangkan dan mengimplementasikan rencana utama teknologi informasi untuk memperkuat pondasi IT dan pengembangan IT selaras dengan strategi bisnis dalam rangka mendukung pertumbuhan bisnis Perseroan yang berkelanjutan.

Perseroan telah menerapkan strategi dan pengelolaan sistem informasi terhadap proses bisnis perseroan dengan beberapa diantaranya adalah 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 PSS akan diintegrasikan dengan seluruh anggota aliansi penerbangan Skyteam sehingga akan memberikan rute termurah yang direkomendasikan sistem kepada pelanggan Persero.
- Menyediakan teknologi informasi yang dibutuhkan untuk bergabung dalam aliansi penerbangan yaitu Skyteam sehingga memudahkan proses bisnis antara anggota skyteam dalam pengelolaan pelanggan yang tergabung dalam anggota Garuda Frequent Flyer (GFF) dan pelanggan pelanggan lainnya dalam Skyteam.
- Sistem *internet booking* atau sistem pemesanan melalui internet dan sistem pembayaran *online*, sistem yang menyediakan fasilitas untuk pemesanan secara *online* dan tiket elektronik (*e-ticket*), baik untuk pelanggan individu (B2C), pelanggan agen (B2T) dan pelanggan korporat (B2B).
- Sistem manajemen jaringan dan jadwal penerbangan, sistem 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 *yield* penumpang secara efektif;
- Sistem keuangan, sistem yang dirancang untuk membantu Perseroan menyiapkan konsolidasi 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 *Human Capital Management* (HCM), sistem yang melakukan otomatisasi proses-proses utama dari HCM, termasuk administrasi karyawan, penggajian, dan laporan hukum, untuk meningkatkan efisiensi dan mendukung aturan kepatuhan sesuai dengan perubahan peraturan internasional dan domestik.
- Sistem logistik termasuk *module-Auction*, *e-procurement* dan untuk pengadaan barang dan jasa di lingkungan Perseroan untuk menjamin proses pengadaan sesuai dengan prinsip *Good Corporate Governance* (GCG) transparan dan efisien.
- Sistem perawatan pesawat, MRO adalah aplikasi untuk memenuhi kebutuhan jasa pemeliharaan, MRO pesawat Garuda sesuai dengan standar perawatan pesawat termasuk 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 / IOCS*) yaitu sistem yang bertujuan untuk mengelola operasional penerbangan secara optimal yang meliputi rotasi penerbangan dan pengelolaan penjadwalan awak pesawat.
- Aplikasi *online fuel* Garuda ("FOGA") di seluruh kantor cabang agar memudahkan pengelolaan dan kontrol dari penggunaan bahan bakar pesawat dari setiap penerbangan.
- Infrastruktur komunikasi dengan teknologi berbasis IP baik untuk jaringan domestik dan internasional yang dapat meningkatkan efisiensi biaya dalam jaringan komunikasi.
- Enterprise Service Bus ("ESB") adalah suatu sistem untuk mendukung proses integrasi antar sistem untuk meningkatkan keandalan, integritas dan fleksibilitas sistem di Perseroan.
- Data Recovery Center ("DRC"), yaitu pusat 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.
- Sistem Informasi Manajemen Keamanan (SMKI) adalah suatu manajemen pengelolaan informasi perusahaan. Perseroan berkomitmen terhadap sistem informasi manajemen keamanan dengan ditandatangani SMKI oleh Direktur Utama. Dalam pengelolaan informasi berlandaskan SMKI, Perseroan akan patuh terhadap peraturan Perusahaan dan standar internasional di bidang teknologi komunikasi dan informasi.
- Solusi kargo integrasi, sistem yang menyediakan fasilitas untuk melakukan reservasi layanan kargo, tagihan melalui *airway bill*, inventori, pencarian/sistem kontrol untuk mengelola penerbangan, kapasitas, inventarisasi kargo dan manajemen keuangan dari pendapatan kargo.
- Sistem data perdagangan kargo, sistem yang dirancang untuk mengembangkan mengintegrasikan informasi yang berharga dari pasar dan data operasional Perseroan.

Perseroan juga segera menerapkan sistem manajemen hubungan pelanggan, yang bertujuan untuk pengelolaan yang lebih baik bagi hubungan Perseroan dengan pelanggannya yang tergabung dalam anggota GFF, yang keseluruhannya berjumlah 30% dari total penumpang untuk periode dua belas bulan yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013.

L. Persaingan Usaha

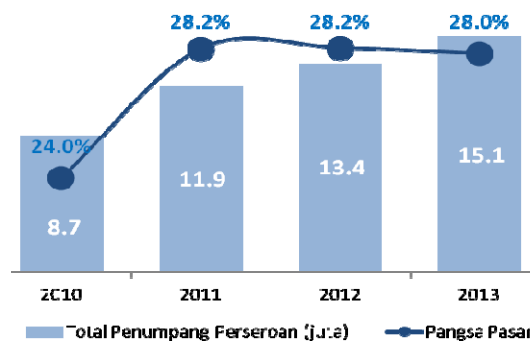
Industri penerbangan merupakan industri yang sangat dengan persaingan yang sangat ketat. Perseroan menghadapi berbagai tingkatan persaingan dari operator penerbangan FSC dan LCC di setiap pasar yang dilayani.

Dari waktu ke waktu, persaingan yang dihadapi Perseroan semakin ketat. Kemampuan manajerial untuk dapat menerapkan berbagai ragam harga yang ada pada waktu yang tepat di seluruh rute penerbangan baik domestik maupun internasional, untuk mendapatkan pendapatan maksimal pada tingkat isian pesawat yang optimal, dibantu sistem optimalisasi pendapatan, diperkirakan akan lebih dapat merealisasikan usaha pencapaian target pendapatan yang telah dikomitmenkan.

Perseroan dalam persaingan usaha yang semakin didominasi operator penerbangan LCC selain menghadapi operator sejenis ini, memaksa Perseroan untuk tetap dapat memberikan pelayanan prima sebagai FSC, sekaligus harus dapat beroperasi dengan pembiayaan yang efisien dan efektif sehingga Perseroan tetap berkelanjutan eksis dan berperforma positif.

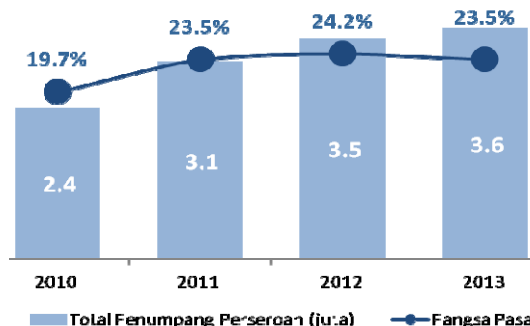
Salah satu strategi dalam menghadapi persaingan dalam industri penerbangan yang semakin ketat dan panas bersama dengan entitas anak Citilink. Perseroan dan Citilink bersama-sama masuk ke dalam kancah persaingan sebagai satu tim. Fungsi keberadaan Citilink yang merupakan operator penerbangan berbiaya murah dengan pelayanan standar salah satunya adalah untuk dapat menghadapi tekanan dari para operator penerbangan LCC.

Berdasarkan jumlah penumpang domestik pada rute-rute yang diterbangi Perseroan dari dan ke bandara Cengkareng, Denpasar, Surabaya, dan Makassar hingga akhir tahun 2013, Perseroan memiliki pangsa pasar sebesar 28% dengan jumlah penumpang sebanyak 15,1 juta penumpang dimana pada periode yang sama pada tahun 2012 dan 2011, pangsa pasar Perseroan adalah sebesar 28,2% dengan jumlah penumpang sebanyak 13,4 juta penumpang dan 28,2% dengan jumlah penumpang sebanyak 11,9 juta penumpang.



Sumber: PT Angkasa Pura I & II (CGK, DPS, SUB, UPG) dan Perseroan, 2014

Berdasarkan jumlah penumpang internasional pada rute-rute yang diterbangi Perseroan dari dan ke bandara Cengkareng, Denpasar, Surabaya, dan Makassar hingga akhir tahun 2013, Perseroan memiliki pangsa pasar sebesar 23,5% dengan jumlah penumpang sebanyak 3,6 juta penumpang dimana pada periode yang sama pada tahun 2012 dan 2011, pangsa pasar Perseroan adalah sebesar 24,2% dengan jumlah penumpang sebanyak 3,5 juta penumpang dan 23,5% dengan jumlah penumpang sebanyak 3,1 juta penumpang.



Sumber: PT Angkasa Pura I & II (CGK, DPS, SUB, UPG) dan Perseroan, 2014

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 International 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 seperti KLM, maupun yang melakukan penerbangan tidak langsung 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 merek yang lebih baik dan sistem reservasi yang dapat diakses secara luas. Selain itu, Perseroan juga menghadapi persaingan tambahan sebagai akibat dari aliansi global. Anggota aliansi global dapat menikmati manfaat/fasilitas tertentu seperti *code-sharing*, fasilitas ruang tunggu bandara bersama, manfaat bersama program *frequent flyer* dan peningkatan kekuatan merek.

Rute penerbangan internasional yang sangat kompetitif antara lain rute Jakarta - Singapura, Jakarta – Kuala Lumpur, Jakarta - Jeddah dan Denpasar-Perth.

b. Jasa Penerbangan Berjadwal untuk Penumpang – Rute Domestik

Perseroan adalah satu-satunya FSC bersertifikasi IOSA di Indonesia yang melayani penumpang di pasar domestik. Sebagai satu-satunya FSC yang bersertifikat, Perseroan berkeyakinan memiliki posisi merek yang kuat di domestik serta memiliki pelanggan premium (khususnya anggota GFF) yang loyal terhadap merek Perseroan (berdasarkan *List IOSA registered Airlines* oleh IATA (www.iata.org)). Untuk segmen LCC, Perseroan, melalui Citilink, bersaing dengan maskapai domestik seperti Lion Air, Air Asia 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 LCC dibandingkan dengan FSC, dapat menghasilkan profitabilitas yang lebih tinggi untuk LCC di tiket kelas ekonomi rute domestik selama periode puncak. Perseroan telah dan akan terus menghadapi persaingan dari moda transportasi lain, terutama transportasi darat untuk perjalanan domestik, termasuk kereta api dan jasa transportasi bus. Namun demikian tingkat persaingan dengan moda transportasi darat tersebut relatif kecil mengingat sekitar 90% dari rute domestik Perseroan memerlukan penerbangan antar pulau (melewati wilayah perairan). Rute penerbangan domestik yang sangat kompetitif meliputi rute seperti Jakarta - Denpasar, Jakarta - Surabaya, Jakarta – Medan, Jakarta – Balikpapan, 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 personal.

M. Pilot dan Awak Kabin

Perseroan mempekerjakan sebagian besar pilotnya yang direkrut langsung dari Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia dan Bali *International Flying Academy* (BIFA), lembaga pelatihan pilot terkemuka di Indonesia. Perseroan juga merekrut pilot dari sumber lain, termasuk melalui perekrutan pilot yang sudah berpengalaman 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 31 Desember 2013, rata-rata pengalaman pilot Perseroan adalah 15 tahun.

Perseroan memberikan pelatihan baik yang merupakan persyaratan profesi maupun tambahan pengayaan untuk pilot-pilotnya di unit *Learning and Development* sebagai pusat pelatihan yang dimiliki Perseroan di Jakarta, pusat pelatihan ini dilengkapi dengan simulator penerbangan untuk beberapa jenis pesawat seperti Simulator B737-300/400, B737-800, A330-200. 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 Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara (DKUPPU) yang berada dibawah Kementerian Perhubungan, 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 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 DKUPPU.

Saat ini, industri penerbangan Indonesia mengalami kekurangan pilot yang berpengalaman maka dengan menyesuaikan pada tipe pesawat tertentu. Perseroan berupaya untuk meningkatkan jumlah pilot-pilot yang direkrut khususnya dari luar negeri. Sejak tahun 2009, Perseroan memperoleh persetujuan untuk mempekerjakan pilot asing untuk satu tahun dan dapat diperpanjang dengan kontrak. Selain itu, dalam mengatasi kekurangan pilot Perseroan juga menjalankan program promosi internal para *co-pilot* untuk menjadi pilot melalui program kaderisasi kapten pilot dan dengan menyewa/kerjasama komersial pilot eksternal di Indonesia.

Strategi Perseroan untuk mempekerjakan karyawan eksternal termasuk dari operator pesawat internasional lain, dengan mempekerjakan pilot dan awak kabin asing untuk jangka pendek dan mempekerjakan pilot atau awak kabin dari maskapai penerbangan Indonesia lain, tetap memperhatikan kualifikasi yang dipersyaratkan regulator dan persyaratan internal Perseroan.

N. Keselamatan Penerbangan

Perseroan tunduk pada standar keselamatan dan keamanan penerbangan 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 sipil. 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 perawatan pesawat memenuhi standar yang telah ditetapkan. Anggota ICAO biasanya mengakui sertifikasi kepatuhan yang dikeluarkan oleh negara penerbit.

DKUPPU (Direktorat Kelaikan Udara & Pengoperasian Pesawat Udara) mempunyai yurisdiksi atas keselamatan operasional penerbangan, pemeliharaan dan standar pelatihan bagi seluruh maskapai penerbangan di Indonesia. DKUPPU 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 dan keamanan penerbangan. DKUPPU mewajibkan setiap maskapai penerbangan Indonesia untuk memberikan rekaman catatan keselamatan penerbangan kepada DKUPPU 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, DKUPPU melakukan inspeksi keselamatan secara berkala pada setiap maskapai penerbangan Indonesia. Kegagalan dalam memenuhi standar keselamatan dapat mengakibatkan denda atau sanksi administrasi lainnya bahkan pencabutan izin beroperasi (*Air Operator Certificate*). Perseroan telah mematuhi semua standar keselamatan dan keamanan penerbangan sipil serta arahan dan langkah-langkah yang telah ditetapkan DKUPPU 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 DKUPPU, Perseroan diwajibkan untuk mematuhi peraturan standar keselamatan yang ditentukan oleh otoritas penerbangan dari setiap negara yang merupakan negara tujuan penerbangan Perseroan, serta standar keselamatan dan keamanan internasional yang dikeluarkan oleh asosiasi seperti IATA. Perseroan diwajibkan untuk memperoleh sertifikasi dari pihak yang berwenang dari setiap negara yang merupakan tujuan penerbangan Perseroan. Karena maskapai penerbangan memiliki tanggung jawab untuk keselamatan penumpang dan barang, Perseroan juga memiliki risiko yang mungkin timbul sebagai akibat dari kegagalan memenuhi keselamatan penerbangan yang disebabkan oleh pihak bandara.

Perseroan berdedikasi untuk memastikan keselamatan dan keamanan penumpang dan menjaga kepatuhan terhadap semua undang-undang dan peraturan yang berlaku yang berhubungan dengan keselamatan dan keamanan 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 memastikan pemutakhiran serta pendistribusian manual keselamatan dan panduan pelatihan yang disetujui oleh DJPU kepada seluruh karyawan Perseroan. Perseroan secara berkala mengevaluasi efektivitas program keselamatan dan keamanan serta menjaga keahlian, pengalaman dan catatan keselamatan dari pilot Perseroan.

Perseroan telah mengambil langkah-langkah untuk mengeliminasi faktor-faktor yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan. Perseroan memiliki 0,25 rata-rata insiden per 1.000 keberangkatan pada tahun 2013. Hal ini merupakan pencapaian kinerja keselamatan yang terbaik dalam kurun waktu satu dekade. Sebuah "insiden penerbangan" oleh DKUPPU disebut sebagai suatu kejadian selain kecelakaan, yang berhubungan dengan kegiatan usaha operasional pesawat udara yang mempengaruhi atau dapat mempengaruhi keselamatan operasinya. DKUPPU belum menetapkan standar rasio insiden penerbangan yang dapat diterima.

Berbagai perjanjian *code-share* yang dimiliki Perseroan, termasuk perjanjian dengan Etihad Airways PJSC, Silk Air, China Airlines, China Southern Airlines, Korean Air, Malaysia Airlines, KLM Royal Dutch Airlines, Philippine Airlines, Singapore Airlines,

Turkish Airlines, Saudi Arabian Airlines dan Vietnam Airlines umumnya memerlukan mitra *code-share* untuk mengaudit masing-masing sistem manajemen keselamatan dan keamanan yang dimiliki. Audit keselamatan dan keamanan tersebut biasanya dilakukan sebelum memasuki perjanjian *code-share*. Pengakuan timbal balik atas standar keselamatan dan keamanan 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 IOSA (IATA Operational Safety Audit). Sesuai dengan persyaratan pendaftaran dari program IOSA, maskapai penerbangan diminta untuk memperbarui pendaftaran mereka secara berkala dua tahunan dengan melaksanakan pembaharuan sertifikasi IOSA melalui proses audit yang dilakukan oleh badan audit yang ditunjuk IATA. Perseroan adalah maskapai penerbangan Indonesia pertama yang terdaftar sebagai operator di bawah program IOSA sejak tahun 2008, dan registrasi terakhir telah diperbarui pada bulan April 2012. Registrasi tersebut akan berlaku sampai dengan bulan September 2014.

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 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 USD21.500.000 sehubungan dengan penghapusbukuanpesawat. Perseroan menerima suatu agregat sebesar USD22.900.000 sebagai kompensasi atas polis asuransi yang dimiliki.
- Pada tanggal 7 Maret 2007, Penerbangan Garuda Indonesia GA200 keluar landasan pacu saat mendarat di Bandara Internasional 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 kelalaian dari pilot, dimana pilot tidak menyadari beberapa peringatan otomatis yang disebabkan oleh kecepatan pendaratan yang berlebihan serta tidak sesuai dengan prosedur Perusahaan untuk membatalkan pendaratan. Pilot kemudian dihukum karena melakukan kelalaian kriminal, meskipun hukuman tersebut kemudian dibatalkan pada tahap banding. Terhitung tanggal 31 Desember 2012, Perseroan telah membayar kompensasi kepada penumpang dan keluarga penumpang yang meninggal sekitar USD82.400.000, dan Perseroan mengalami kerugian sebesar USD21.600.000 sehubungan dengan penghapusbukuan (*write-off*) pesawat, dan Perseroan telah menerima sejumlah USD104.063.000 juta sebagai kompensasi atas polis asuransi Perseroan.

Segala klaim yang disampaikan mengenai kecelakaan di atas telah diselesaikan.

O. Fasilitas dan Bangunan

Kantor Manajemen Perseroan berlokasi di Garuda City Bandara Internasional Soekarno-Hatta di Cengkareng, memiliki fasilitas meliputi hanggar, area katering dan layanan penerbangan terkait lainnya. Perseroan juga memiliki beberapa properti yang disediakan untuk perumahan kru perusahaan 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.

P. 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. Pengelolaan bahan berbahaya di tingkat Perseroan telah diatur secara garis besar dalam *Occupational Safety, Health, and Environment Management System* (OSH&E) Manual pada bab 4.1.3. sedangkan untuk kebisingan juga telah diatur dalam OSH&E Manual pada bab 4.3.1. Perseroan juga mematuhi peraturan lingkungan dan kebisingan di setiap negara dimana Perseroan memiliki rute destinasi penerbangan. Perseroan mematuhi aturan yang berlaku yang berkaitan dengan peraturan lingkungan dan kebisingan di Indonesia.

Dalam kebijakan mengenai Kesehatan dan Keselamatan Kerja serta Lingkungan yang telah dipublikasikan dan ditandatangani oleh President dan CEO Garuda Indonesia pada November 2013 disampaikan bahwa seluruh personil Perseroan, mitra bisnis, kontraktor, dan pemasok wajib mengupayakan tingkat tertinggi dari lingkungan kerja yang sehat dan aman, dengan secara terus menerus mempertahankan kegiatan operasional yang aman bagi lingkungan dengan mengurangi emisi dan sampah, menghemat energi dan melestarikan sumber daya alam lainnya. Sebagai salah satu wujud implementasinya, Perseroan telah mendapatkan Izin Mendirikan Bangunan (IMB) dari Walikota Tangerang untuk pembangunan Gedung Garuda City Center di Bandara Soekarno Hatta Cengkareng yang mencakup penghijauan, sumbu resapan, pengelolaan sampah dan melengkapi gedung dengan alat keselamatan bangunan dari bahaya kebakaran. Selain itu, GMF AeroAsia juga memiliki perizinan dari Badan Pengendalian Lingkungan Hidup Kota Tangerang terkait Dokumen Evaluasi Lingkungan Hidup Kegiatan Pemeliharaan dan Perbaikan Pesawat Terbang.

Pada tanggal Prospektus ini diterbitkan, Perseroan melalui entitas anaknya yaitu GMF AeroAsia, telah menyampaikan Laporan Pelaksanaan Rencana Pengelolaan Lingkungan (RKL) dan Rencana Pemantauan Lingkungan (RPL) untuk Tahun 2012 kepada Badan Lingkungan Hidup Daerah Pemerintahan Provinsi Banten pada tanggal 14 Juni 2012 berdasarkan Surat No. GMF/DCF/2060/2012.

Sebagai pemangku kepentingan di industri penerbangan, Perseroan telah berpartisipasi secara aktif menjalankan program-program untuk melestarikan lingkungan. Program-program yang dilakukan telah sejalan dengan *IATA Four Pillar Strategy (Improved Technology, Effective Operations, Efficient infrastructure, Positive Economic Measures)*, dimana strategi yang dirumuskan pada tahun 2007 ini bertujuan untuk mengurangi dampak terhadap lingkungan yang dihasilkan oleh industri penerbangan.

Perseroan memiliki rencana jangka panjang perusahaan yang dinamakan *Quantum Leap Program*. Sebagai kekuatan dalam pencapaian target *Quantum Leap*, Perseroan memiliki tujuh strategi penggerak, yang terdiri dari:

1. Domestic → Grow and dominate full service market.
2. International → Enormous upside potential.
3. LCC → Citilink to address the LCC opportunity.
4. Fleet → Expand, simplify and rejuvenate fleet.
5. Brand → Stronger brand, better product and services.
6. Cost Discipline → Efficient in cost structure compared to peers.
7. Human Capital → Right quality and right quantity.

Program-program lingkungan yang dilakukan oleh Perseroan tercakup dalam 3 penggerak utama; yaitu peremajaan armada, biaya efisiensi, dan penguatan *image* yang menjadi konsep dasar dari *Green Strategy*.

Peremajaan Armada

Perseroan tengah melakukan program pengembangan armada melalui penyederhanaan dan peremajaan pesawat secara signifikan dengan armada-armada baru seperti Airbus A330s, Boeing 737-800NG, Boeing 777-300 ER, CRJ1000 dan ATR72-600. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan kualitas pelayanan, efisiensi biaya operasi, menurunkan tingkat emisi, serta mengurangi tingkat kebisingan yang ditimbulkan dari penerbangan. Perseroan menargetkan rata-rata usia pesawat di bawah 6 tahun pada tahun 2015.

Sejalan dengan konsep ramah lingkungan, yang menjadikan aspek masyarakat, lingkungan, dan profitabilitas sebagai tiga fokus utama, maka hal ini juga menjadi perhatian Perseroan dalam menyusun strategi ramah lingkungan yang terdiri dari kampanye ramah lingkungan, aksi ramah lingkungan, dan tanggung jawab lingkungan. Program *Earth Hour*, reboisasi hutan-hutan di Taman Nasional Sebangau, konservasi anak penyu di Gili Trawangan Lombok dan Jalak Bali Mynah di Bali, Pembuatan lubang resapan biopori serta air dan konservasi energi di area perkantoran kantor pusat, merupakan beberapa contoh kegiatan/program yang telah dilakukan Perseroan dalam upaya menjaga dan melestarikan lingkungan. Selain itu, Perseroan juga mendukung pencanangan program dalam Rencana Aksi Nasional Penurunan Gas Rumah Kaca yang diusung oleh Kementerian Perhubungan RI dalam penggunaan *Bio Fuel* yang rencananya akan dilakukan trial pada tahun 2014.

Q. Hak Kekayaan Intelektual

Perseroan memiliki berbagai hak kekayaan intelektual yang berhubungan dengan kegiatan usaha Perseroan. Hak tersebut didapatkan pada kegiatan usaha Perseroan dan Entitas Asosiasi sebagai tambahan nilai pada pengadaan peralatan Perseroan yang sifatnya tidak eksklusif dan tidak boleh dialihkan.

Pada saat tanggal Prospektus diterbitkan, Perseroan dan Entitas Anak memiliki HAKI sebagaimana diuraikan dalam tabel di bawah ini:

No.	No. dan Tanggal Pendaftaran/Permohonan	Tanggal Penerimaan	Merek / Ciptaan	Kelas Barang/ Jasa	Pemilik/ Pemohon	Jangka Waktu
1.	021268	11 April 2001	Hak Cipta	Seni Motif "Flora Dasar Biru"	Perseroan	50 tahun
2.	021269	11 April 2001	Hak Cipta	Seni Motif "Flora Dasar Hijau"	Perseroan	50 tahun
3.	022676	29 Juli 2002	Hak Cipta	Seni Lukis "Stilasi Bunga Daerah Iklim Tropis Pada Pesawat"	Perseroan	50 tahun
4.	029343	20 Februari 2006	Hak Cipta	Program Komputer "Online Payment Garuda Indonesia"	Perseroan	50 tahun
5.	IDM000025157	29 Desember	Hak Merek	Penerbangan	Perseroan	10 tahun

No.	No. dan Tanggal Pendaftaran/Permohonan	Tanggal Penerimaan	Merek / Ciptaan	Kelas Barang/ Jasa	Pemilik/ Pemohon	Jangka Waktu
		2004	"Garuda Indonesia" Putih, Biru Tua, Hijau Hak Merek			
6.	IDM000025158	29 Desember 2004	"Garuda Indonesia" Biru Tua, Hijau, Hijau Muda, Putih Hak Merek	Penerbangan	Perseroan	10 tahun
7.	IDM000024226	22 Desember 2004	"Garuda Indonesia" Putih, Dark Blue, Dark Aqua Hak Merek	Penerbangan	Perseroan	10 tahun
8.	IDM000024227	22 Desember 2004	"Garuda Indonesia" Dark Blue, Light Aqua&Green Hak Merek	Penerbangan	Perseroan	10 tahun
9.	IDM000039596	4 November 2003	"Aero Cargo" Hitam, putih, hitam	Jasa-jasa transportasi, jasa cargo	PT Aero Jasa Cargo	10 tahun

Sumber: Perseroan, 2013

Berdasarkan tanda terima Perseroan tanggal 17 April 2013 yang telah diberi cap oleh Direktorat Jenderal Hak Kekayaan Intelektual Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia, Perseroan telah menyampaikan permintaan perpanjangan pendaftaran merek atas seluruh hak merek yang dimiliki oleh Perseroan.

R. Pengembangan Sumber Daya Manusia

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 perusahaan Perseroan dan nilai-nilai, termasuk efisiensi dan efektivitas, loyalitas, jiwa melayani pelanggan, kejujuran dan keterbukaan dan integritas. Perseroan percaya bahwa nilai-nilai ini akan memberikan bimbingan kepada karyawan Perseroan dalam bekerja untuk mencapai tujuan Perseroan.

Strategi Perseroan dalam mengembangkan sumber daya manusia dilaksanakan melalui Manajemen Sistem Sumber Daya Manusia, yang mencakup berbagai tahap pengembangan sumber daya manusia termasuk perencanaan, pengembangan, penciptaan sistem dan prosedur, manajemen karir dan perencanaan suksesi. Sistem ini 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 dan karir mereka. Selain itu, pengembangan program bagi pemimpin masa depan disusun melalui program pengembangan manajemen. Perseroan juga menerapkan imbalan yang terintegrasi dan sistem manajemen kinerja untuk memotivasi karyawan dalam memberikan usaha dan kemampuan sepenuhnya untuk mendukung kinerja Perseroan.

Pelatihan pegawai Perseroan dapat dibagi ke dalam 4 kategori yaitu pelatihan bisnis penerbangan, pelatihan awak pesawat, pelatihan operator penerbangan, dan pelatihan petugas operasi penerbangan.

Pelatihan Bisnis Penerbangan (Airline Business Training)

Pelatihan bisnis penerbangan merupakan unit penyelenggara pelatihan dengan ruang lingkup fungsi utama sebagai berikut:

1. Menyediakan kebutuhan pelatihan untuk pengembangan personil di semua direktorat dengan ruang lingkup pelatihan meliputi:
 - Pelatihan keniagaan
 - Pelatihan perkargoan
 - Pelatihan manajemen dan keuangan
 - Pelatihan umum
2. Pelatihan sinergi dengan Entitas Anak atau pemenuhan pelatihan personil Perseroan dan Entitas Anak.
3. Menyediakan pelatihan untuk agen perjalanan dan agen kargo atau pun institusi lain yang terkait dengan bisnis Perseroan.

Secara garis besar ruang lingkup pelatihan yang diselenggarakan dikategorikan sesuai dengan sifat kebutuhan pelatihan tersebut dengan pengelompokan sebagai berikut:

1. Pelatihan wajib oleh regulator dan persyaratan IOSA.
2. Pelatihan wajib oleh Perseroan.
3. Pelatihan tambahan
4. Pelatihan Ad-Hoc

Mengacu kepada standar penilaian unit *Learning & Development* tahun 2012 dan sejalan dengan strategi bisnis Perseroan, program kerja di tahun 2012 meliputi:

- Pelatihan tahunan
- Pelatihan pemasaran dan penjualan
- Penyelenggaraan pelatihan umum, manajemen, keuangan, dan jasa serta pelatihan terkait dengan *IOSA Certification*.
- Memfasilitasi kebutuhan pelatihan yang terkait dengan manajemen perubahan korporasi.
- Penugasan ahli pelatihan sebagai mitra usaha di direktorat dan/atau konsultan
- Penugasan Instruktur & analis pelatihan sebagai mitra konsultan.

Di tahun 2013 telah dilaksanakan pelatihan terkait dengan pelatihan bisnis penerbangan yaitu 10 jenis pelatihan dilaksanakan berdasarkan permintaan pegawai dan/atau unit dan 48 pelatihan baru dilaksanakan melalui *Training Need Analysis* 2012.

Sementara itu, dalam rangka implementasi muatan program akademi dalam kaitannya dengan pemenuhan latihan kepribadian dalam *Employee Development Plan* 2012, telah diselenggarakan program pelatihan terkait dengan *Employee Development Plan* (EDP).

Program pelatihan di pelatihan bisnis penerbangan pada tahun 2013 diikuti oleh total 12.331 peserta.

Pelatihan Awak Pesawat

Dalam rangka mendukung program Quantum Leap 2015, maka kebutuhan akan awak pesawat baik awak *cockpit* maupun awak kabin akan sangat tinggi sehingga akan menimbulkan tuntutan tidak hanya dari sisi jumlah personil namun juga dari segi kualitas.

Berkenaan dengan hal tersebut, unit Pelatihan Awak Pesawat telah melakukan serangkaian kegiatan proses belajar mengajar guna menghantarkan para lulusannya menjadi awak kabin yang handal dan profesional.

Proses pembelajaran di unit ini mengacu kepada kebutuhan dan strategi perusahaan yang harus dipenuhi dengan titik berat program adalah strategi perusahaan berupa 7 Drivers, tahapan Direktorat *Human Capital* dan Direktorat *Services* sebagai pengguna. Semua materi pembelajaran harus sesuai dengan "Program wajib dari regulator" serta "Program wajib dari Perseroan". Selain itu, materi penguatan-penguatan latihan kepribadian juga sangat diperlukan untuk membentuk sikap mental yang positif.

Departemen Pelatihan Awak Pesawat memiliki fungsi sebagai penyelenggara pendidikan dan pelatihan dengan ruang lingkup fungsi utama adalah menyediakan dan memenuhi serta melaksanakan (eksekusi) kebutuhan pelatihan untuk jajaran awak kabin Perseroan baik yang telah ada maupun bagi para calon awak kabin dengan lingkup pelatihan baik di bidang jasa maupun keamanan yang mengacu pada *Civil Aviation Safety Regulation (CASR) part 121*.

Dalam rangka menjalankan proses kegiatan belajar mengajar yang efektif maka peran SDM yang mengelola dan menjalankan kegiatan tersebut tentunya memiliki pengaruh yang sangat penting, dimulai dari peran dan fungsi Manajer Senior, Ahli Pelatihan, Instruktur, Analis Pelatihan dan Petugas Pelatihan yang dimaksimalkan dan diselaraskan dengan fungsi manajemen dalam organisasi (POAC).

Koordinasi dan kerja sama dengan penggunadalam hal ini unit layanan kabin terus ditingkatkan mengingat hampir 80 para instruktur adalah instruktur dari lapangan yang tentunya sangat terkait dengan penjadwalan terbang mereka.

Di tahun 2013 telah dilaksanakan 52 jenis pelatihan terkait dengan pelatihan awak pesawat yang terbagi dalam 481 kelas diikuti oleh 15.552 peserta.

Pelatihan Operator Penerbangan

Sasaran strategis yang dimiliki oleh pelatihan operator penerbangan terdiri dari *Excellent Training Delivery for Flight Operation Training Program*, *Support Corporate University in LMS*, *Improve Customer Satisfaction Index*, *All Training Product & Training Media Certified*, Penyelarasan Pemahaman Individu terhadap Strategi Perseroan, dan Mempercepat Pemahaman Budaya Fly-Hi.

Adapun program terkait dengan *flight operation training* meliputi Program Internalisasi Program Fly-Hi, *Conduct Effective Training Need Analysis, Cost Budget Match to Unit's Program, Develop Learning Modules, Simulator, Training Media & Facilities Improvement, Develop Associate Instructors, Develop Multi Competence Instructor, Develop Standard Learning Material, Optimizing Roles & Functions of Solution Partner, Training product & Training media compliance program, Effective Coaching & EDP realization, Sharing & Discipline*.

Perseroan telah merekrut 10 instruktur pilot guna memperlancar jalannya pelatihan dan sebagai antisipasi terhadap kemungkinan kemunduran training karena kekurangan instruktur. Selain dalam hal ketersediaan instruktur, unit pelatihan operator penerbangan juga turut membantu dalam ketersediaan tempat pelatihan dengan melakukan ekspansi dan bekerja samadengan beberapa tempat pelatihan baik di dalam maupun di luar negeri.

Inisiatif Pencapaian Program Kerja dari Pelatihan Operator Penerbangan adalah:

1. Efektivitas TNA

Menganalisis kebutuhan pelatihan yang berorientasi pada kemampuan kepribadian dan kompetensi teknis guna menunjang profesionalisme SDM perusahaan. Hasil analisa tersebut akan dijabarkan dalam bentuk kurikulum, silabus, dan materi siswa. Materi tersebut dapat disampaikan dengan menggunakan metode pembelajaran di kelas atau *e-Learning* bahkan dapat melalui seminar.

2. Program Penyelesaian Anggaran Biaya per Unit

Di dalam melaksanakan setiap pelatihan, pelatihan operator penerbangan mengacu pada biaya pelatihan agar sesuai dengan anggaran biaya yang telah ditetapkan.

3. Pengembangan Modul-Modul e-Learning

Untuk dapat mengurangi biaya pelatihan dan mengurangi ketidak efisienan waktu pembelajaran dari siswa penerbang, pelatihan operator penerbangan berinovasi dengan mengembangkan modul pembelajaran berbasis *e-Learning*. Metode pembelajaran *e-Learning* ini dapat mengubah cara belajar siswa menjadi lebih aktif. Siswa dapat mengunduh sendiri modul-modul pelatihan yang dibutuhkan dalam *website* yang dimiliki oleh *Garuda Indonesia Training Center*. Dalam *website* tersebut, masing-masing modul diunggah secara terpisah sesuai dengan trainingnya masing-masing. Modul-modul tersebut pun akan diperbaharui apabila mengalami pengembangan subjek atau materinya. Sehingga kualitas dari *module-Learning* tersebut tetap terjaga sesuai dengan standarisasi yang dimiliki.

4. Simulator

Untuk menjaga keberlangsungan pelatihan melalui simulator, pelatihan operator penerbangan terus melakukan upaya-upaya agar kehandalan simulator tetap terjaga sehingga kebutuhan pelatihan di tingkat korporat dapat terlaksana dengan baik. Dalam hal penambahan simulator yang sesuai dengan rencana penambahan armada Perseroan, pelatihan operator penerbangan sangat bergantung pada kebijakan Perseroan. Simulator yang telah ditambahkan dan Ready for Training (RFT) di 2013 adalah Simulator Boeing 737-800 NG dan Simulator Airbus A320-200, sedangkan Simulator CRJ1000 masih dalam proses instalment dan Simulator yang akan ditambahkan di tahun 2014 adalah Simulator ATR76-200.

5. Media Pelatihan dan Pengembangan Fasilitas

Untuk menjaga kualitas hasil pelatihan yang tinggi, pelatihan operator penerbangan menyediakan media pelatihan dan fasilitas pelatihan yang sesuai dengan kebutuhan pelatihan Perseroan. Pelatihan berbasis komputer adalah salah satu media yang selalu dijaga dan diikuti perkembangannya untuk menunjang perkembangan Perseroan.

6. Pengembangan Instruktur Senior

Untuk dapat mencegah terjadinya hambatan dalam keberlangsungan pelatihan yang dikarenakan jumlah instruktur yang tidak memadai, maka pelatihan operator penerbangan berinisiatif untuk mengembangkan instruktur senior. Hal tersebut dilakukan dengan cara membantu ketersediaan instruktur dengan merekrut kembali instruktur pilot yang pernah aktif mengajar sebelumnya.

7. Pengembangan Instruktur dengan Beragam Kompetensi

Guna mengurangi ketidak efisienan pilot yang mengajar pelatihan di darat, maka dilaksanakan pelatihan pengembangan kompetensi instruktur non-pilot agar instruktur pilot dapat fokus pada tugas utamanya sebagai penerbang.

8. Pengembangan Materi Pembelajaran Baku

Melakukan pengembangan materi-materi dalam metode *e-Learning*, materi presentasi, dan lembar kerjasiswa yang mengacu pada tuntutan regulasi (IATA, CASR, IOSA).

9. Optimalisasi Peran dan Fungsi Mitra Solusi

Untuk membantu Perseroan dalam menyediakan tenaga ahli di bidang tertentu yang tidak dapat difasilitasi oleh Perseroan, maka pelatihan operator penerbangan melakukan kerja sama dengan konsultan yang kompeten (DKUPPU).

10. Program Produk Pelatihan dan Kepatuhan Media Pelatihan

Alat pelatihan yang dimiliki pelatihan operator penerbangan selalu dijaga kelayakannya agar dapat terus digunakan dalam kegiatan pelatihan. Hal tersebut dilakukan agar tetap dapat memberikan pelatihan dengan kualitas terbaik.

11. Pengajaran Efektif dan Realisasi EDP

Untuk dapat meningkatkan kinerja pegawai, maka diberikan pengarahan kepada pegawai dalam pelaksanaan tugas dan tanggung jawab. Pengarahan tersebut diberikan agar pegawai dapat terus meningkatkan kinerjanya. Sedangkan realisasi EDP merupakan bentuk perwujudan dari EDP yang telah diisioleh masing-masing pegawai sesuai dengan kebutuhan mereka masing-masing.

12. Kebersamaan dan Kedisiplinan

Berbagi pengetahuan dilakukan untuk dapat saling memberikan informasi pengetahuan dalam lingkup pelatihan operator penerbangan maupun lainnya. Topik yang dipilih sebagai materi dalam berbagi pengetahuan dapat mencakup topik yang sedang marak dibicarakan ataupun mengenai pengetahuan yang dapat saling menunjang dalam hal pekerjaan.

Di tahun 2013 telah dilaksanakan 39 jenis training terkait dengan pelatihan operator penerbangan, yang terbagi dalam 637 kelas, dan diikuti oleh 5.642 peserta.

Pelatihan Petugas Operasi Penerbangan

Pelatihan Petugas Operasi Penerbangan adalah unit yang melaksanakan pelatihan di bidang *Flight Operations Officers* (FOO) baik untuk peserta yang berasal dari Perseroan, Entitas Anak dan pihak eksternal. Berdasarkan penugasan yang diberikan oleh manajemen di tahun 2012 ini, unit FOO juga mengakomodasi permintaan pelatihan untuk kebutuhan pelatihan di jajaran Tata Operasi Darat dan Direktorat Teknik Perseroan dalam rangka mendukung pencapaian sasaran perusahaan dengan mengacu pada ketentuan dan peraturan perundangan yang berlaku serta prinsip-prinsip *Good Corporate Governance*.

Di tahun 2013, beberapa inisiatif dilakukan oleh unit ini, yaitu:

- Melakukan pembahasan lebih intensif dengan para *Subject Matter Expert* (SME).
- Mengadakan pertemuan dengan semua unit terkait dengan finalisasi dan persiapan implementasi program *e-learning* tahun 2013.
- Berperan serta dalam *workshop* TPM 142 untuk memelihara dan memperbaharui TPM 142.
- Memastikan lengkapnya bukti-bukti yang menjadi temuan audit di tahun-tahun sebelumnya.
- Berkoordinasi dengan unit terkait dalam persiapan audit guna perpanjangan TPM 142.
- Sebagai nara sumber.

Di tahun 2013, jumlah training yang dilakukan adalah:

- Pelatihan yang dilaksanakan oleh *Calendar of Training* (COT): 107 program pelatihan.
- Pelatihan yang dilaksanakan di luar *Calendar of Training* (COT): 11 program pelatihan.
- Total program pelatihan: 118.

Training ini diikuti oleh 886 peserta yang berasal dari Perseroan, Entitas Anak, dan pihak eksternal.

E-Learning

E-Learning dijalankan di unit *Learning & Development* sebagai salah satu metode pembelajaran yang efektif untuk mendukung pemenuhan kriteria Garuda Indonesia *Corporate University* (CU). *E-Learning* terfokus pada upaya membangun organisasi pembelajar yaitu dengan menerapkan paradigma pembelajaran yang berorientasi pada *Learner*. *E-Learning* ditujukan agar proses pembelajaran menjadi efektif dan efisien sehingga dapat mendukung pencapaian program *Quantum Leap* 2015.

Dalam implementasinya, salah satu upaya yang dilakukan untuk mencapai tujuan tersebut adalah pengembangan modul-modul yang interaktif sehingga peserta pelatihan mendapatkan pengalaman belajar yang fleksibel dan independen tanpa mengurangi kualitas dari isi materi yang disampaikan sehingga tujuan dari suatu pembelajaran tetap terjaga dengan baik. Pada tahun 2013 modul yang sudah dihasilkan tercatat sebanyak 227 modul, mengalami peningkatan dibandingkan dengan 77 modul di tahun 2012.

Knowledge Management

Perseroan menerapkan *Knowledge Management* (KM) sebagai salah satu upaya untuk memenuhi kriteria pembangunan Garuda Indonesia Corporate University (CU). Fokus pada upaya membangun organisasi pembelajaran, KM ditujukan untuk menghilangkan kesenjangan pengetahuan yang dibutuhkan dalam pencapaian *Quantum Leap* 2015 melalui analisis pengetahuan yang dibutuhkan dan pengetahuan yang saat ini dimiliki perusahaan. Selain itu banyaknya pegawai yang saat ini memasuki masa pensiun juga semakin meningkatkan kebutuhan perusahaan untuk menerapkan KM, dalam upaya mengakuisisi pengetahuan yang mudah dimengerti yang dimiliki pegawai tersebut untuk dijadikan aset perusahaan.

Dalam implementasinya, salah satu upaya yang dilakukan untuk mencapai tujuan tersebut adalah berbagi pengembangan budaya. Para pegawai khususnya yang telah memiliki banyak pengalaman dan pengetahuan, membagikan pengalaman dan pengetahuannya melalui kegiatan sesi berbagi pengetahuan yang dihadiri oleh pegawai lainnya. Pengalaman dan pengetahuan tersebut kemudian didokumentasikan dalam bentuk dokumentasi pengetahuan untuk didistribusikan kepada seluruh pegawai melalui distribusi surat elektronik maupun informasi korporasi dalam bentuk majalah pengetahuan. Melalui program ini, diharapkan pengalaman dan pengetahuan tersebut dapat diketahui dan dipahami oleh seluruh pegawai untuk kemudian diterapkan dalam pekerjaan sehari-hari.

Selain pengalaman dan pengetahuan yang dimiliki selama masa kerja, seorang pegawai juga dapat membagikan pengetahuan yang diperolehnya dari kegiatan seminar, studi banding, maupun pelatihan. Selain kegiatan sesi berbagi pengetahuan, upaya Perseroan melakukan akuisisi terhadap pengetahuan pegawainya juga dilakukan melalui implementasi *Knowledge Management System* (KMS). Sebagai salah satu aplikasi teknologi informasi, KMS ditujukan untuk mengakuisisi pengetahuan pegawai secara online sehingga seorang pegawai dengan waktu kerja yang cukup padat akan dapat dengan mudah memperoleh dan membagikan pengetahuannya.

Secara keseluruhan, manajemen pengetahuan di Perseroan sudah berjalan dengan baik didukung oleh pengembangan sistem KM. Selain mempersiapkan sistem, infrastruktur seperti buku petunjuk dan kebijakan juga sudah disiapkan dengan baik agar seluruh aktifitas KM berjalan secara sempurna di Perseroan. Kerja sama yang baik antar unit berperan penting dalam perjalanan KM di Perseroan, khususnya ketika menghadapi kegiatan-kegiatan tertentu.

S. Prospek Usaha

Industri penerbangan di Asia Pasifik telah berkembang pesat selama 10 tahun terakhir. RPK di Asia Pasifik tumbuh sebesar 6,8%, lebih besar dibandingkan dengan RPK di Amerika Utara dan Eropa yang mengalami pertumbuhan masing-masing sebesar 3,0% dan 6,1%. Jumlah permintaan jasa penerbangan di Asia Pasifik hampir sebesar permintaan di Amerika Utara dan sekitar sepertiga dari total permintaan jasa penerbangan di dunia. Asia Pasifik diperkirakan akan menjadi pasar terbesar di dunia untuk industri penerbangan, dengan proyeksi tingkat pertumbuhan tahunan sebesar 6,5% untuk periode 2012-2032. Kombinasi pertumbuhan sosial-ekonomi, geografi dan infrastruktur, serta liberalisasi industri penerbangan di Asia Pasifik merupakan faktor pendorong utama dalam pertumbuhan industri penerbangan (Sumber: *The Boeing Company, Current Market Outlook Report* 2013-2032).

Indonesia merupakan negara dengan perekonomian terbesar di Asia Tenggara. Sebagai negara kepulauan dengan 242 juta warga negara yang tersebar di 6.000 pulau, didukung oleh pertumbuhan PDB dengan CAGR sebesar 15% dari tahun 2007-2012, dan diperkirakan akan tumbuh dengan CAGR sebesar 6% dari tahun 2012-2018, Indonesia memiliki potensi pasar yang besar (Sumber: *IMF World Economic Outlook Database*, 2013).

Dengan tingkat usia rata-rata 26 tahun, profil demografi di Indonesia didominasi oleh kelompok usia muda dan produktif. Total populasi pada kelompok usia produktif, antara 20-54 tahun, mencapai 52,6%. Populasi pada kelompok usia produktif akan meningkatkan basis pertumbuhan konsumen, dan akan berkontribusi terhadap sumber daya manusia yang mendukung pertumbuhan ekonomi di masa depan (Sumber: CEIC, 2013). Pertumbuhan ekonomi Indonesia dalam jangka panjang akan didukung oleh pertumbuhan permintaan domestik yang kuat. Sebagian besar pertumbuhan ekonomi Indonesia didorong oleh pertumbuhan kelas menengah dengan perkembangan dari 11,7% menjadi 27,9% dari jumlah populasi tahun 2007-2012 (Sumber: *Economics Intelligence Unit*, 2013).

Dibandingkan dengan negara lain, lalu lintas udara di Indonesia masih merupakan bagian kecil dari jumlah penduduk di Indonesia (Sumber: *International Civil Aviation Organization 2012 Annual Report, IMF World Economic Outlook*). Dengan peningkatan tingkat pendapatan dan biaya transportasi udara menjadi lebih terjangkau, diharapkan transportasi udara dapat menjadi substitusi dari transportasi darat. Jumlah pengguna transportasi udara telah berkembang jauh lebih cepat daripada transportasi laut dan kereta api selama tahun 2003-2011 (Sumber: Badan Pusat Statistik, 2012).

Lalu lintas penerbangan udara di Indonesia secara keseluruhan telah mengalami pertumbuhan dengan CAGR sebesar 14,2% pada tahun 2005-2012 (Sumber: Badan Pusat Statistik, 2013). Pertumbuhan permintaan domestik merupakan faktor utama pertumbuhan penumpang di Indonesia, dengan peningkatan jumlah pengunjung internasional dan wisatawan juga telah berkontribusi dalam peningkatan jumlah penumpang penerbangan udara. Penerbangan domestik diperkirakan akan tumbuh seiring dengan pertumbuhan PDB dan akan menjadi pendorong utama pertumbuhan maskapai penerbangan di Indonesia.

IX. IKHTISAR DATA KEUANGAN PENTING

Tabel-tabel di bawah ini menggambarkan ikhtisar data keuangan penting dari Perseroan berdasarkan Laporan keuangan konsolidasian Perseroan untuk tahun yang berakhir pada tanggal-tanggal 31 Desember 2013, 2012, 2011, 2010 dan 2009.

Laporan keuangan konsolidasian Perseroan untuk tahun dan pada yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 yang seluruhnya tercantum dalam Prospektus ini dan telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Eny (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) akuntan publik independen, berdasarkan standar auditing yang ditetapkan oleh Institut Akuntan Publik Indonesia (IAPI), dengan pendapat Wajar Tanpa Pengecualian dan laporan keuangan konsolidasian Perseroan untuk dan pada tahun-tahun yang berakhir tanggal 31 Desember 2012, 1 Januari 2012/31 Desember 2011, 31 Desember 2010 dan 2009 yang seluruhnya tercantum dalam Prospektus ini dan telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Eny (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) akuntan publik independen, berdasarkan standar auditing yang ditetapkan oleh Institut Akuntan Publik Indonesia (IAPI), dengan pendapat Wajar Tanpa Pengecualian dengan paragraf penjelasan mengenai penerapan PSAK 10 (Revisi 2010), Pengaruh Perubahan Kurs Valuta Asing dan menyajikan kembali laporan keuangan konsolidasian tahun-tahun sebelumnya atas perubahan tersebut serta penjelasan mengenai pelaksanaan kuasi-reorganisasi Perseroan pada tanggal 1 Januari 2012 sesuai dengan PSAK No 51 (revisi 2003) akuntansi kuasi-reorganisasi.

LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN

(dalam USD)

Uraian	2013	2012	Kuasi Reorganisasi 2011		2010	2009
			Sesudah	Sebelum		
ASET LANCAR						
Kas dan setara kas	475.260.630	325.784.942	417.252.577	417.252.577	130.951.315	183.243.777
Aset keuangan lancar lainnya	-	-	-	-	-	1.170.213
Piutang usaha						
Pihak-pihak berelasi	4.034.966	5.085.143	41.207.537	41.207.537	31.621.930	25.063.244
Pihak ketiga	135.946.397	124.385.955	134.212.244	134.212.244	107.797.712	88.406.329
Piutang lain-lain	8.745.081	7.877.613	3.431.179	3.431.179	6.252.917	1.680.585
Persediaan – bersih	90.328.457	83.443.877	86.580.138	79.264.516	67.408.623	36.776.964
Uang muka dan biaya dibayar di muka	89.243.446	84.809.542	71.886.980	71.886.980	70.416.120	68.069.562
Pajak dibayar dimuka	15.574.946	5.179.146	2.696.115	2.696.115	7.612.898	14.408.315
Jumlah Aset Lancar	819.133.923	636.566.218	757.266.770	749.951.148	422.061.515	418.818.989
ASET TIDAK LANCAR						
Dana perawatan pesawat dan uang jaminan	617.623.057	461.933.812	340.844.829	328.921.176	244.361.189	174.663.607
Uang muka pembelian pesawat	500.366.436	497.157.419	227.454.292	227.454.292	118.832.859	190.546.379
Investasi pada entitas asosiasi	17.459.916	16.517.489	15.509.391	14.986.715	14.138.616	13.074.595
Aset pajak tangguhan	26.209.085	11.462.857	27.260.144	27.260.144	40.311.170	33.465.818
Aset tetap - setelah dikurangi akumulasi penyusutan sebesar USD 1.026.833.500 per 31 Desember 2013, USD 948.246.186 per 31 Desember 2012, USD 845.526.138 per 31 Desember 2011, USD 838.014.106 per 1 Januari 2011/ 31 Desember 2010, dan USD 906.371.542 per 1 Januari 2010/31 Desember 2009	863.098.897	798.079.135	667.662.863	643.008.375	682.630.571	717.129.518
Properti investasi	22.020.790	18.912.898	18.230.877	18.230.877	19.200.175	18.044.239
Aset tak berwujud – bersih	6.822.881	7.217.106	3.886.349	3.886.349	1.271.320	1.504.214
Beban tangguhan – bersih	7.219.535	1.319.027	1.900.685	2.565.924	5.764.998	41.925.501
Aset lain-lain – bersih	73.830.432	68.831.805	67.953.994	66.741.809	73.024.933	52.213.005
Jumlah Aset Tidak Lancar	2.134.651.029	1.881.431.548	1.370.703.424	1.333.055.661	1.199.535.831	1.242.566.876
JUMLAH ASET	2.953.784.952	2.517.997.766	2.127.970.194	2.083.006.809	1.621.597.346	1.661.385.865
LIABILITAS JANGKA PENDEK						
Utang bank	45.222.668	5.651.251	639.391	639.391	35.226.303	23.258.997
Utang usaha						
Pihak-pihak berelasi	122.293.726	83.773.489	52.124.703	52.124.703	52.299.031	68.352.831
Pihak ketiga	83.892.550	89.696.142	63.036.417	63.036.417	76.062.105	66.427.698
Utang lain-lain	16.271.886	16.669.543	26.550.366	26.550.366	30.948.255	27.871.841
Utang pajak	17.037.776	20.407.652	12.630.711	12.630.711	9.883.820	8.065.378
Beban akrual	160.967.081	169.268.165	159.392.656	159.392.656	131.011.042	146.734.466
Pendapatan diterima dimuka	169.265.396	162.270.578	158.862.887	158.862.887	100.400.165	78.350.731
Uang muka diterima	20.534.373	20.417.066	8.753.128	8.753.128	2.026.319	5.207.017

(dalam USD)

Uraian	2013	2012	Kuasi Reorganisasi 2011		2010	2009
			Sesudah	Sebelum		
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun:						
Pinjaman jangka panjang	280.075.641	106.125.048	80.354.353	80.354.353	31.515.310	136.780.561
Liabilitas sewa pembiayaan	53.268.680	58.132.590	54.552.395	54.552.395	60.388.440	90.481.458
Liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	15.060.990	21.795.528	28.937.597	28.937.597	40.574.018	42.060.267
Jumlah Liabilitas Jangka Pendek	983.890.767	754.207.052	645.834.604	645.834.604	570.334.808	693.591.245
LIABILITAS JANGKA PANJANG						
Liabilitas jangka panjang - setelah dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun:						
Pinjaman jangka panjang	324.619.850	294.822.442	185.858.816	185.858.816	179.869.018	108.071.155
Liabilitas sewa pembiayaan	138.482.264	148.220.008	139.707.314	139.707.314	194.422.982	251.783.851
Liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	55.191.260	30.536.262	26.490.740	26.490.740	23.383.434	30.311.879
Utang Obligasi	162.850.383	-	-	-	-	-
Liabilitas pajak tangguhan	16.987.753	15.019.898	3.559.838	3.559.838	1.246.717	1.806.277
Liabilitas imbalan kerja	128.743.051	152.987.113	156.236.485	156.236.485	154.070.790	133.782.032
Liabilitas tidak lancar lainnya	25.871.507	7.244.913	2.521.236	2.521.236	1.608.921	7.149.591
Jumlah Liabilitas Jangka Panjang	852.746.068	648.830.636	514.374.429	514.374.429	554.601.862	532.904.785
EKUITAS						
Modal ditempatkan dan disetor	1.146.031.889	1.146.031.889	1.146.031.889	2.291.936.892	2.049.030.852	2.049.030.852
Tambahan modal disetor	4.548.037	4.548.037	4.548.037	113.067.035	4.088.301	4.088.301
Opsi saham	2.770.970	1.148.451	-	2.278.677	-	-
Saldo laba (defisit)						
- Dicadangkan	5.529.919	-	-	-	-	-
- Sebelum dicadangkan	118.391.074	110.598.370	-	(1.385.459.977)	(1.449.327.706)	(1.490.739.031)
Pendapatan komprehensif lainnya	(161.593.912)	(149.237.597)	(183.804.332)	(100.010.418)	(108.485.498)	(128.316.048)
Ekuitas yang dapat diatribusikan kepada pemilik	1.115.677.977	1.113.089.150	966.775.594	921.812.209	495.305.949	434.064.074
Kepentingan non pengendali	1.470.140	1.870.928	985.567	985.567	1.354.727	825.761
JUMLAH EKUITAS	1.117.148.117	1.114.960.078	967.761.161	922.797.776	496.660.676	434.889.835
JUMLAH LIABILITAS DAN EKUITAS	2.953.784.952	2.517.997.766	2.127.970.194	2.083.006.809	1.621.597.346	1.661.385.865

Laporan Laba Rugi Komprehensif Konsolidasian

(dalam USD)

Uraian	31 Desember				
	2013	2012	2011	2010	2009*)
PENDAPATAN USAHA					
Penerbangan berjadwal	3.170.086.191	2.887.250.744	2.580.538.964	1.767.651.183	1.320.687.740
Penerbangan tidak berjadwal	215.965.887	269.091.577	246.459.221	223.988.121	249.756.384
Lainnya	330.024.508	316.126.641	269.330.220	176.183.952	162.194.805
JUMLAH PENDAPATAN USAHA	3.716.076.586	3.472.468.962	3.096.328.405	2.167.823.256	1.732.638.929
BEBAN USAHA					
Operasional penerbangan	2.244.840.144	1.908.975.113	1.750.918.352	1.166.717.224	832.941.839
Tiket, penjualan dan promosi	335.842.135	317.443.935	265.239.707	196.343.216	160.057.420
Pemeliharaan dan perbaikan	288.213.715	288.853.664	248.166.721	227.925.347	181.557.521
Pelayanan penumpang	283.500.861	263.949.418	261.326.123	180.527.733	137.937.471
Bandara	266.998.356	240.479.502	222.389.175	168.479.572	140.360.206
Administrasi dan umum	218.772.364	213.737.827	198.258.565	172.197.597	141.575.109
Operasional hotel	33.758.910	25.809.070	6.957.658	5.969.631	4.914.832
Operasional transportasi	19.816.371	18.290.868	16.282.577	11.458.940	9.076.373
Operasional jaringan	18.007.374	16.883.310	13.579.030	9.775.109	7.926.407
JUMLAH BEBAN USAHA	3.709.750.230	3.294.422.707	2.983.117.908	2.139.394.369	1.616.347.178
BEBAN (PENDAPATAN) LAIN-LAIN					
Kerugian (keuntungan) selisih kurs	(47.928.641)	(9.449.819)	3.749.339	280.457	12.349.474
Lain-lain	(2.193.278)	19.423.970	17.113.570	(38.318.856)	24.433.677
Bersih	(50.121.919)	9.974.151	20.862.909	(38.038.399)	36.783.151
LABA USAHA	56.448.275	168.072.104	92.347.588	66.467.286	79.508.600

(dalam USD)

Uraian	31 Desember				
	2013	2012	2011	2010	2009*)
Bagian laba bersih asosiasi	1.860.416	1.927.546	1.648.960	1.858.620	1.211.747
Pendapatan keuangan	10.347.000	6.755.823	22.738.090	6.320.849	8.721.517
Beban keuangan	(59.840.088)	(25.224.919)	(19.801.370)	(18.160.905)	(25.805.265)
LABA SEBELUM PAJAK	8.815.603	151.530.554	96.933.268	56.485.850	63.636.599
MANFAAT (BEBAN) PAJAK	2.384.777	(40.687.981)	(32.707.732)	(16.627.510)	37.364.925
LABA BERSIH TAHUN BERJALAN	11.200.380	110.842.573	64.225.536	39.858.340	101.001.525
LABA KOMPREHENSIF LAIN					
Peningkatan revaluasi aset tetap – bersih	14.647.651	46.729.409	10.145.598	20.361.421	32.231.531
Selisih kurs karena penjabaran laporan keuangan	(26.863.018)	(3.845.700)	(1.167.245)	5.127.912	15.037.467
Pendapatan yang belum direalisasikan atas transaksi lindung nilai	-	-	-	-	984.725
Pajak penghasilan terkait	1.580.507	(8.316.974)	(503.273)	(3.817.254)	(5.918.019)
Jumlah laba (rugi) komprehensif lain-lain - bersih	(10.634.860)	34.566.735	8.475.080	21.672.079	42.335.705
JUMLAH LABA KOMPREHENSIF	565.520	145.409.308	72.700.616	61.530.419	143.337.230
LABA YANG DAPAT DIATRIBUSIKAN KEPADA:					
Pemilik entitas induk	11.038.843	110.598.370	63.867.730	39.569.795	100.916.029
Kepentingan non pengendali	161.537	244.203	357.806	288.545	85.496
LABA BERSIH TAHUN BERJALAN	11.200.380	110.842.573	64.225.536	39.858.340	101.001.525
JUMLAH LABA KOMPREHENSIF YANG DAPAT DIATRIBUSIKAN KEPADA					
Pemilik entitas induk	966.308	144.523.947	73.069.776	61.001.453	142.987.773
Kepentingan non pengendali	(400.788)	885.361	(369.160)	528.966	349.457
Jumlah laba rugi komprehensif	565.520	145.409.308	72.700.616	61.530.419	143.337.230
Laba per Saham Dasar dan Dilusian	0,00049	0,00488	0,0029	0,0022	0,0055

*) Penyajian dalam USD disajikan oleh manajemen

Rasio – Rasio Keuangan

Uraian	2013	2012	2011	2010	2009
RASIO PERTUMBUHAN					
Pendapatan Usaha	7,02%	12,15%	42,83%	25,12%	-13,59%
Beban Usaha	10,75%	10,00%	42,95%	27,11%	-12,42%
Laba (Rugi) Usaha	-66,41%	82,00%	38,94%	-16,40%	-32,41%
Laba (Rugi) Bersih	-89,90%	72,58%	61,13%	-60,54%	17,53%
Jumlah Aset	17,31%	18,33%	28,45%	-2,39%	11,22%
Jumlah Liabilitas	30,90%	20,93%	3,14%	-8,28%	-5,99%
Jumlah Ekuitas	0,20%	15,21%	85,80%	14,20%	129,90%
RASIO USAHA					
Laba (Rugi) Usaha / Pendapatan Usaha	1,52%	4,84%	2,98%	3,07%	4,59%
Laba (Rugi) Bersih / Pendapatan Usaha	0,30%	3,19%	2,07%	1,84%	5,83%
Laba (Rugi) Usaha / Jumlah Ekuitas	5,05%	15,07%	10,01%	13,38%	18,28%
Laba (Rugi) Bersih / Jumlah Ekuitas	1,00%	9,94%	6,96%	8,03%	23,22%
Laba (Rugi) Bersih / Jumlah Aset	0,38%	4,40%	3,08%	2,46%	6,08%
RASIO KEUANGAN					
Aset Lancar / Liabilitas Jangka Pendek	83,25%	84,40%	116,12%	74,00%	60,38%
Jumlah Liabilitas / Jumlah Ekuitas	164,40%	125,84%	125,73%	226,50%	282,02%
Jumlah Liabilitas / Jumlah Aset	62,18%	55,72%	55,70%	69,37%	73,82%

Rasio Keuangan Perjanjian Kredit Atau Kewajiban Lainnya dan Pemenuhannya**1. Rasio Keuangan Berdasarkan Perjanjian Pendanaan 6-unit A330-300 dengan *Export Credit Agencies* dan *Commercial Lenders***

Rasio Keuangan yang Harus Dijaga oleh Perseroan	Rasio Keuangan Perseroan pada tanggal 31 Desember 2013
<i>Debt Ratio</i> ^{a)} tidak melebihi 5,00x	6,28x
<i>Coverage Ratio</i> ^{b)} tidak kurang dari 1,30x	1,13x
<i>Capex Ratio</i> ^{c)} tidak lebih dari 2,5%	1,2%

a) *Debt Ratio* berarti (a) Utang Keuangan Perseroan dan 8x Pembayaran Sewa dibagi dengan (b) EBITDAR Perseroan

b) *Coverage Ratio* berarti (a) EBITDAR Perseroan dibagi dengan (b) Pembayaran Pokok, Bunga dan Pembayaran Sewa

c) *Capex Ratio* yaitu (a) Belanja Modal Perseroan tidak terkonsolidasi dibagi dengan (b) Jumlah Pendapatan Operasional Perseroan tidak terkonsolidasi

Pembayaran Sewa dalam hal ini berarti jumlah keseluruhan sewa dan pembayaran sewa dibayar pada semua aset sewa dari Perseroan, termasuk pesawat sewa operasi tetapi, tidak termasuk pembayaran berdasarkan Sewa Pembiayaan

2. Rasio Keuangan Berdasarkan Perjanjian Kredit dengan Bank Rakyat Indonesia

Rasio Keuangan yang Harus Dijaga oleh Perseroan	Rasio Keuangan Perseroan pada tanggal 31 Desember 2013
DER tidak melebihi 500%	165%

DER berarti (a) Nilai Buku Utang Perseroan dibagi dengan (b) Nilai Buku Ekuitas Perseroan

3. Rasio Keuangan Berdasarkan Perjanjian Kredit Sindikasi dan Kreditur Lainnya

Rasio Keuangan yang Harus Dijaga oleh Perseroan	Rasio Keuangan Perseroan pada tanggal 31 Desember 2013
<i>Debt Ratio</i> ^{a)} tidak melebihi 5,75x	5,55x
<i>Coverage Ratio</i> ^{b)} tidak kurang dari 1,05x	1,13x
<i>Cash Ratio</i> ^{c)} tidak kurang dari 5,00%	12.80%

a) *Debt Ratio* berarti (a) Utang Keuangan Perseroan dikurangi Kas dan Setara Kas ditambah 8x Pembayaran Sewa dibagi dengan (b) EBITDAR Perseroan

b) *Coverage Ratio* berarti (a) EBITDAR Perseroan dibagi dengan (b) Pembayaran Pokok, Bunga dan Pembayaran Sewa

c) *Cash Ratio* berarti (a) Kas dan Setara Kas dibagi dengan (b) Pendapatan Operasional Perseroan

Pembayaran Sewa dalam hal ini berarti jumlah keseluruhan sewa dan pembayaran sewa dibayar pada semua aset pesawat sewa dari Perseroan, termasuk pesawat sewa operasi tetapi, tidak termasuk (a) pembayaran berdasarkan Sewa Pembiayaan dan (b) pembayaran yang dilakukan berdasarkan sewa operasi jangka pendek sehubungan dengan (i) operasi sewa pesawat haji Perseroan dan (ii) "penerbangan VVIP".

PERSEROAN TELAH MEMENUHI SEMUA RASIO KEUANGAN YANG DIPERSYARATKAN DALAM PERJANJIAN UTANG PERSEROAN, KECUALI PADA TANGGAL 31 DESEMBER 2013, COVERAGE RATIO PERSEROAN DAN DEBT RATIO YANG DIPERSYARATKAN OLEH ECA. PERSEROAN TELAH MEREVU PERJANJIAN ECA DAN MENYIMPULKAN BAHWA TERLAMPAUINYA BATASAN-BATASAN *FINANCIAL COVENANTS* TIDAK MENYEBABKAN PINJAMAN PERSEROAN MENJADI JATUH TEMPO SEKETIKA DAN TERUTANG.

X. EKUITAS

Tabel berikut di bawah ini menggambarkan posisi ekuitas Perseroan berdasarkan Laporan keuangan konsolidasian Perseroan untuk tahun dan yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013 yang seluruhnya tercantum dalam Prospektus ini dan telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Eny (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) akuntan publik independen, berdasarkan standar auditing yang ditetapkan oleh Institut Akuntan Publik Indonesia (IAPI), dengan pendapat Wajar Tanpa Pengecualian dan laporan keuangan konsolidasian Perseroan untuk dan pada tahun-tahun yang berakhir tanggal 31 Desember 2012 dan 1 Januari 2012/31 Desember 2011, yang seluruhnya tercantum dalam Prospektus ini dan telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Eny (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) akuntan publik independen, berdasarkan standar auditing yang ditetapkan oleh Institut Akuntan Publik Indonesia (IAPI), dengan pendapat Wajar Tanpa Pengecualian dengan paragraf penjelasan mengenai penerapan PSAK 10 (Revisi 2010), Pengaruh Perubahan Kurs Valuta Asing dan menyajikan kembali laporan keuangan konsolidasian tahun-tahun sebelumnya atas perubahan tersebut serta penjelasan mengenai pelaksanaan kuasi-reorganisasi Perseroan pada tanggal 1 Januari 2012 sesuai dengan PSAK No 51 (revisi 2003) akuntansi kuasi-reorganisasi.

(dalam USD)

Uraian	31 Desember			
	2013	2012	2011 Sesudah Kuasi	2011 Sebelum Kuasi
Modal ditempatkan dan disetor	1.146.031.889	1.146.031.889	1.146.031.889	2.291.936.892
Tambahan modal disetor	4.548.037	4.548.037	4.548.037	113.067.035
Opsi saham	2.770.970	1.148.451	-	2.278.677
Saldo laba (defisit)				
Dicadangkan	5.529.919			
Belum dicadangkan	118.391.074	110.598.370	-	(1.385.459.977)
Pendapatan komprehensif lainnya	(161.593.912)	(149.237.597)	(183.804.332)	(100.010.418)
Ekuitas yang dapat diatribusikan kepada pemilik	1.115.677.977	1.113.089.150	966.775.594	921.812.209
Kepentingan non pengendali	1.470.140	1.870.928	985.567	985.567
Jumlah Ekuitas	1.117.148.117	1.114.960.078	967.761.161	922.797.776

Tidak terdapat perubahan struktur permodalan Perseroan yang terjadi setelah laporan keuangan terakhir.

XI. 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 Rapat Umum Pemegang Saham 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 secara bertahap.

Para pemegang saham baru yang berasal PUT I ini akan memperoleh hak-hak yang sama dan sederajat dengan pemegang saham lama Perseroan, termasuk hak untuk menerima dividen.

Dalam hal *negative covenant*, Perseroan tidak memiliki pembatasan pihak ketiga yang dapat mempengaruhi pembagian dividen Perseroan.

XII. PERPAJAKAN

Pajak Penghasilan atas dividen saham akan dikenakan sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku. Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia No. 36 Tahun 2008 Tentang Perubahan Keempat Atas Undang-Undang No. 7 tahun 1983 tentang Pajak Penghasilan, dividen atau bagian keuntungan 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 dengan syarat:

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 paling rendah 25% (dua puluh lima persen) dari jumlah modal yang disetor.

Sesuai dengan Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 234/PMK-03/2009 tanggal 29 Desember 2009 tentang Bidang Penanaman Modal Tertentu Yang Memberikan Penghasilan Kepada Dana Pensiun Yang Dikecualikan Sebagai Objek Dari Pajak 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.

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 14 Tahun 1997 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah No.41 tahun 1994 tentang Pajak Penghasilan Atas Penghasilan Dari Transaksi Penjualan Saham di Bursa Efek, telah 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 dipungut Pajak Penghasilan sebesar 0,1% (satu per seribu) 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% (lima per seribu) dari nilai seluruh saham pendiri yang dimilikinya pada saat Penawaran Umum Perdana.
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. 36 tahun 2008.
4. Berdasarkan Pasal 23.a.1 Undang-Undang No. 36 Tahun 2008, dividen yang berasal dari saham, baik yang diperdagangkan di Pasar Modal maupun yang tidak, yang terutang atau dibayarkan kepada Wajib Pajak Dalam Negeri atau bentuk usaha tetap, dipotong PPh Pasal 23 sebesar 15% (lima belas persen) dari jumlah bruto.
5. Berdasarkan Pasal 17.2.c Undang-Undang No. 36 Tahun 2008, dividen yang dibagikan kepada wajib pajak orang pribadi dalam negeri dipotong PPh Pasal 4 (2) sebesar 10% dan bersifat final.

Peraturan Pemerintah atas penghasilan dari transaksi penjualan saham di bursa efek di atas juga berlaku untuk Dana Pensiun yang pendiriannya telah disahkan oleh Menteri Keuangan Republik Indonesia.

Sesuai dengan Undang-Undang No. 36 tahun 2008 dan Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 2009 tentang Pajak Penghasilan atas Dividen yang diterima atau diperoleh Wajib Pajak Orang Pribadi dalam negeri maka penghasilan berupa dividen yang diterima atau diperoleh Wajib Pajak Orang Pribadi dalam negeri dikenai pajak penghasilan sebesar 10% dan bersifat final.

Dividen yang diterima atau diperoleh pemegang saham wajib pajak dalam negeri selain dari pihak-pihak yang memenuhi syarat di atas dan bentuk usaha tetap dari wajib pajak luar negeri dikenakan Pajak Penghasilan sesuai pasal 23 Undang-Undang No.36 tahun 2008. Perusahaan yang membayar dividen harus memotong pajak penghasilan pasal 23 sebesar 15% (lima belas persen) dari jumlah bruto sesuai dengan pasal 23 Undang-Undang Pajak Penghasilan. Pemotongan pajak penghasilan pasal 23 ini merupakan kredit pajak untuk pajak penghasilan tahunan yang terutang oleh pemegang saham wajib pajak dalam negeri dan bentuk usaha tetap.

Dividen yang dibayar atau terutang 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 Peraturan Direktur Jenderal Pajak Nomor PER-24/PJ/2010 tanggal 30 April 2010 tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Pajak Nomor PER-61/PJ./2009 Tentang Tata Cara Penerapan Persetujuan Penghindaran Pajak Berganda, dapat memperoleh fasilitas tarif yang lebih rendah dengan ketentuan harus menyerahkan Dokumen Surat Keterangan Domisili (SKD) sebagaimana ditetapkan dalam Lampiran II (Form - DGT 1) atau Lampiran III (Form - DGT 2) Peraturan Direktur Jenderal Pajak tersebut sebelum berakhirnya batas waktu penyampaian SPT Masa untuk masa pajak terutangnya pajak. Form-DGT 2 yang telah disahkan oleh pejabat pajak yang berwenang dari negara mitra P3B berlaku selama 12 (dua belas) bulan.

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 24 Tahun 2000, dokumen sehubungan dengan penjualan saham terutang bea meterai. Pada saat ini, bea meterai dikenakan sebesar Rp6.000 untuk transaksi di atas Rp1.000.000 dan sebesar Rp3.000 untuk transaksi dibawah Rp1.000.000. Bea meterai ini terutang pada saat dokumen dipergunakan.

Perseroan telah menyetorkan dan melaporkan pajak penghasilan badan sesuai dengan peraturan perpajakan yang berlaku di Indonesia berdasarkan prinsip *self-assessment*. Fiskus dapat menetapkan atau mengubah pajak-pajak tersebut dalam jangka waktu tertentu sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Kewajiban Perpajakan Perseroan

Sebagai Wajib Pajak, 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 undang-undang dan peraturan perpajakan yang berlaku. Sampai dengan tanggal prospektus ini diterbitkan, Perseroan tidak memiliki tunggakan pajak. Perhitungan pajak penghasilan badan untuk tahun yang berakhir adalah suatu perhitungan sementara yang dibuat untuk tujuan akuntansi dan dapat berubah pada waktu Perseroan menyampaikan Surat Pemberitahuan Tahunan (SPT) pajaknya.

Pemenuhan Kewajiban Perpajakan

Per 31 Desember 2013, Perseroan telah menyetorkan dan melaporkan seluruh kewajiban pajaknya sebagai berikut:

(dalam miliar Rupiah)	
Keterangan	Jumlah
Pajak Penghasilan Pasal 29	-
Pajak Penghasilan Pasal 4 ayat 2	8.080.042.918
Pajak Penghasilan Pasal 21	228.102.812.095
Pajak Penghasilan Pasal 25	41.030.613.869

CALON PEMESAN HMETD DALAM PUT I INI DIHARAPKAN UNTUK BERKONSULTASI DENGAN KONSULTAN PAJAK MASING-MASING MENGENAI AKIBAT PERPAJAKAN YANG TIMBUL DARI PEMBELIAN, PEMILIKAN MAUPUN PENJUALAN HMETD YANG DIPEROLEH MELALUI PUT I INI.



XIII. LEMBAGA DAN PROFESI PENUNJANG PASAR MODAL

Lembaga dan Profesi Penunjang Pasar Modal yang berpartisipasi dalam rangka Penawaran Umum Terbatas I ini adalah sebagai berikut:

Konsultan Hukum : Assegaf Hamzah & Partners

Menara Rajawali Lantai 16
Jl. Dr. Ide Anak Agung Gde Agung Lot 5.1 Kawasan Mega Kuningan,
Jakarta 12950 - Indonesia

Telp. : 021 – 2555 7800
Fax. : 021 – 2555 7899

No. STTD: No. 43/BL/STTD-KH/2007 tanggal 13 September 2007 atas nama Bono Daru Adji
Keanggotaan Asosiasi : Himpunan Konsultan Hukum Pasar Modal No. 200720
Pedoman Kerja: Standar Profesi Konsultan Hukum Pasar Modal Lampiran dari Keputusan Himpunan Konsultan Hukum Pasar Modal No. KEP.01/HKHPM/2005 tanggal 18 Februari 2005 sebagaimana diubah dengan Keputusan Himpunan Konsultan Hukum Pasar Modal No. KEP.04/HKHPM/XI/2012 tanggal 6 Desember 2012.

Ditunjuk oleh Perseroan berdasarkan surat No. GARUDA/TIM-PRIVATISASI/2006/2013 tanggal 19 Desember 2013.

Tugas Pokok:

Memberikan Pendapat Hukum mengenai Perseroan dalam rangka Penawaran Umum Terbatas I ini. Konsultan Hukum melakukan uji tuntas dari segi hukum atas fakta yang mengenai Perseroan dan keterangan lain yang berhubungan dengan itu sebagaimana disampaikan oleh Perseroan. Hasil uji tuntas dari segi hukum telah dimuat dalam Laporan Uji Tuntas Dari Segi Hukum yang menjadi dasar dari Pendapat Hukum. Tugas lainnya adalah meneliti informasi yang dimuat dalam Prospektus sepanjang menyangkut segi hukum.

**Akuntan Publik : Osman Bing Satrio & Eny
(anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited)**

The Plaza Office Tower – lantai 32
Jalan MH Thamrin Kav 28 – 30
Jakarta 10350

Keanggotaan Asosiasi	: Ikatan Akuntan Indonesia
No. Keanggotaan Asosiasi	: 1010 atas nama Muhammad Irfan
No. STTD	: 344/ PM/ STTD-AP/2003 tanggal 8 Agustus 2003
Pedoman Kerja	: Standar Akuntansi Keuangan di Indonesia dan Standar Profesional Akuntan Publik (SPAP)

Ditunjuk oleh Perseroan berdasarkan surat No. DS/PERJ/WA-3575 tanggal 24 Juli 2013

Tugas Pokok:

Fungsi utama Akuntan Publik dalam rangka PUT I 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.

Notaris : **Kantor Notaris Fathiah Helmi, S.H.**
 Graha Irama, Lantai 6 Ruang 6C
 Jl. H.R. Rasuna Said X-1 Kav. 1&2 Kuningan
 Jakarta 12950
 Telp. : (62-21) 52907304
 Fax. : (62-21) 5261136

No. Ikatan Notaris Indonesia : 011.003.027.260958 atas nama Fathiah Helmi, S.H.
 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.

Ditunjuk oleh Perseroan berdasarkan surat No.GARUDA/TIM-PRIVATISASI/20021/2014 tanggal 19 Februari 2014.

Ruang lingkup tugas Notaris selaku profesi penunjang dalam rangka Penawaran Umum Terbatas I ini antara lain adalah Membuat akta-akta perjanjian dan membuat Berita Acara Rapat Umum Luar Biasa Pemegang Saham sehubungan dengan PUT I ini sesuai dengan Saham sehubungan dengan PUT I ini sesuai dengan Peraturan Jabatan Notaris dan Kode Etik Notaris.

Biro Administrasi Efek (BAE) : **PT Datindo Entrycom**
 Puri Datindo – Wisma Sudirman
 Jl. Jend. Sudirman Kav. 34-35
 Jakarta 10220 – Indonesia

No. STTD : Kep 16/PM/1991 tanggal 19 April 1995.
 Keanggotaan Asosiasi : Asosiasi Biro Administrasi Efek Indonesia (ABI)
 Pedoman Kerja : Peraturan Pasar Modal dan Bapepam dan LK

Perseroan menunjuk Datindo Entrycom berdasarkan Surat No. GARUDA/TIM-PRIVATISASI/20027/2013 tanggal 19 Desember 2013.

Tugas Pokok:

Tugas dan tanggung jawab BAE dalam Penawaran Umum Terbatas I ini, sesuai Peraturan Pasar Modal yang berlaku, antara lain menentukan Daftar Pemegang Saham Perseroan (DPS) yang berhak atas HMETD, mendistribusikan Sertifikat Bukti HMETD atau HMETD dalam bentuk elektronik ke dalam Penitipan Kolektif di PT Kustodian Sentral Efek Indonesia (KSEI), menerima permohonan pelaksanaan HMETD, dan melakukan rekonsiliasi dana atas pembayaran permohonan tersebut dengan bank yang ditunjuk oleh Perseroan, melakukan proses penjatahan atas pemesanan pembelian saham tambahan, melaksanakan proses penerbitan dan pendistribusian saham dalam bentuk warkat maupun dalam bentuk elektronik ke dalam Penitipan Kolektif di KSEI serta melaksanakan proses pendistribusian Formulir Konfirmasi Penjatahan dan pengembalian uang pemesanan pembelian saham kepada Pemesan serta menyusun laporan PUT I sesuai peraturan yang berlaku.

Lembaga dan Profesi Penunjang Pasar Modal yang terlibat dalam PUT I Perseroan dengan ini menyatakan bahwa tidak memiliki hubungan Afiliasi dengan Perseroan, baik secara langsung maupun tidak langsung sebagaimana ditentukan dalam UUPM.

Halaman ini sengaja dikosongkan

XIV. LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN DAN LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN PERSEROAN

Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Eny (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited), akuntan publik independen, berdasarkan standar auditing yang ditetapkan oleh Institut Akuntan Publik Indonesia (IAPI), dengan pendapat Wajar Tanpa Pengecualian.

Halaman ini sengaja dikosongkan



Garuda Indonesia

SURAT PERNYATAAN DIREKSI
TENTANG TANGGUNG JAWAB
ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
PER 31 DESEMBER 2013 DAN 2012 SERTA UNTUK
TAHUN YANG BERAKHIR PADA 31 DESEMBER 2013
DAN 2012

DIRECTOR'S STATEMENT LETTER
RELATING TO THE RESPONSIBILITY ON THE
CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
AS OF DECEMBER 31, 2013 AND 2012 AND FOR
YEARS ENDED DECEMBER 31, 2013 AND 2012

**PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk DAN ENTITAS ANAK/
PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk AND ITS SUBSIDIARIES**

Kami yang bertanda tangan di bawah ini/ *We the undersigned:*

- | | |
|---|---|
| 1. Nama/ <i>Name</i> | : Emirsyah Satar |
| Alamat kantor/ <i>Office address</i> | : Garuda Indonesia Building
Jl. Kebon Sirih No. 44
Jakarta 10110 Indonesia |
| Alamat domisili sesuai KTP atau kartu identitas lain/
<i>Domicile as stated in ID card</i> | : Jl. Mutiara Blok A29 RT009/RW09
Kelurahan Grogol Utara - Kecamatan Kebayoran Lama
Jakarta Selatan |
| Nomor telepon/ <i>Phone number</i> | : +62-21-55915671 |
| Jabatan/ <i>Position</i> | : Direktur Utama/ <i>President & CEO</i> |
| 2. Nama/ <i>Name</i> | : Handrito Hardjono |
| Alamat kantor/ <i>Office address</i> | : Garuda Indonesia Building
Jl. Kebon Sirih No. 44
Jakarta 10110 Indonesia |
| Alamat domisili sesuai KTP atau kartu identitas lain/
<i>Domicile as stated in ID card</i> | : Bona Indah VII B.7/ 22
Lebak Bulus – Cilandak
Jakarta Selatan |
| Nomor telepon/ <i>Phone number</i> | : +62-21-25601307 |
| Jabatan/ <i>Position</i> | : Direktur Keuangan/ <i>EVP Finance</i> |

menyatakan bahwa/ *state that:*

- | | |
|--|--|
| 1. Bertanggung jawab atas penyusunan dan penyajian laporan keuangan konsolidasian; | 1. <i>Responsible for the preparation and presentation of the consolidated financial statements;</i> |
| 2. Laporan keuangan konsolidasian telah disusun dan disajikan sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan (SAK) di Indonesia; | 2. <i>The consolidated financial statements have been prepared and presented in accordance with Indonesian Financial Accounting Standards (SAK);</i> |
| 3. a. Semua informasi dalam laporan keuangan konsolidasian dan informasi tambahan telah dimuat secara lengkap dan benar; | 3. a. <i>All information contained in the consolidated financial statements and supplementary information is complete and correct;</i> |
| b. Laporan keuangan konsolidasian dan informasi tambahan tidak mengandung informasi atau fakta material yang tidak benar; dan tidak menghilangkan informasi atau fakta material; | b. <i>The consolidated financial statements and supplementary information do not contain misleading material information or facts, and do not omit material information and facts;</i> |
| 4. Bertanggung jawab atas sistem pengendalian intern dalam Perusahaan. | 4. <i>Responsible for the Company's internal control system.</i> |

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya.

This statement letter is made truthfully.

Atas nama dan mewakili Direksi/ *For and on behalf of the Board of Directors*
Jakarta, 10 Maret / March 10, 2014

0140276  140383
Emirsyah Satar  Handrito Hardjono 
Direktur Utama/ *President & CEO* Direktur Keuangan/ *EVP Finance*

Halaman ini sengaja dikosongkan

Laporan Auditor Independen

No. GAR114 0105 GIA OS

Pemegang Saham, Dewan Komisaris dan Direksi

PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk

Kami telah mengaudit laporan posisi keuangan konsolidasian PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk dan entitas anak tanggal 31 Desember 2012 serta laporan laba rugi komprehensif konsolidasian, laporan perubahan ekuitas konsolidasian dan laporan arus kas konsolidasian untuk tahun yang berakhir pada tanggal tersebut. Laporan keuangan adalah tanggung jawab manajemen Perusahaan. Tanggung jawab kami terletak pada pernyataan pendapat atas laporan keuangan konsolidasian berdasarkan audit kami.

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 konsolidasian yang kami sebut di atas menyajikan secara wajar, dalam semua hal yang material, posisi keuangan konsolidasian PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk dan entitas anak tanggal 31 Desember 2012 dan konsolidasian hasil usaha, serta arus kas untuk tahun yang berakhir pada tanggal tersebut sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan Indonesia.

Efektif 1 Januari 2012, Perusahaan dan entitas anak telah menerapkan Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) 10 (revisi 2010), Pengaruh Perubahan Kurs Valuta Asing.

Seperti dijelaskan pada Catatan 52 atas laporan keuangan konsolidasian, Perusahaan melaksanakan kuasi-reorganisasi pada tanggal 1 Januari 2012 sesuai dengan Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan No. 51 (revisi 2003), Akuntansi Kuasi-Reorganisasi.

Independent Auditors' Report

No. GAR114 0105 GIA OS

The Stockholders, Boards of Commissioners and Directors

PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk

We have audited the accompanying consolidated statement of financial position of PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk and its subsidiaries as of December 31, 2012, and the related consolidated statement of comprehensive income, consolidated statement of changes in equity, and consolidated statement of cash flows for the year then ended. There consolidated financial statements are the responsibility of the Company's management. Our responsibility is to express an opinion on these consolidated financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with auditing standards established by the Indonesian Institute of Certified Public Accountants. Those standards require that we plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation. We believe that our audit provides a reasonable basis for our opinion.

In our opinion, the consolidated financial statements referred to above present fairly, in all material respects, the consolidated financial position of PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk and its subsidiaries as of December 31, 2012, and the consolidated result of their operations and their cash flows for the year then ended, in conformity with Indonesian Financial Accounting Standards.

Effective January 1, 2012, the Company and its subsidiaries adopted the Statement of Financial Accounting Standard (PSAK) 10 (revised 2010), The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates.

As discussed in Note 52 to the consolidated financial statements, the Company carried out a quasi-reorganization as of January 1, 2012 in accordance with the Statement of Financial Accounting Standards No. 51 (revised 2003), Accounting for Quasi Reorganization.

Osman Bing Satrio & Eny

Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited, a UK private company limited by guarantee, and its network of member firms, each of which is a legally separate and independent entity. Please see www.deloitte.com/about for a detailed description of the legal structure of Deloitte Touche Tohmatsu Limited and its member firms.

Osman Bing Satrio & Eny

Kami yakin bahwa bukti audit yang telah kami peroleh adalah cukup dan tepat untuk menyediakan suatu basis bagi opini audit kami.

Opini

Menurut opini kami, laporan keuangan konsolidasian terlampir menyajikan secara wajar, dalam semua hal yang material, posisi keuangan konsolidasian PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk. dan entitas anak pada tanggal 31 Desember 2013, serta kinerja keuangan konsolidasian dan arus kas untuk tahun yang berakhir pada tanggal tersebut sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan di Indonesia.

Hal Lain

Audit kami atas laporan keuangan konsolidasian Perusahaan dan entitas anak pada tanggal 31 Desember 2013 dan untuk tahun yang berakhir pada tanggal tersebut dilaksanakan dengan tujuan untuk merumuskan suatu opini atas laporan keuangan konsolidasian tersebut secara keseluruhan. Informasi keuangan Perusahaan (entitas induk) terlampir, yang terdiri dari laporan posisi keuangan tanggal 31 Desember 2013, serta laporan laba rugi komprehensif, laporan perubahan ekuitas, dan laporan arus kas untuk tahun yang berakhir pada tanggal tersebut, dan catatan atas investasi pada entitas anak dan asosiasi (secara kolektif disebut sebagai "Informasi Keuangan Entitas Induk"), yang disajikan sebagai informasi tambahan terhadap laporan keuangan konsolidasian terlampir, disajikan untuk tujuan analisis tambahan dan bukan merupakan bagian dari laporan keuangan konsolidasian terlampir yang diharuskan menurut Standar Akuntansi Keuangan di Indonesia. Informasi Keuangan Entitas Induk merupakan tanggung jawab manajemen serta dihasilkan dari dan berkaitan secara langsung dengan catatan akuntansi dan catatan lainnya yang mendasarinya yang digunakan untuk menyusun laporan keuangan konsolidasian terlampir. Informasi Keuangan Entitas Induk telah menjadi objek prosedur audit yang diterapkan dalam audit atas laporan keuangan konsolidasian terlampir berdasarkan Standar Audit yang ditetapkan oleh Institut Akuntan Publik Indonesia. Menurut opini kami, Informasi Keuangan Entitas Induk disajikan secara wajar, dalam semua hal yang material, berkaitan dengan laporan keuangan konsolidasian terlampir secara keseluruhan.

Laporan ini diterbitkan dengan tujuan untuk dicantumkan dalam prospektus sehubungan dengan rencana Penawaran Umum Terbatas I Perusahaan di Bursa Efek Indonesia, serta tidak ditujukan, dan tidak diperkenankan untuk digunakan, untuk tujuan lain.

We believe that the audit evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our audit opinion.

Opinion

In our opinion, the accompanying consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the consolidated financial position of PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk. and its subsidiaries as of December 31, 2013, and their consolidated financial performance and cash flows for the year then ended, in conformity with Indonesian Financial Accounting Standards.

Other Matters

Our audit of the accompanying consolidated financial statements of the Company and its subsidiaries as of December 31, 2013 and for the year ended, were conducted for the purpose of forming an opinion on such consolidated financial statements as a whole. The accompanying financial information of the Company (Parent Entity), which comprises the statement of financial position as of December 31, 2013, and the statement of comprehensive income, statement of changes in equity, and statement of cash flows for the year then ended, and notes on investment in subsidiaries and associates (collectively referred to as the "Parent Entity Financial Information"), which is presented as supplemental information to the accompanying consolidated financial statements, is presented for purposes of additional analysis and is not a required part of the accompanying consolidated financial statements under Indonesian Financial Accounting Standards. The Parent Entity Financial Information is the responsibility of management and was derived from and relates directly to the underlying accounting and other records used to prepare the accompanying consolidated financial statements. The Parent Entity Financial Information has been subjected to the auditing procedures applied in our audit of the accompanying consolidated financial statements in accordance with Standards on Auditing established by the Indonesian Institute of Certified Public Accountants. In our opinion, such Parent Entity Financial Information is fairly stated in all material respects, in relation to the accompanying consolidated financial statements taken as a whole.

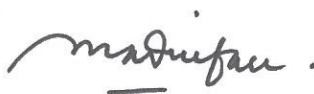
This report has been prepared solely for inclusion in the prospectus in connection with the proposed public offering of the Rights Issue I of the Company on Indonesia Stock Exchange, and is not intended to be, and should not be, used for any other purposes.

Osman Bing Satrio & Eny

Sebelum laporan ini, kami telah menerbitkan laporan No. GA114 0026 GIA FAN tanggal 30 Januari 2014 atas laporan keuangan konsolidasian PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk. dan entitas anak untuk tahun yang berakhir 31 Desember 2013 dengan pendapat wajar tanpa pengecualian. Dalam Rangka Penawaran Umum Terbatas I, Perusahaan telah menerbitkan kembali laporan keuangan konsolidasian tersebut untuk disesuaikan dengan peraturan pasar modal yang berlaku. Tidak terdapat perbedaan material antara laporan keuangan konsolidasian terdahulu dengan laporan keuangan konsolidasian yang diterbitkan kembali, kecuali yang dijelaskan dalam Catatan 55 atas laporan keuangan konsolidasian.

Prior this report, we have previously issued our report No. GIA114 0026 GIA FAN dated January 30, 2014 on the consolidated financial statements of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk and its subsidiaries for the year ended December 31, 2013 with unqualified opinion. In connection with the Rights Issue I, the Company reissued the consolidated financial statements to conform with prevailing capital market regulations. There were no material differences between the previously issued and the reissued consolidated financial statements except for certain disclosures as described in Note 55 to the consolidated financial statements.

OSMAN BING SATRIO & ENY



Muhammad Irfan
Izin Akuntan Publik/ *Public Accountant License* No. AP.0565

10 Maret /March 10, 2014

Laporan Auditor Independen

No. GAR114 0104 GIA FAN

Pemegang Saham, Dewan Komisaris dan Direksi

PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk

Pendahuluan

Kami telah mengaudit laporan keuangan konsolidasian PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk dan entitas anak terlampir, yang terdiri dari laporan posisi keuangan konsolidasian tanggal 31 Desember 2013, serta laporan laba rugi komprehensif konsolidasian, laporan perubahan ekuitas konsolidasian dan laporan arus kas konsolidasian untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013, serta suatu ringkasan kebijakan akuntansi signifikan dan informasi penjelasan lainnya.

Tanggung Jawab Manajemen atas Laporan Keuangan Konsolidasian

Manajemen bertanggung jawab atas penyusunan dan penyajian wajar laporan keuangan konsolidasian ini sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan di Indonesia, dan atas pengendalian internal yang dianggap perlu oleh manajemen untuk memungkinkan penyusunan laporan keuangan konsolidasian yang bebas dari kesalahan penyajian material, baik yang disebabkan oleh kecurangan maupun kesalahan.

Tanggung Jawab Auditor

Tanggung jawab kami adalah untuk menyatakan suatu opini atas laporan keuangan konsolidasian ini berdasarkan audit kami. Kami melaksanakan audit berdasarkan Standar Audit yang ditetapkan oleh Institut Akuntan Publik Indonesia. Standar tersebut mengharuskan kami untuk mematuhi ketentuan etika serta merencanakan dan melaksanakan audit untuk memperoleh keyakinan memadai tentang apakah laporan keuangan konsolidasian bebas dari kesalahan penyajian material.

Suatu audit melibatkan pelaksanaan prosedur untuk memperoleh bukti audit tentang angka-angka dan pengungkapan dalam laporan keuangan konsolidasian. Prosedur yang dipilih tergantung pada pertimbangan auditor, termasuk penilaian atas risiko kesalahan penyajian material dalam laporan keuangan konsolidasian, baik yang disebabkan oleh kecurangan maupun kesalahan. Dalam melakukan penilaian atas risiko tersebut, auditor mempertimbangkan pengendalian internal yang relevan dengan penyusunan dan penyajian wajar laporan keuangan konsolidasian untuk merancang prosedur audit yang tepat sesuai dengan kondisinya, tetapi bukan untuk tujuan menyatakan opini atas efektivitas pengendalian internal entitas. Suatu audit juga mencakup pengevaluasian atas ketepatan kebijakan akuntansi yang digunakan dan kewajaran estimasi akuntansi yang dibuat oleh manajemen, serta pengevaluasian atas penyajian laporan keuangan konsolidasian secara keseluruhan.

Independent Auditors' Report

No. GAR114 0104 GIA FAN

The Stockholders, Boards of Commissioners and Directors

PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk

Introduction

We have audited the accompanying consolidated financial statements of PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk and its subsidiaries, which comprise the consolidated statement of financial position as of December 31, 2013, and the consolidated statement of comprehensive income, consolidated statement of changes in equity, and consolidated statement of cash flows for the year then ended, and a summary of significant accounting policies and other explanatory information.

Management's Responsibility for the Consolidated Financial Statements

Management is responsible for the preparation and fair presentation of these consolidated financial statements in accordance with Indonesian Financial Accounting Standards, and for such internal control as management determines is necessary to enable the preparation of consolidated financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

Auditors' Responsibility

Our responsibility is to express an opinion on these consolidated financial statements based on our audit. We conducted our audit in accordance with Standards on Auditing established by the Indonesian Institute of Certified Public Accountants. Those standards require that we comply with ethical requirements and plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the consolidated financial statements are free from material misstatement.

An audit involves performing procedures to obtain audit evidence about the amounts and disclosures in the consolidated financial statements. The procedures selected depend on the auditor's judgment, including the assessment of the risks of material misstatement of the consolidated financial statements, whether due to fraud or error. In making those risk assessments, the auditors' consider internal control relevant to the entity's preparation and fair presentation of the consolidated financial statements in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the entity's internal control. An audit also includes evaluating the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates made by management, as well as evaluating the overall presentation of the consolidated financial statements.

Osman Bing Satrio & Eny

Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited, a UK private company limited by guarantee, and its network of member firms, each of which is a legally separate and independent entity. Please see www.deloitte.com/about for a detailed description of the legal structure of Deloitte Touche Tohmatsu Limited and its member firms.

Osman Bing Satrio & Eny

Audit kami laksanakan dengan tujuan untuk menyatakan pendapat atas laporan keuangan konsolidasian secara keseluruhan. Informasi tambahan terlampir disajikan untuk tujuan analisis tambahan terhadap laporan keuangan konsolidasian 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 konsolidasian. Informasi tambahan tersebut adalah tanggung jawab manajemen Perusahaan. Informasi tersebut telah menjadi obyek prosedur audit yang kami terapkan dalam audit atas laporan keuangan konsolidasian, dan menurut pendapat kami, disajikan secara wajar, dalam semua hal yang material, berkaitan dengan laporan keuangan konsolidasian secara keseluruhan.

Laporan ini diterbitkan dengan tujuan untuk dicantumkan dalam prospektus sehubungan dengan rencana Penawaran Umum Terbatas I Perusahaan di Bursa Efek Indonesia, serta tidak ditujukan, dan tidak diperkenankan untuk digunakan, untuk tujuan lain.

Our audits were conducted for the purpose of forming an opinion on the basic consolidated financial statements taken as a whole. The accompanying supplementary information is presented for the purpose of additional analysis of the basic consolidated financial statements rather than to present the financial position, results of operations, and cash flows of the parent as a separate entity, and is not a required part of the basic consolidated financial statements. Such supplementary information is the responsibility of the Company's management. Such information has been subjected to the auditing procedures applied in our audits of the basic consolidated financial statements and, in our opinion, is fairly stated, in all material respects, when considered in relation to the basic consolidated financial statements taken as a whole.

This report has been prepared solely for inclusion in the prospectus in connection with the proposed public offering of the Rights Issue I of the Company on Indonesia Stock Exchange, and is not intended to be, and should not be, used for any other purposes.

OSMAN BING SATRIO & ENY



Drs. Osman Sitorus

Izin Akuntan Publik/ Public Accountant License No. AP.0567

10 Maret/ March 10, 2014

The accompanying consolidated financial statements are not intended to present the financial position, results of operations, and cash flows in accordance with accounting principles and practices generally accepted in countries and jurisdictions other than those in Indonesia. The standards, procedures and practices to audit such financial statements are those generally accepted and applied in Indonesia.

	Catatan/ Notes	2013 USD	2012 USD	
<u>ASET</u>				<u>ASSETS</u>
ASET LANCAR				CURRENT ASSETS
Kas dan setara kas	5,45	475.260.630	325.784.942	Cash and cash equivalents
Piutang usaha				Trade accounts receivables
Pihak berelasi	6,45	4.034.966	5.085.143	Related parties
Pihak ketiga - setelah dikurangi cadangan kerugian penurunan nilai sebesar USD 2.968.386 pada 31 Desember 2013 dan USD 1.503.631 pada 31 Desember 2012		135.946.397	124.385.955	Third parties - net of allowance for impairment loss of USD 2,968,386 in December 31, 2013 and USD 1,503,631 in December 31, 2012
Piutang lain-lain	7	8.745.081	7.877.613	Other receivables
Persediaan - bersih	8	90.328.457	83.443.877	Inventories - net
Uang muka dan biaya dibayar dimuka	9	89.243.446	84.809.542	Advances and prepaid expenses
Pajak dibayar dimuka	10	15.574.946	5.179.146	Prepaid taxes
Jumlah Aset Lancar		819.133.923	636.566.218	Total Current Assets
ASET TIDAK LANCAR				NON CURRENT ASSETS
Dana perawatan pesawat dan uang jaminan	11,47,48	617.623.057	461.933.812	Maintenance reserve fund and security deposits
Uang muka pembelian pesawat	12	500.366.436	497.157.419	Advances for purchase of aircraft
Investasi pada entitas asosiasi	13	17.459.916	16.517.489	Investments in associates
Aset pajak tangguhan	10	26.209.085	11.462.857	Deferred tax assets
Aset tetap - setelah dikurangi akumulasi penyusutan sebesar USD 1.026.833.500 pada 31 Desember 2013 dan USD 948.246.186 pada 31 Desember 2012	14	863.098.897	798.079.135	Property and equipment net of accumulated depreciation of USD 1,026,833,500 in December 31, 2013 and USD 948,246,186 in December 31, 2012
Properti investasi	15	22.020.790	18.912.898	Investment properties
Aset takberwujud - bersih	16	6.822.881	7.217.106	Intangible assets - net
Beban tangguhan - bersih		7.219.535	1.319.027	Deferred charges - net
Aset lain-lain - bersih	17,45	73.830.432	68.831.805	Other assets - net
Jumlah Aset Tidak Lancar		2.134.651.029	1.881.431.548	Total Non Current Assets
JUMLAH ASET		2.953.784.952	2.517.997.766	TOTAL ASSETS

Lihat catatan laporan keuangan konsolidasian yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasian.

See accompanying notes to consolidated financial statements which are an integral part of the consolidated financial statements.

	Catatan/ Notes	2013 USD	2012 USD	
LIABILITAS DAN EKUITAS				LIABILITIES AND EQUITY
LIABILITAS JANGKA PENDEK				CURRENT LIABILITIES
Utang bank dan lembaga keuangan	18,45	45.222.668	5.651.251	Loan from banks and financial institution
Utang usaha				Trade accounts payables
Pihak-pihak berelasi	19,45	122.293.726	83.773.489	Related parties
Pihak ketiga		83.892.550	89.696.142	Third parties
Utang lain-lain	20	16.271.886	16.669.543	Other payables
Utang pajak	10	17.037.776	20.407.652	Taxes payable
Beban akrual	21	160.967.081	169.268.165	Accrued expenses
Pendapatan diterima dimuka	22	169.265.396	162.270.578	Unearned revenues
Uang muka diterima		20.534.373	20.417.066	Advances received
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun:				Current maturities of long term liabilities
Pinjaman jangka panjang	23,45	280.075.641	106.125.048	Long-term loans
Liabilitas sewa pembiayaan	24	53.268.680	58.132.590	Lease liabilities
Liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	25	15.060.990	21.795.528	Estimated liability for aircraft return and maintenance cost
Jumlah Liabilitas Jangka Pendek		983.890.767	754.207.052	Total Current Liabilities
LIABILITAS JANGKA PANJANG				NON CURRENT LIABILITIES
Liabilitas jangka panjang - setelah dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun:				Non current maturities of long-term liabilities:
Pinjaman jangka panjang	23,45	324.619.850	294.822.442	Long-term loans
Liabilitas sewa pembiayaan	24	138.482.264	148.220.008	Lease liabilities
Liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	25	55.191.260	30.536.262	Estimated liability for aircraft return and maintenance cost
Utang obligasi	26	162.850.383	-	Bonds payable
Liabilitas pajak tangguhan	10	16.987.753	15.019.898	Deferred tax liabilities
Liabilitas imbalan kerja	28	128.743.051	152.987.113	Employment benefits obligation
Liabilitas tidak lancar lainnya	26	25.871.507	7.244.913	Other non current liabilities
Jumlah Liabilitas Jangka Panjang		852.746.068	648.830.636	Total Non Current Liabilities
EKUITAS				EQUITY
Modal saham -				Capital stock -
Nilai nominal Rp 459 per saham masing-masing untuk saham Seri A				Rp 459 par value per share for Series A Dwiwarna share and
Dwiwarna dan saham Seri B				Series B shares
Modal dasar - 1 saham seri A Dwiwarna dan 29.999.999.999 saham Seri B				Authorized - 1 of Series A Dwiwarna share and 29,999,999,999 Series B shares
Modal ditempatkan dan disetor - 1 saham Seri A				Issued and paid-up capital - 1 Series A
Dwiwarna dan 22.640.995.999 saham Seri B	29	1.146.031.889	1.146.031.889	Dwiwarna shares and 22,640,995,999 Series B
Tambahan modal disetor	30	4.548.037	4.548.037	Additional paid-in capital
Opsi saham	32	2.770.970	1.148.451	Stock option
Saldo laba				Retained earnings
Defisit sebesar USD 1.385.459.977 pada tanggal 1 Januari 2012 telah dieliminasi dalam rangka kuasi-reorganisasi (Catatan 52)				Deficit amounting to USD 1,385,459,977 as of January 1, 2012 was eliminated in connection with quasi reorganization (Note 52)
- Dicadangkan	32	5.529.919	-	- Appropriated
- Belum dicadangkan		118.391.074	110.598.370	- Unappropriated
Pendapatan komprehensif lainnya	14,31	(161.593.912)	(149.237.597)	Other comprehensive income
Ekuitas yang dapat diatribusikan kepada pemilik		1.115.677.977	1.113.089.150	Equity attributable to owners of the company
Kepentingan non pengendali	33	1.470.140	1.870.928	Non controlling interest
Jumlah Ekuitas		1.117.148.117	1.114.960.078	Total Equity
JUMLAH LIABILITAS DAN EKUITAS		2.953.784.952	2.517.997.766	TOTAL LIABILITIES AND EQUITY

Lihat catatan laporan keuangan konsolidasian yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasian.

See accompanying notes to consolidated financial statements which are an integral part of the consolidated financial statements.

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk DAN ENTITAS ANAK
LAPORAN LABA RUGI KOMPREHENSIF KONSOLIDASIAN
UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2013 DAN 2012

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENTS OF COMPREHENSIVE INCOME
FOR THE YEARS ENDED DECEMBER 31, 2013 AND 2012

	Catatan/ Notes	2013 USD	2012 USD	
PENDAPATAN USAHA				OPERATING REVENUES
Penerbangan berjadwal	35	3.170.086.191	2.887.250.744	Scheduled airline services
Penerbangan tidak berjadwal	35	215.965.887	269.091.577	Non-scheduled airline services
Lainnya	35	330.024.508	316.126.641	Others
Jumlah Pendapatan Usaha		<u>3.716.076.586</u>	<u>3.472.468.962</u>	Total Operating Revenues
BEBAN USAHA				OPERATING EXPENSES
Operasional penerbangan	36	2.244.840.144	1.908.975.113	Flight operations
Tiket, penjualan dan promosi	37	335.842.135	317.443.935	Ticketing, sales and promotion
Pemeliharaan dan perbaikan	41	288.213.715	288.853.664	Maintenance and overhaul
Pelayanan penumpang	38	283.500.861	263.949.418	Passenger services
Bandara	39	266.998.356	240.479.502	User charges and station
Administrasi dan umum	40	218.772.364	213.737.827	General and administrative
Operasional hotel		33.758.910	25.809.070	Hotel operation
Operasional transportasi		19.816.371	18.290.868	Transportation operation
Operasional jaringan		18.007.374	16.883.310	Network operation
Jumlah Beban Usaha		<u>3.709.750.230</u>	<u>3.294.422.707</u>	Total Operating Expenses
BEBAN (PENDAPATAN) LAIN-LAIN				OTHER (INCOME) CHARGES
Keuntungan selisih kurs		(47.928.641)	(9.449.819)	Gain on foreign exchange
Lain-lain	42	(2.193.278)	19.423.970	Others
Bersih		<u>(50.121.919)</u>	<u>9.974.151</u>	Net
LABA USAHA		<u>56.448.275</u>	<u>168.072.104</u>	INCOME FROM OPERATIONS
Bagian laba bersih asosiasi	13	1.860.416	1.927.546	Equity in net income of associates
Pendapatan keuangan		10.347.000	6.755.823	Finance income
Beban keuangan	43	<u>(59.840.088)</u>	<u>(25.224.919)</u>	Finance cost
LABA SEBELUM PAJAK		8.815.603	151.530.554	INCOME BEFORE TAX
MANFAAT (BEBAN) PAJAK	10	<u>2.384.777</u>	<u>(40.687.981)</u>	TAX BENEFITS (EXPENSE)
LABA BERSIH TAHUN BERJALAN		<u>11.200.380</u>	<u>110.842.573</u>	NET INCOME FOR THE YEAR
LABA KOMPREHENSIF LAIN				OTHER COMPREHENSIVE INCOME
Peningkatan revaluasi aset tetap - bersih		14.647.651	46.729.409	Gain on revaluation of property and equipment - net
Selisih kurs karena penjabaran laporan keuangan		(26.863.018)	(3.845.700)	Exchange differences on translating foreign operations
Pajak penghasilan terkait		1.580.507	(8.316.974)	Related income tax
Jumlah laba (rugi) komprehensif lain-lain		<u>(10.634.860)</u>	<u>34.566.735</u>	Total other comprehensive income (loss)
JUMLAH LABA KOMPREHENSIF		<u>565.520</u>	<u>145.409.308</u>	TOTAL COMPREHENSIVE INCOME
LABA YANG DAPAT DIATRIBUSIKAN KEPADA:				NET INCOME ATTRIBUTABLE TO:
Pemilik entitas induk		11.038.843	110.598.370	Owners of the Company
Kepentingan non pengendali	33	<u>161.537</u>	<u>244.203</u>	Non controlling interest
LABA BERSIH TAHUN BERJALAN		<u>11.200.380</u>	<u>110.842.573</u>	NET INCOME FOR THE YEAR
JUMLAH LABA KOMPREHENSIF YANG DAPAT DIATRIBUSIKAN KEPADA:				TOTAL COMPREHENSIVE INCOME ATTRIBUTABLE TO:
Pemilik entitas induk		966.308	144.523.947	Owners of the Company
Kepentingan non pengendali	33	<u>(400.788)</u>	<u>885.361</u>	Non controlling interest
JUMLAH LABA KOMPREHENSIF		<u>565.520</u>	<u>145.409.308</u>	TOTAL COMPREHENSIVE INCOME
LABA PER SAHAM DASAR -				EARNING PER SHARE - BASIC
diatribusikan kepada pemilik entitas induk	44	0,00049	0,00488	attributable to owner of the parent company

Lihat catatan laporan keuangan konsolidasian yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasian.

See accompanying notes to consolidated financial statements which are an integral part of the consolidated financial statements.

	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	
--	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	--

See accompanying notes to consolidated financial statements
which are an integral part of the consolidated financial statements.

Lihat catatan laporan keuangan konsolidasian yang merupakan
bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasian.

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk DAN ENTITAS ANAK
LAPORAN ARUS KAS KONSOLIDASIAN
UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2013 DAN 2012

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENTS OF CASH FLOWS
FOR THE YEARS ENDED DECEMBER 31, 2013 AND 2012

	2013 USD	2012 USD	
ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI			CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES
Penerimaan kas dari pelanggan	3.828.013.062	3.303.464.135	Cash receipts from customers
Pengeluaran kas kepada pemasok	(3.204.353.979)	(2.520.504.898)	Cash paid to suppliers
Pengeluaran kas kepada karyawan	(425.242.885)	(390.157.600)	Cash paid to employees
Kas dihasilkan dari operasi	198.416.198	392.801.638	Cash generated from operations
Pembayaran bunga dan beban keuangan	(35.040.542)	(13.655.445)	Interest and financial charges paid
Pembayaran pajak penghasilan	(24.349.733)	(14.460.638)	Income taxes paid
Kas Bersih Diperoleh dari Aktivitas Operasi	139.025.923	364.685.555	Net Cash Provided from Operating Activities
ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI			CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES
Penerimaan bunga	9.892.089	7.003.496	Interest received
Penerimaan dividen	1.739.459	1.897.701	Dividend received
Hasil pelepasan aset tetap	10.314.619	3.893.794	Proceeds from disposal of property and equipment
Penerimaan pengembalian uang muka pembelian pesawat	398.739.049	73.495.873	Refund of advance payments for purchase of aircraft
Penerimaan pengembalian dana pemeliharaan pesawat	41.931.995	17.143.158	Receipts of aircraft maintenance reimbursements
Penerimaan uang jaminan	1.101.734	3.974.307	Receipts of security deposit
Pengeluaran untuk dana pemeliharaan pesawat	(235.312.053)	(180.440.276)	Payments for aircraft maintenance reserve fund
Uang muka pembelian pesawat	(442.858.026)	(373.812.834)	Advance payments for aircrafts
Uang muka perolehan aset tetap	(14.259.993)	(27.265.181)	Advance payments for property and equipment
Pengeluaran untuk perolehan aset pemeliharaan dan aset sewa pesawat	(55.864.432)	(3.096.135)	Payments for aircraft maintenance and aircraft leased asset
Pengeluaran untuk perolehan aset tetap	(54.121.268)	(29.335.992)	Acquisition of property and equipment
Pembayaran uang jaminan	(43.814.936)	(18.183.897)	Payments for security deposit
Kenaikan (penurunan) lainnya dari aktivitas investasi	(324.902)	327.042	Increased (decreased) other investment
Kas Bersih Digunakan untuk Aktivitas Investasi	(382.836.665)	(524.398.946)	Net Cash Used in Investing Activities
ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN			CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES
Penerimaan pinjaman jangka panjang	431.112.338	206.260.009	Proceeds of long-term loan
Penerimaan utang bank dan lembaga keuangan	181.946.307	39.759.949	Proceeds of bank loans and financial institution
Penerimaan obligasi - bersih	200.259.361	-	Proceeds of bonds - net
Pembayaran biaya pengembalian pesawat	(6.677.864)	(6.559.941)	Payment for aircraft return and maintenance
Pembayaran pinjaman jangka panjang	(228.479.260)	(124.540.535)	Payments of long-term loan
Pembayaran utang bank dan lembaga keuangan	(142.398.200)	(37.336.500)	Payments of bank loans and financial institution
Kenaikan kas yang dibatasi penggunaannya	(1.710.965)	(933.748)	Increase in restricted cash
Pembayaran untuk aktivitas pendanaan lainnya	(1.776.784)	(1.191.279)	Payments for other financing activities
Kas Bersih Diperoleh dari Aktivitas Pendanaan	432.274.934	75.457.955	Net Cash Provided from Financing Activities
PENINGKATAN (PENURUNAN) BERSIH KAS DAN SETARA KAS	188.464.192	(84.255.436)	NET INCREASE (DECREASE) IN CASH AND CASH EQUIVALENTS
KAS DAN SETARA KAS AWAL TAHUN	325.784.942	417.252.577	CASH AND CASH EQUIVALENTS AT BEGINNING OF THE YEAR
Efek perubahan kurs mata uang asing	(38.988.504)	(7.212.199)	Effect of foreign exchange rate changes
KAS DAN SETARA KAS AKHIR TAHUN	475.260.630	325.784.942	CASH AND CASH EQUIVALENTS AT END OF THE YEAR

Lihat catatan laporan keuangan konsolidasian yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasian.

See accompanying notes to consolidated financial statements which are an integral part of the consolidated financial statements.

1. UMUM

a. Pendirian dan Informasi Umum

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk ("Perusahaan") didirikan berdasarkan akta No. 137 tanggal 31 Maret 1950 dari notaris Raden Kadiman. 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 Serikat 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 Soeleman Ardjasasmita, S.H., sebagai realisasi Peraturan Pemerintah No. 67 tahun 1971. Perubahan ini telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 68 tanggal 26 Agustus 1975, tambahan No. 434.

Anggaran Dasar Perusahaan telah mengalami beberapa kali perubahan, terakhir dengan Akta No. 1 tanggal 26 Juli 2012 dari Aulia Taufani, S.H, notaris di Tangerang, mengenai perubahan nilai nominal saham. Perubahan ini telah mendapatkan persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia melalui Surat Keputusan No. AHU-66159.AH.01.02. Tahun 2012 tanggal 27 Desember 2012.

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, barang dan pos dalam negeri dan luar negeri;
2. Angkutan udara niaga tidak berjadwal untuk penumpang, barang dan pos dalam negeri dan luar negeri;
3. Reparasi dan pemeliharaan pesawat udara, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;
4. Jasa penunjang operasional angkutan udara niaga, meliputi *catering* dan *ground handling* baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;
5. Jasa layanan sistem informasi yang berkaitan dengan industri penerbangan, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;
6. Jasa layanan konsultasi yang berkaitan dengan industri penerbangan;

1. GENERAL

a. Establishment and General Information

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk ("the Company") was established based on Notarial Deed No. 137 dated March 31, 1950 of Raden Kadiman. The deed was approved by the Minister of Law of the Republic of Indonesia in his Decision Letter No. J.A.5/12/10 dated March 31, 1950 and published in the State Gazette of the Republic of Indonesia No. 30 dated May 12, 1950, Supplement No. 136. The Company was previously a State Company, based on Deed No. 8 dated March 4, 1975 of Notary Soeleman Ardjasasmita, S.H., and has changed into a state-owned limited liability company pursuant to Government Regulation No. 67 in 1971. This change was published in the State Gazette of the Republic of Indonesia No. 68 dated August 26, 1975, supplement No. 434.

The Company's Articles of Association has been amended several times, most recently by Deed No. 1 dated July 26, 2012 of Aulia Taufani, S.H, notary in Tangerang, concerning the change in par value of capital stock. The amendment deed was approved by the Ministry of Justice and Human Rights of the Republic of Indonesia in its Decision Letter No. AHU-66159.AH.01.02. Tahun 2012 dated December 27, 2012.

The Company's head office is located at Jl. Kebon Sirih No. 44, Jakarta.

In accordance with article 3 of the Company's Articles of Association, the scope of its activities comprises of the following:

1. Undertaking scheduled commercial air transportation of domestic or international passengers, cargoes and mails;
2. Undertaking non-scheduled commercial air transportation of domestic or international passengers, cargoes and mails;
3. Providing aircraft repair and maintenance, to satisfy own needs and the needs of third party;
4. Rendering support services for commercial air transportation operation, such as catering services and ground handling services, to satisfy own needs and the needs of third party;
5. Providing information systems services relating to aviation industry, to satisfy own needs and the needs of third party;
6. Providing consulting services relating to aviation industry;

7. Jasa layanan pendidikan dan pelatihan yang berkaitan dengan industri penerbangan, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;
8. Jasa layanan kesehatan personil penerbangan, baik untuk keperluan sendiri maupun pihak ketiga.

Saat ini Perusahaan telah menjalankan seluruh ruang lingkup kegiatannya kecuali jasa layanan konsultasi yang berkaitan dengan industri penerbangan.

Perusahaan mulai beroperasi komersial pada tahun 1950. Jumlah karyawan Perusahaan dan entitas anak ("Grup") per 31 Desember 2013 dan 2012 masing-masing adalah 14.592 dan 13.314 orang.

Pembukuan Perusahaan sejak tahun 2012 telah menggunakan bahasa Inggris dan dalam mata uang Dolar Amerika Serikat (USD) dan telah disetujui oleh Direktorat Jendral Pajak dengan keputusan No. KEP-289/WPJ.19/2012.

b. Dewan Komisaris dan Direksi

Susunan pengurus Perusahaan per 31 Desember 2013 adalah berdasarkan Akta No. 129 tanggal 26 April 2013 dari Aryanti Artisari, S.H., M.Kn. notaris di Jakarta, sedangkan susunan pengurus Perusahaan per 31 Desember 2012 adalah berdasarkan akta No. 2 tanggal 28 Juni 2012 dari Aulia Taufani, S.H., notaris di Serpong – Kabupaten Tangerang. Susunan pengurus Perusahaan per 31 Desember 2013 dan 2012 adalah sebagai berikut:

	2013	2012	
Komisaris Utama	Bambang Susantono	Bambang Susantono	President Commissioner
Komisaris	Bagus Rumbogo *) Wendy Aritenang Yazid -	Bambang Wahyudi Wendy Aritenang Yazid Sonatha Halim Jusuf	Commissioners
Komisaris Independen	Peter F. Gontha Betti S. Alisjahbana Chris Kanter	Peter F. Gontha Betti S. Alisjahbana -	Independent Commissioners
Direktur Utama	Emirsyah Satar	Emirsyah Satar	President & CEO
Direktur Keuangan	Handrito Hardjono	Handrito Hardjono	EVP Finance
Direktur Pemasaran & Penjualan	Frederik Johannes Erik Meijer	Elisa Lumbantoruan	EVP Marketing & Sales
Direktur Teknik & Pengelolaan Armada	Batara Silaban	Batara Silaban	EVP Maintenance & Fleet Management
Direktur Layanan	Faik Fahmi	Faik Fahmi	EVP Services
Direktur Operasi	Novijanto Herupratomo	Novijanto Herupratomo	EVP Operations
Direktur Strategi, Pengembangan, Bisnis & Manajemen Resiko	Judi Rifajantoro	Judi Rifajantoro	EVP Strategy, Business Development & Risk Management
Direktur Sumber Daya Manusia & Umum	Heriyanto Agung Putra	Heriyanto Agung Putra	EVP Human Capital & Corporate Affairs

*) Mengundurkan diri sejak 26 Nopember 2013/ Resigned since November 26, 2013

7. Providing education and training services relating to aviation industry, to satisfy own needs and the needs of third party;
8. Providing health care services for aircrew to satisfy own needs and the needs of third party.

The Company currently operates all its scope of activities except for providing consulting services relating to aviation industry.

The Company started commercial operations in 1950. The Company and subsidiaries (the "Group") total employees as of December 31, 2013 and 2012 were 14,592 and 13,314, respectively.

Starting in 2012, the Company has maintained their accounting records in English language and in United States Dollar (USD) which have been approved by the Directorate General of Tax No. KEP-289/WPJ.19/2012.

b. Board of Commissioners and Directors

The Company's management at December 31, 2013 as stated in Deed No. 129 dated April 26, 2013 of Aryanti Artisari, SH, M.Kn., notary in Jakarta, and that of December 31, 2012 as stated in Deed No. 2 dated June 28, 2012 of Aulia Taufani, S.H., notary in Serpong-Tangerang District, is as follows:

c. Komite Audit, Sekretaris Perusahaan dan Audit Internal

Susunan Komite Audit, Sekretaris Perusahaan dan Audit Internal pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012 adalah sebagai berikut:

	2013
Komite Audit	
Ketua	Betti S. Alisjahbana
Wakil Ketua	Wendy Aritenang Yazid
Anggota	Chaerul D Djakman Prasetyo Suhardi
Sekretaris Perusahaan	Ike Andriani
Audit Internal	Sri Mulyati

c. Audit Committee, Corporate Secretary and Internal Audit

The Company's Audit Committee, Corporate Secretary and Internal Audit as of December 31, 2013 and 2012 are the following:

	2012
Audit Committee	
Chairman	Betti S. Alisjahbana
Vice Chairman	-
Members	Chaerul D Djakman Lily Sihombing
Corporate Secretary	Ike Andriani
Internal Audit	Sri Mulyati

d. Penawaran Umum Efek Grup

Pada tanggal 1 Pebruari 2011, Perusahaan memperoleh surat pernyataan efektif dari Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan (BAPEPAM-LK) melalui Surat No. S-325/BL/2011 untuk penawaran umum perdana atas 6.335.738.000 saham Perusahaan kepada masyarakat. Saham tersebut telah dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia pada tanggal 11 Pebruari 2011.

Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, seluruh saham Perusahaan atau sejumlah 22.640.996.000 lembar saham telah dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia.

d. Initial Public Offering of Share of the Group

On February 1, 2011, the Company obtained the Notice of Effectivity from the Capital Market and Financial Institutions Supervisory Board (BAPEPAM-LK) in its Letter No. S-325 /BL/2011 for the offering to the public of 6,335,738,000 shares. On February 11, 2011, all of these shares are listed on the Indonesia Stock Exchange.

As of December 31, 2013 and 2012, all of the Company's outstanding share or 22,640,996,000 shares have been listed on the Indonesia Stock Exchange.

e. Entitas Anak

Perusahaan memiliki, baik langsung maupun tidak langsung, lebih dari 50% saham entitas anak berikut:

e. Consolidated Subsidiaries

The Company has ownership interest of more than 50%, directly or indirectly, in the following subsidiaries:

Entitas anak/ Subsidiary	Lokasi/ Domicile	Kegiatan usaha utama/ Main business activities	Persentase kepemilikan/ Percentage of ownership %	Tahun operasi komersial/ Start of commercial operations	Jumlah aset sebelum eliminasi/ Total assets before elimination	
					2013 USD	2012 USD
PT Abacus Distribution Systems Indonesia (ADSI) **)	Jakarta	Penyedia jasa sistem komputerisasi reservasi/ Computerize reservation services provider	95,00	1996	5.565.956	6.228.900
PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA) **)	Jakarta	Perbaikan dan pemeliharaan pesawat terbang/ Aircraft maintenance and overhaul	99,99	2002	207.854.836	179.673.245

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
31 DESEMBER 2013 DAN 2012 SERTA UNTUK TAHUN-
TAHUN YANG BERAKHIR PADA TANGGAL TERSEBUT
- Lanjutan

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk
AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
DECEMBER 31, 2013 AND 2012
AND FOR THE YEARS THEN ENDED
- Continued

Entitas anak/ <i>Subsidiary</i>	Lokasi/ <i>Domicile</i>	Kegiatan usaha utama/ <i>Main business activities</i>	Persentase kepemilikan/ <i>Percentage of ownership</i>	Tahun operasi komersial/ <i>Start of commercial operations</i>	Jumlah aset sebelum eliminasi/ <i>Total assets before elimination</i>	
					2013	2012
			%		USD	USD
PT Aero Systems Indonesia (ASI) **)	Jakarta	Penyedia jasa teknologi informasi/ <i>Information technology services</i>	99,99	2005	21.414.854	29.638.625
PT Citilink Indonesia (CT)**)	Jakarta	Jasa transportasi udara/ <i>Air transportation services</i>	99,99	2012	106.054.602	73.144.319
PT Aero Wisata dan entitas anak/ and subsidiaries (AWS)	Jakarta	Hotel, jasa boga, penjualan tiket/ <i>Hotel, catering, ticketing services</i>	99,99	1973	201.872.697	208.183.724
PT Mirtasari Hotel Development (MHD)*)	Denpasar	Hotel	99,99	1974	23.728.302	24.873.148
PT Aerofood ACS (d/h PT Angkasa Citra Sarana Catering Services (ACS)) *)	Jakarta	Jasa boga pesawat/ <i>Aircraft catering services</i>	99,99	1974	85.322.228	81.107.028
PT Aero Globe (d/h PT Biro Perjalanan Wisata Satriavi (BPWS)) *)	Jakarta	Biro perjalanan wisata/ <i>Travel agent</i>	99,99	1967	6.234.920	6.074.522
PT Aerotrans Services Indonesia *) (d/h PT Mandira Erajasa Wahana (MEW)) *)	Jakarta	Jasa transportasi/ <i>Transportation services</i>	99,99	1989	23.566.931	24.028.648
PT Aerojasa Perkasa (AJP) *)	Jakarta	Penjualan tiket/ <i>Ticketing</i>	99,87	1989	2.593.986	2.057.862
PT Senggigi Pratama Internasional (SPI) *)	Lombok	Hotel	99,99	1988	9.617.591	11.339.060
Garuda Orient Holidays, Pty, Limited (GOHA) *)	Sydney	Biro perjalanan wisata/ <i>Travel agent</i>	99,99	1981	5.776.356	7.320.389
Garuda Orient Holidays Korea Co, Limited (GOHK) *)	Korea	Biro perjalanan wisata/ <i>Travel agent</i>	60,00	2008	809.865	817.289
Garuda Orient Holidays Japan Co, Ltd (GOHJ) *)	Jepang/ Japan	Biro perjalanan wisata/ <i>Travel agent</i>	60,00	2010	6.157.663	7.387.490
PT Bina Inti Dinamika (BID) *)	Bandung	Hotel	61,89	1989	4.567.831	5.376.083
PT Aero Hotel Management (AHM) *)	Jakarta	Manajemen hotel/ <i>Hotel management</i>	99,99	2010	689.108	741.640
PT GIH Indonesia *)	Jakarta	Biro perjalanan wisata/ <i>Travel agent</i>	60,00	2012	1.484.367	563.541
PT Belitung Intipermi (BIP)	Jakarta	Hotel	99,99	Dalam tahap pengembangan/ <i>Under development stage</i>	2.125.849	2.319.217

*) Kepemilikan tidak langsung/ *Indirect ownership*

**) Kepemilikan langsung dan tidak langsung/ *Direct and Indirect ownership*

2. PENERAPAN STANDAR AKUNTANSI KEUANGAN
BARU DAN REVISI (PSAK) DAN INTERPRETASI
STANDAR AKUNTANSI KEUANGAN (ISAK)

a. Standar yang berlaku efektif pada tahun
berjalan

Dalam tahun berjalan, Grup telah menerapkan semua standar baru dan revisi serta interpretasi yang dikeluarkan oleh Dewan Standar Akuntansi Keuangan dari Ikatan Akuntan Indonesia yang relevan dengan operasinya dan efektif untuk periode akuntansi yang dimulai pada tanggal 1 Januari 2013.

- Penyesuaian PSAK 60, Instrumen Keuangan: Pengungkapan

Standar ini mensyaratkan pengungkapan antara lain deskripsi agunan yang dimiliki entitas sebagai jaminan, dan peningkatan kualitas kredit lain, dan dampak keuangannya (misalnya kuantifikasi sejauh mana agunan dan peningkatan kualitas kredit lain dalam memitigasi risiko kredit) dengan mengacu pada jumlah terbaik yang mencerminkan eksposur maksimum terhadap risiko kredit.

2. ADOPTION OF NEW AND REVISED
STATEMENTS OF FINANCIAL ACCOUNTING
STANDARDS (PSAK) AND INTERPRETATIONS OF
PSAK (ISAK)

a. Standards effective in the current year

In the current year, the Group adopted the new and revised standards issued by the Financial Accounting Standard Board of the Indonesian Institute of Accountants that are effective for accounting period beginning on January 1, 2013.

- Amendment to PSAK 60, Financial Instruments: Disclosure

Among other things, the standard requires the disclosures of the description of collateral held as security and of other credit enhancements, and their financial effect (e.g., quantification of the extent to which collateral and other credit enhancements mitigate credit risk) in respect of the amount that best represents the maximum exposure to credit risk.

b. Standar dan interpretasi telah diterbitkan tapi belum diterapkan

(i) Efektif untuk periode yang dimulai pada atau setelah 1 Januari 2014 adalah:

- ISAK 27, Pengalihan Aset dari Pelanggan
- ISAK 28, Pengakhiran Liabilitas Keuangan dengan Instrumen Ekuitas
- ISAK 29, Biaya Pengupasan Lapisan Tanah Tahap Produksi pada Pertambangan Terbuka
- PPSAK 12, Pencabutan PSAK 33: Aktivitas Pengupasan Lapisan Tanah dan Pengelolaan Lingkungan Hidup pada Pertambangan Umum

Penerapan awal terhadap PSAK dan ISAK tidak berdampak terhadap pelaporan atau perhitungan nilai dalam laporan keuangan konsolidasian.

(ii) Efektif untuk periode yang dimulai pada atau setelah 1 Januari 2015 adalah:

- PSAK 1 (revisi 2013), Penyajian Laporan Keuangan
- PSAK 4 (revisi 2013), Laporan Keuangan Tersendiri
- PSAK 15 (revisi 2013), Investasi pada Entitas Asosiasi dan Ventura Bersama
- PSAK 24 (revisi 2013), Imbalan Kerja
- PSAK 65, Laporan Keuangan Konsolidasian
- PSAK 66, Pengaturan Bersama
- PSAK 67, Pengungkapan Kepentingan dalam Entitas Lain
- PSAK 68, Pengukuran Nilai Wajar

Sampai dengan tanggal penerbitan laporan keuangan konsolidasian, manajemen sedang mengevaluasi dampak dari standar laporan keuangan konsolidasian.

3. KEBIJAKAN AKUNTANSI YANG SIGNIFIKAN

a. Pernyataan Kepatuhan

Laporan keuangan konsolidasian disusun menggunakan Standar Akuntansi Keuangan di Indonesia.

b. Standards and interpretation in issue not yet adopted

(i) Effective for periods beginning on or after January 1, 2014:

- ISAK 27, Transfers of Assets from Customers
- ISAK 28, Extinguishing Financial Liabilities with Equity Instruments
- ISAK 29, Stripping Cost in the Production Phase of a Surface Mine
- PPSAK 12, Withdrawal of PSAK 33, Stripping Cost Activity and Environmental Management in the Public Mining

The initial adoption of the above PSAK and ISAK has no effect on the disclosure or amounts recognized in the consolidated financial statements.

(ii) Effective for periods beginning on or after January 1, 2015:

- PSAK 1 (revised 2013), Presentation of Financial Statements
- PSAK 4 (revised 2013), Separate Financial Statements
- PSAK 15 (revised 2013), Investments in Associates and Joint Ventures
- PSAK 24 (revised 2013), Employee Benefits
- PSAK 65, Consolidated Financial Statements
- PSAK 66, Joint Arrangements
- PSAK 67, Disclosures of Interests in Other Entities
- PSAK 68, Fair Value Measurements

As of the issuance date of the consolidated financial statements, the effect of adoption of the above standards is still being evaluated by management.

3. SUMMARY OF SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

a. Statement of Compliance

The consolidated financial statements have been prepared in accordance with Indonesian Financial Accounting Standards. These financial statements are not intended to present the financial position, results of operations and cash flows in accordance with accounting principles and reporting practices generally accepted in other countries and jurisdictions.

b. Dasar Penyusunan

Dasar penyusunan laporan keuangan konsolidasian, kecuali untuk laporan arus kas konsolidasian adalah dasar akrual. Mata uang pelaporan yang digunakan untuk penyusunan laporan keuangan konsolidasian adalah mata uang Dolar Amerika Serikat (USD), dan laporan keuangan konsolidasian 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 konsolidasian disusun dengan menggunakan metode langsung dengan mengelompokkan arus kas dalam aktivitas operasi, investasi dan pendanaan.

c. Prinsip-Prinsip Konsolidasian

Laporan keuangan konsolidasian menggabungkan laporan keuangan Perusahaan dan entitas yang dikendalikan oleh Perusahaan (entitas anak). Pengendalian dianggap ada apabila Perusahaan mempunyai hak untuk mengatur kebijakan keuangan dan operasional suatu entitas untuk memperoleh manfaat dari aktivitasnya.

Hasil dari entitas anak yang diakuisisi atau dijual selama tahun berjalan termasuk dalam laporan laba rugi komprehensif konsolidasian sejak tanggal efektif akuisisi dan sampai dengan tanggal efektif penjualan.

Penyesuaian dapat dilakukan terhadap laporan keuangan entitas anak agar kebijakan akuntansi yang digunakan sesuai dengan kebijakan akuntansi yang digunakan oleh Grup.

Seluruh transaksi antar perusahaan, saldo, penghasilan dan beban dieliminasi pada saat konsolidasian.

Kepentingan nonpengendali pada entitas anak diidentifikasi secara terpisah dan disajikan dalam ekuitas. Kepentingan nonpengendali pemegang saham awalnya diukur baik pada nilai wajar ataupun pada proporsi pemilikan kepentingan nonpengendali dari nilai wajar aset neto yang dapat diidentifikasi dari pihak yang diakuisisi. Pilihan pengukuran dilakukan pada akuisisi dengan dasar akuisisi. Setelah akuisisi, jumlah tercatat kepentingan nonpengendali adalah jumlah kepemilikan pada pengakuan awal ditambah bagian kepentingan nonpengendali dari perubahan selanjutnya dalam ekuitas. Seluruh laba rugi komprehensif diatribusikan pada kepentingan nonpengendali bahkan jika hal ini mengakibatkan kepentingan nonpengendali mempunyai saldo defisit.

b. Basis of Preparation

The consolidated financial statements, except for the consolidated statements of cash flows, are prepared under the accrual basis of accounting. The presentation currency used in the preparation of the consolidated financial statements is the United States Dollar (USD), while the measurement basis is the historical cost, except for certain accounts which are measured on the bases described in the related accounting policies.

The consolidated statements of cash flows are prepared using the direct method with classification of cash flows into operating, investing and financing activities.

c. Principles of Consolidation

The consolidated financial statements incorporate the financial statements of the Company and entities controlled by the Company (its subsidiaries). Control is achieved where the Company has the power to govern the financial and operating policies of an entity so as to obtain benefits from its activities.

Income and expenses of subsidiaries acquired or disposed of during the year are included in the consolidated statements of comprehensive income from the effective date of acquisition and up to the effective date of disposal, as appropriate.

Where necessary, adjustments are made to the financial statements of the subsidiaries to bring the accounting policies used in line with those used by the Group.

All intra-group transactions, balances, income and expenses are eliminated on consolidation.

Non-controlling interests in subsidiaries are identified separately and presented within equity. The interest of non-controlling shareholders maybe initially measured either at fair value or at the non-controlling interests' proportionate share of the recognized amounts of the fair value of the acquiree's identifiable net asset. The choice of measurement is made on acquisition by acquisition basis. Subsequent to acquisition, the carrying amount of non-controlling interests is the amount of those interests at initial recognition plus non-controlling interests' share of subsequent changes in equity. Total comprehensive income of subsidiaries is attributed to the owners of the Company and to the non-controlling interests even if this results in the non-controlling interests having deficit balance.

Perubahan dalam bagian kepemilikan Grup pada entitas anak yang tidak mengakibatkan hilangnya pengendalian dicatat sebagai transaksi ekuitas. Nilai tercatat kepentingan entitas anak dan kepentingan nonpengendali disesuaikan untuk mencerminkan perubahan bagian kepemilikannya atas entitas anak. Setiap perbedaan antara jumlah kepentingan non pengendali disesuaikan dan nilai wajar imbalan yang diberikan atau diterima diakui secara langsung dalam ekuitas dan diatribusikan pada pemilik entitas induk.

Ketika Grup kehilangan pengendalian atas entitas anak, keuntungan dan kerugian diakui didalam laba rugi dan dihitung sebagai perbedaan antara (i) keseluruhan nilai wajar yang diterima dan nilai wajar dari setiap sisa investasi dan (ii) nilai tercatat sebelumnya dari aset (termasuk *goodwill*) dan liabilitas dari entitas anak dan setiap kepentingan non pengendali. Ketika aset dari entitas anak dinyatakan sebesar nilai revaluasi atau nilai wajar dan akumulasi keuntungan atau kerugian yang telah diakui sebagai pendapatan komprehensif lainnya dan terakumulasi dalam ekuitas, jumlah yang sebelumnya diakui sebagai pendapatan komprehensif lainnya dan akumulasi ekuitas dicatat seolah-olah Grup telah melepas secara langsung aset yang relevan (yaitu direklasifikasi ke laba rugi atau ditransfer langsung ke saldo laba sebagaimana ditentukan oleh PSAK yang berlaku). Nilai wajar setiap sisa investasi pada entitas anak terdahulu pada tanggal hilangnya pengendalian dianggap sebagai nilai wajar pada saat pengakuan awal aset keuangan sesuai dengan PSAK 55 (revisi 2011), Instrumen Keuangan: Pengakuan dan Pengukuran atau, jika sesuai, biaya perolehan saat pengakuan awal investasi pada entitas asosiasi atau pengendalian bersama entitas.

d. Kombinasi Bisnis

Akuisisi bisnis dicatat dengan menggunakan metode akuisisi. Imbalan yang dialihkan dalam suatu kombinasi bisnis diukur pada nilai wajar, yang dihitung sebagai hasil penjumlahan dari nilai wajar tanggal akuisisi atas seluruh aset yang dialihkan oleh Grup, liabilitas yang diakui oleh Grup kepada pemilik sebelumnya dari pihak yang diakuisisi dan kepentingan ekuitas yang diterbitkan oleh Grup dalam pertukaran pengendalian dari pihak yang diakuisisi. Biaya-biaya terkait akuisisi diakui di dalam laba rugi pada saat terjadinya.

Pada tanggal akuisisi, aset teridentifikasi yang diperoleh dan liabilitas yang diambil alih diakui pada nilai wajar kecuali untuk aset dan liabilitas tertentu yang diukur sesuai dengan standar yang relevan.

Changes in the Group's interests in subsidiaries that do not result in a loss of control are accounted for as equity transactions. The carrying amounts of the Group interests and the non-controlling interests are adjusted to reflect the changes in their relative interests in the subsidiaries. Any difference between the amount by which the non-controlling interests are adjusted and the fair value of the consideration paid or received is recognised directly in equity and attributed to owners of the Company.

When the Group loses control of a subsidiary, a gain or loss is recognized in profit or loss and is calculated as the difference between (i) the aggregate of the fair value of the consideration received and the fair value of any retained interest and (ii) the previous carrying amount of the assets (including *goodwill*), and liabilities of the subsidiary and any non-controlling interest. When assets of the subsidiary are carried at revalued amount or fair values and the related cumulative gain or loss has been recognized in other comprehensive income and accumulated in equity, the amounts previously recognized in other comprehensive income and accumulated in equity are accounted for as if the Group had directly disposed of the relevant assets (i.e. reclassified to profit or loss or transferred directly to retained earnings as specified by applicable accounting standards). The fair value of any investment retained in the former subsidiary at the date when control is lost is regarded as the fair value on initial recognition for subsequent accounting under PSAK 55 (revised 2011), Financial Instruments: Recognition and Measurement or, when applicable, the cost on initial recognition of an investment in an associate or a jointly controlled entity.

d. Business Combinations

Acquisitions of businesses are accounted for using the acquisition method. The consideration transferred in a business combination is measured at fair value, which is calculated as the sum of the acquisition-date fair values of the assets transferred by the Group, liabilities incurred by the Group to the former owners of the acquiree, and the equity interests issued by the Group in exchange for control of the acquiree. Acquisition-related costs are recognized in profit or loss as incurred.

At the acquisition date, the identifiable assets acquired and the liabilities assumed are recognized at their fair value except for certain assets and liabilities that are measured in accordance with the relevant standards.

Kepentingan non pengendali diukur baik pada nilai wajar ataupun pada proporsi kepemilikan kepentingan non pengendali atas aset neto teridentifikasi dari pihak yang diakuisisi.

Bila imbalan yang dialihkan oleh Grup dalam suatu kombinasi bisnis termasuk aset atau liabilitas yang berasal dari pengaturan imbalan kontingen (*contingent consideration arrangement*), imbalan kontingen tersebut diukur pada nilai wajar pada tanggal akuisisi dan termasuk sebagai bagian dari imbalan yang dialihkan dalam suatu kombinasi bisnis. Perubahan dalam nilai wajar atas imbalan kontingen yang memenuhi syarat sebagai penyesuaian periode pengukuran disesuaikan secara retrospektif, dengan penyesuaian terkait terhadap goodwill. Penyesuaian periode pengukuran adalah penyesuaian yang berasal dari informasi tambahan yang diperoleh selama periode pengukuran (yang tidak melebihi satu tahun sejak tanggal akuisisi) tentang fakta-fakta dan kondisi yang ada pada tanggal akuisisi.

Perubahan selanjutnya dalam nilai wajar atas imbalan kontingen yang tidak memenuhi syarat sebagai penyesuaian periode pengukuran tergantung pada bagaimana imbalan kontingen tersebut diklasifikasikan. Imbalan kontingen yang diklasifikasikan sebagai ekuitas tidak diukur kembali pada tanggal sesudah tanggal pelaporan dan penyelesaian selanjutnya dicatat dalam ekuitas. Imbalan kontingen yang diklasifikasikan sebagai aset atau liabilitas diukur setelah tanggal pelaporan sesuai dengan standar akuntansi yang relevan dengan mengakui keuntungan atau kerugian terkait dalam laba rugi atau dalam pendapatan komprehensif lain (OCI).

Bila suatu kombinasi bisnis dilakukan secara bertahap, kepemilikan terdahulu Grup atas pihak terakuisisi diukur kembali ke nilai wajar pada tanggal akuisisi dan keuntungan atau kerugian nya, jika ada, diakui dalam laba rugi. Jumlah yang berasal dari kepemilikan sebelum tanggal akuisisi yang sebelumnya telah diakui dalam pendapatan komprehensif lain direklasifikasi ke laba rugi dimana perlakuan tersebut akan sesuai jika kepemilikannya dilepas/dijual.

Jika akuntansi awal untuk kombinasi bisnis belum selesai pada akhir periode pelaporan saat kombinasi terjadi, Grup melaporkan jumlah sementara untuk pos-pos yang proses akuntansinya belum selesai dalam laporan keuangannya. Selama periode pengukuran, pihak pengakuisisi menyesuaikan, aset atau liabilitas tambahan yang diakui, untuk mencerminkan informasi baru yang diperoleh tentang fakta dan keadaan yang ada pada tanggal akuisisi dan, jika diketahui, akan berdampak pada jumlah yang diakui pada tanggal tersebut.

Non-controlling interests are measured either at fair value or at the non-controlling interests' proportionate share of the acquiree's identifiable net assets.

When the consideration transferred by the Group in a business combination includes assets or liabilities resulting from a contingent consideration arrangement, the contingent consideration is measured at its acquisition-date fair value and included as part of the consideration transferred in a business combination. Changes in the fair value of the contingent consideration that qualify as measurement period adjustments are adjusted retrospectively, with corresponding adjustments against goodwill. Measurement period adjustments are adjustments that arise from additional information obtained during the measurement period (which cannot exceed one year from the acquisition date) about facts and circumstances that existed at the acquisition date.

The subsequent accounting for changes in the fair value of the contingent consideration that do not qualify as measurement period adjustments depends on how the contingent consideration is classified. Contingent consideration that is classified as equity is not remeasured at subsequent reporting dates and its subsequent settlement is accounted for within equity. Contingent consideration that is classified as an asset or liability is remeasured subsequent to reporting dates in accordance with the relevant accounting standards, as appropriate, with the corresponding gain or loss being recognized in profit or loss or in other comprehensive income.

When a business combination is achieved in stages, the Group's previously held equity interest in the acquiree is remeasured to fair value at the acquisition date and the resulting gain or loss, if any, is recognized in profit or loss. Amounts arising from interests in the acquiree prior to the acquisition date that have previously been recognized in other comprehensive income are reclassified to profit or loss where such treatment would be appropriate if that interests were disposed of.

If the initial accounting for a business combination is incomplete by the end of the reporting period in which the combination occurs, the Group reports provisional amounts for the items for which the accounting is incomplete. Those provisional amounts are adjusted during the measurement period, or additional assets or liabilities are recognized, to reflect new information obtained about facts and circumstances that existed as of the acquisition date that, if known, would have affected the amount recognized as of that date.

e. Transaksi dan Penjabaran Laporan Keuangan
Dalam Mata Uang Asing

Pembukuan pada masing-masing entitas di dalam Grup, kecuali AWS dan entitas anak diselenggarakan dalam mata uang Dolar Amerika Serikat (USD), mata uang dari lingkungan ekonomi utama di mana entitas beroperasi (mata uang fungsional). Transaksi-transaksi selama periode berjalan dalam mata uang non-fungsional dicatat dengan kurs yang berlaku pada saat terjadinya transaksi. Pada tanggal pelaporan, aset dan liabilitas moneter dalam mata uang non fungsional disesuaikan untuk mencerminkan kurs yang berlaku pada tanggal tersebut. Keuntungan atau kerugian yang timbul dikreditkan atau dibebankan dalam laporan laba rugi.

Pembukuan AWS dan entitas anak selain GOHA, GOHK dan GOHJ diselenggarakan dalam Rupiah, sedangkan GOHA dalam Dolar Australia, GOHK dalam Won Korea dan GOHJ dalam Yen Jepang. Untuk tujuan penyajian laporan keuangan konsolidasian, aset dan liabilitas entitas anak tersebut pada tanggal pelaporan dijabarkan masing-masing ke dalam mata uang USD 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 pendapatan komprehensif lain.

Kurs utama yang digunakan, berdasarkan kurs tengah yang diterbitkan Bank Indonesia adalah sebagai berikut (dalam satuan USD):

	2013 USD	2012 USD
Mata uang/ Currencies		
IDR 1	0,0001	0,0001
EURO 1	1,3801	1,3247
YEN 1	0,9531	1,1579
SGD 1	0,7899	0,8177
AUD 1	0,8923	1,0368
GBP 1	1,6488	1,6111

f. Transaksi dengan Pihak-pihak Berelasi

Group melakukan transaksi dengan pihak-pihak berelasi sebagaimana didefinisikan dalam PSAK No. 7 "Pengungkapan pihak-pihak berelasi". Seluruh transaksi yang dilakukan dengan pihak-pihak berelasi, baik dilakukan dengan kondisi dan persyaratan yang sama dengan pihak ketiga maupun tidak, diungkapkan pada laporan keuangan konsolidasian.

e. Foreign Currency Transactions and
Translations

The books of accounts of each entity in the Group, except AWS and its subsidiaries are maintained in U.S. Dollar (USD), the currency of the primary economic environment in which the entity operates (its functional currency). Transactions during the period involving non-functional currencies are recorded at the rates of exchange prevailing at the time the transactions are made. At reporting date, monetary assets and liabilities denominated in non-functional currency are adjusted to reflect the rates of exchange prevailing at that date. The resulting gains or losses are credited or charged to profit and loss.

The books of accounts of AWS and its subsidiaries except GOHA, GOHK and GOHJ are maintained in Rupiah, while GOHA in Australian Dollars, GOHK in Korean Won and GOHJ in Japan Yen. For consolidation purposes, assets and liabilities of these subsidiaries at reporting date are translated into USD using the exchange rates at reporting date, while revenues and expenses are translated using the average rates of exchange for the year. Resulting translation adjustments are shown as part of other comprehensive income.

The main exchange rates used, based on the mid rates published by Bank Indonesia are as follows (in full USD):

f. Transactions with Related Parties

The Group enters into transactions with related parties as defined in PSAK No. 7 "Related Party Disclosures". All transactions with related parties, whether or not made at similar terms and conditions as those done with third parties, are disclosed in the consolidated financial statements.

g. Kas dan Setara Kas

Untuk tujuan penyajian 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 dijaminan serta tidak dibatasi penggunaannya.

h. Aset Keuangan

Seluruh aset keuangan diakui dan dihentikan pengakuannya pada tanggal diperdagangkan dimana pembelian dan penjualan aset keuangan berdasarkan kontrak yang mensyaratkan penyerahan aset keuangan dalam kurun waktu yang ditetapkan oleh kebiasaan pasar yang berlaku, dan awalnya diukur sebesar nilai wajar ditambah biaya transaksi, kecuali untuk aset keuangan yang diukur pada nilai wajar melalui laba rugi, yang awalnya diukur sebesar nilai wajar.

Aset keuangan Grup diklasifikasikan sebagai berikut:

- Nilai wajar pada laporan laba rugi (FVTPL)

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 komprehensif.

Nilai wajar yang ditentukan dinyatakan pada Catatan 46.
- Tersedia untuk dijual (AFS)

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.

Dividen atas instrumen ekuitas AFS, jika ada, diakui pada laba rugi pada saat hak Grup untuk memperoleh pembayaran dividen ditetapkan.
- Pinjaman dan piutang

Kas dan setara kas, 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 mempunyai kuotasi di pasar aktif, diklasifikasikan sebagai "pinjaman yang diberikan dan piutang", yang diukur pada biaya perolehan diamortisasi dengan menggunakan metode suku bunga efektif, dikurangi penurunan nilai.

g. Cash and Cash Equivalents

For cash flows presentation purposes, cash and cash equivalents comprise of cash on hand, cash in bank and all unrestricted investments with maturities of three months or less from the date of placement.

h. Financial Assets

All financial assets are recognized and derecognized on trade date where the purchase or sale of a financial asset is under a contract whose terms require delivery of the financial asset within the timeframe established by the market concerned, and are initially measured at fair value plus transaction costs, except for those financial assets classified as at fair value through profit or loss, which are initially measured at fair value.

The Group financial assets are classified as follows:

- Fair value through profit or loss (FVTPL)

Financial derivatives are classified in this category unless designated as hedging derivatives. Gain or loss on non-hedging derivative is recognized in profit or loss.

Fair value is determined in the manner described in Note 46.
- Available for sale (AFS)

Long-term investments in shares, except investments in associates, are classified in this category. As there is no active market for these investments and the fair value cannot be reliably measured, these investments are measured at cost, less impairment.

Dividends on AFS equity instruments, if any, are recognised in profit or loss when the Group's right to receive the dividends is established.
- Loans and receivables

Cash and cash equivalents, maintenance reserve funds and security deposits on operating leases, trade and other receivables that have fixed or determinable payments that are not quoted in active market, are classified as "loans and receivables". Loans and receivables are measured at amortized cost using the effective interest method, less impairment.

Bunga diakui dengan menggunakan metode suku bunga efektif, kecuali untuk piutang jangka pendek di mana pengakuan bunga tidak material.

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.

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 (FVTPL), dievaluasi terhadap indikator penurunan nilai pada setiap tanggal pelaporan. 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 atas aset keuangan yang dapat diestimasi secara andal.

Untuk investasi ekuitas AFS yang tercatat dan tidak tercatat di bursa, penurunan yang signifikan atau jangka panjang dalam nilai wajar dari instrumen ekuitas di bawah biaya perolehannya dianggap sebagai bukti obyektif terjadinya penurunan nilai.

Untuk aset keuangan lainnya, bukti obyektif penurunan nilai termasuk sebagai berikut:

- kesulitan keuangan signifikan yang dialami penerbit atau pihak peminjam; atau
- pelanggaran kontrak, seperti terjadinya wanprestasi atau tunggakan pembayaran pokok atau bunga; atau
- terdapat kemungkinan bahwa pihak peminjam akan dinyatakan pailit atau melakukan reorganisasi keuangan

Interest is recognized by applying the effective interest method, except for short term receivable where the recognition or interest would be immaterial.

Effective interest method

The effective interest method is a method of calculating the amortized cost of a financial instrument and of allocating interest income over the relevant period.

The effective interest rate is the rate that exactly discounts estimated future cash receipts or payments (including all fees and points paid or received that form an integral part of the effective interest rate, transaction costs and other premiums or discounts) through the expected life of the financial instrument, or, where appropriate, a shorter period to the net carrying amount on initial recognition.

Income is recognized on an effective interest basis for financial instruments other than those financial instruments assessed as at fair value through profit or loss.

Impairment of financial assets

Financial assets, other than those at fair value through profit and loss (FVTPL), are assessed for indicators of impairment at each reporting date. Financial assets are impaired where there is objective evidence that, as a result of one or more events that occurred after the initial recognition of the financial asset, the estimated future cash flows of the investment have been affected.

For listed and unlisted equity investments classified as AFS, a significant or prolonged decline in the value of the security below its cost is considered to be objective evidence of impairment.

For all other financial assets, objective evidence of impairment could include:

- significant financial difficulty of the issuer or counterparty; or
- default or delinquency in interest or principal payments; or
- it becoming probable that the borrower will enter bankruptcy or financial re-organisation

Untuk kelompok aset keuangan tertentu, seperti piutang, aset yang dinilai tidak akan diturunkan secara individual akan dievaluasi penurunan nilainya secara kolektif. Bukti objektif dari penurunan nilai portofolio piutang dapat termasuk pengalaman Grup atas tertagihnya piutang di masa lalu, peningkatan keterlambatan penerimaan pembayaran piutang dari rata-rata periode kredit, dan juga pengamatan atas perubahan kondisi ekonomi nasional atau lokal yang berkorelasi dengan default atas piutang

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.

Untuk aset keuangan yang dicatat pada biaya perolehan, jumlah kerugian penurunan nilai diukur berdasarkan selisih antara jumlah tercatat aset keuangan dan nilai kini estimasi arus kas masa depan.

Jika aset keuangan AFS dianggap menurun nilainya, keuntungan atau kerugian kumulatif yang sebelumnya telah diakui dalam ekuitas direklasifikasi ke laba rugi. Kerugian penurunan nilai yang sebelumnya diakui dalam laba rugi tidak boleh dibalik melalui laba rugi. Setiap kenaikan nilai wajar setelah penurunan nilai diakui secara langsung ke pendapatan komprehensif lain.

Penghentian pengakuan aset keuangan

Grup menghentikan pengakuan aset keuangan jika dan hanya jika hak kontraktual atas arus kas yang berasal dari aset keuangan berakhir, atau Grup mentransfer aset keuangan dan secara substansial mentransfer seluruh risiko dan manfaat atas kepemilikan aset kepada entitas lain. Jika Grup tidak mentransfer serta tidak memiliki secara substansial atas seluruh risiko dan manfaat kepemilikan serta masih mengendalikan aset yang ditransfer, maka Grup mengakui keterlibatan berkelanjutan atas aset yang ditransfer dan liabilitas terkait sebesar jumlah yang mungkin harus dibayar. Jika Grup memiliki secara substansial seluruh risiko dan manfaat kepemilikan aset keuangan yang ditransfer, Grup masih mengakui aset keuangan dan juga mengakui pinjaman yang dijamin sebesar pinjaman yang diterima.

For certain categories of financial asset, such as receivables, assets that are assessed not to be impaired individually are, in addition, assessed for impairment on a collective basis. Objective evidence of impairment for a portfolio of receivables could include the Group's past experiences of collecting payments, an increase in the number of delayed payments in the portfolio past the average credit period, as well as observable changes in national or local economic conditions that correlate with default on receivables.

For financial assets carried at amortized cost, the amount of the impairment is the difference between the asset's carrying amount and the present value of estimated future cash flows, discounted at the financial assets original effective interest rate.

For financial asset carried at cost, the amount of the impairment loss is measured as the difference between the asset's carrying amount and the present value of the estimated future.

When an AFS financial asset is considered to be impaired, cumulative gains or losses previously recognized in equity are reclassified to profit or loss. Impairment losses previously recognized in profit and loss are not reversed through profit or loss. Any increase in fair value subsequent to an impairment loss is recognized directly in other comprehensive income.

Derecognition of financial assets

The Group derecognises a financial asset only when the contractual rights to the cash flows from the asset expire, or when it transfers the financial asset and substantially all the risks and rewards of ownership of the asset to another entity. If the Group neither transfers nor retains substantially all the risks and rewards of ownership and continues to control the transferred asset, the Group recognises its retained interest in the asset and an associated liability for amounts it may have to pay. If the Group retain substantially all the risks and rewards of ownership of a transferred financial asset, the Group continues to recognise the financial asset and also recognises a collateralised borrowing for the proceeds received.

Saling hapus Aset dan Liabilitas Keuangan

Aset dan liabilitas keuangan Grup saling hapus dan menyajikan nilai bersih pada laporan posisi keuangan jika dan hanya jika:

- saat ini memiliki hak hukum untuk melakukan saling hapus atas jumlah yang diakui; dan
- berniat untuk menyelesaikan secara bersih, atau untuk merealisasikan aset dan menyelesaikan liabilitas secara bersamaan.

i. Liabilitas Keuangan dan Instrumen Ekuitas

Klasifikasi sebagai liabilitas atau ekuitas

Liabilitas keuangan dan instrumen ekuitas yang diterbitkan oleh Grup diklasifikasikan sesuai substansi perjanjian kontrak dan definisi liabilitas keuangan dan instrumen ekuitas.

Instrumen ekuitas

Instrumen ekuitas adalah setiap kontrak yang membuktikan hak residual atas aset Grup setelah dikurangi seluruh liabilitasnya. Instrumen ekuitas dicatat sebesar hasil yang diterima, setelah dikurangi biaya penerbitan langsung.

Liabilitas keuangan

Utang bank dan lembaga keuangan, utang jangka panjang, utang obligasi, utang usaha dan utang 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 liabilitas keuangan

Liabilitas keuangan dihentikan pengakuannya jika, dan hanya jika, liabilitas Grup telah dilepaskan, dibatalkan atau kadaluarsa. Selisih antara jumlah tercatat liabilitas keuangan yang dihentikan pengakuannya dan imbalan yang dibayarkan dan utang diakui dalam laba rugi.

j. 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 taksiran biaya penyelesaian dan biaya yang diperlukan untuk menjual.

Netting of Financial Assets and Financial Liabilities

The Group only offsets financial assets and liabilities and presents the net amount in the statement of financial position where it:

- currently has a legal enforceable right to set off the recognized amount; and
- intends either to settle on a net basis, or to realize the asset and settle the liability simultaneously.

i. Financial Liabilities and Equity Instruments

Classification as debt or equity

Financial liabilities and equity instruments issued by the Group are classified according to the substance of the contractual arrangements entered into and the definitions of a financial liability and an equity instrument.

Equity instruments

An equity instruments is any contract that evidences a residual interest in the assets of the Group after deducting all of its liabilities. Equity instruments are recorded at the proceeds received, net of direct issue costs.

Financial liabilities

Bank loans and financial institution, long-term loans, bonds payable and trade and other payables are initially measured at fair value, net of transaction costs, and are subsequently measured at amortized cost, using the effective interest rate method, with interest expense recognized on an effective yield basis.

Derecognition of financial liabilities

The Group derecognized financial liabilities when, and only when, their obligations are discharged, cancelled or expired. The difference between the carrying amount of the financial liability derecognized and the consideration paid and payable is recognized in profit or loss.

j. Inventories

Inventories are stated at the lower of cost and net realizable value. Cost is determined using the weighted average method. Net realizable value is the estimated selling price in the ordinary course of business less all estimated costs of completion and costs necessary to make the sale.

k. Biaya Dibayar Dimuka

Biaya dibayar dimuka diamortisasi selama masa manfaat masing-masing biaya dengan metode garis lurus.

l. Investasi Pada Entitas Asosiasi

Entitas asosiasi adalah suatu entitas dimana Grup mempunyai pengaruh yang signifikan dan bukan merupakan entitas anak ataupun bagian partisipasi dalam ventura bersama. Pengaruh signifikan adalah kekuasaan untuk berpartisipasi dalam keputusan kebijakan keuangan dan operasional *investee* tetapi tidak mengendalikan atau mengendalikan bersama atas kebijakan tersebut.

Penghasilan dan aset dan liabilitas dari entitas asosiasi digabungkan dalam laporan keuangan konsolidasian dicatat dengan menggunakan metode ekuitas, kecuali ketika investasi diklasifikasikan sebagai dimiliki untuk dijual, sesuai dengan PSAK 58 (revisi) 2009), Aset Tidak Lancar yang Dimiliki untuk Dijual dan Operasi yang Dihentikan. Investasi pada entitas asosiasi dicatat di laporan posisi keuangan konsolidasian sebesar biaya perolehan dan selanjutnya disesuaikan untuk perubahan dalam bagian kepemilikan Grup atas aset bersih entitas asosiasi yang terjadi setelah perolehan, dikurangi dengan penurunan nilai yang ditentukan untuk setiap investasi secara individu. Bagian Grup atas kerugian entitas asosiasi yang melebihi nilai tercatat dari investasi (yang mencakup semua kepentingan jangka panjang, secara substansi, merupakan bagian dari Grup dan nilai investasi bersih entitas anak dalam entitas asosiasi) diakui hanya sebatas bahwa Grup telah mempunyai kewajiban hukum atau kewajiban konstruktif atau melakukan pembayaran atas kewajiban entitas asosiasi.

Setiap kelebihan biaya perolehan investasi atas bagian Grup atas nilai wajar bersih dari aset yang teridentifikasi, liabilitas dan liabilitas kontinjensi dari entitas asosiasi yang diakui pada tanggal akuisisi, diakui sebagai *goodwill*, yang termasuk dalam jumlah tercatat investasi. Setiap kelebihan dari kepemilikan Grup dari nilai wajar bersih dari aset yang teridentifikasi, liabilitas dan liabilitas kontinjensi atas biaya perolehan investasi, sesudah pengujian kembali segera diakui di dalam laporan laba rugi.

Persyaratan dalam PSAK 55 (revisi 2011) Instrumen Keuangan: Pengakuan dan Pengukuran, diterapkan untuk menentukan apakah perlu untuk mengakui setiap penurunan nilai sehubungan dengan investasi pada entitas asosiasi Grup. Jika perlu, jumlah tercatat investasi yang tersisa (termasuk goodwill) diuji

k. Prepaid Expenses

Prepaid expenses are amortized over their beneficial periods using the straight-line method.

l. Investments in Associates

An associate is an entity over which the Group has significant influence and that is neither a subsidiary nor an interest in a joint venture. Significant influence is the power to participate in the financial and operating policy decisions of the investee but is not control or joint control over those policies.

The results of operations and assets and liabilities of associates are incorporated in these consolidated financial statements using the equity method of accounting, except when the investment is classified as held for sale, in which case, it is accounted for in accordance with PSAK 58 (Revised 2009), Non-current Assets Held for Sale and Discontinued Operations. Under the equity method, an investment in an associate is initially recognized in the consolidated statement of financial position at cost and adjusted thereafter to recognized the Group's share of the profit or loss and other comprehensive income of the associate. When the Group's share of losses of an associate exceeds the Group's interest in that associate (which includes any long-term interests that, in substance, form part of the Group's net investment in the associate) the Group discontinues recognizing its share of further losses. Additional losses are recognized only to the extent that the Group has incurred legal or constructive obligations or made payments on behalf of the associate.

Any excess of the cost of acquisition over the Groups' share of the net fair value of identifiable assets, liabilities and contingent liabilities of the associate recognized at the date of acquisition, is recognized as goodwill, which is included within the carrying amount of the investment. Any excess of the Groups' share of the net fair value of the identifiable assets, liabilities and contingent liabilities over the cost of acquisition, after reassessment, are recognised immediately in profit or loss.

The requirements of PSAK 55 (revised 2011), Financial Instruments: Recognition and Measurement, are applied to determine whether it is necessary to recognize any impairment loss with respect to the Group's investment in an associate. When necessary, the entire carrying amount of the investment (including goodwill) is

penurunan nilai sesuai dengan PSAK 48 (Revisi 2009), Penurunan Nilai Aset, sebagai suatu aset tunggal dengan membandingkan antara jumlah terpulihkan (mana yang lebih tinggi antara nilai pakai dan nilai wajar dikurangi biaya untuk menjual) dengan jumlah tercatatnya. Rugi penurunan nilai yang diakui pada keadaan tersebut tidak dialokasikan pada setiap aset yang membentuk bagian dari nilai tercatat investasi pada entitas asosiasi. Setiap pembalikan dari penurunan nilai diakui sesuai dengan PSAK 48 sepanjang jumlah terpulihkan dari investasi tersebut kemudian meningkat.

Pada saat pelepasan suatu entitas asosiasi yang mengakibatkan Grup kehilangan pengaruh signifikan atas entitas asosiasi, investasi yang tersisa diukur pada nilai wajar pada tanggal tersebut dan nilai wajarnya dianggap sebagai nilai wajar pada saat pengakuan awal sebagai suatu aset keuangan sesuai dengan PSAK 55. Selisih antara jumlah tercatat sebelumnya atas entitas asosiasi diatribusikan ke sisa kepemilikan dan nilai wajar termasuk dalam penentuan keuntungan atau kerugian atas pelepasan entitas asosiasi. Selanjutnya, Grup memperhitungkan seluruh jumlah yang sebelumnya diakui dalam pendapatan komprehensif lain yang terkait dengan entitas asosiasi tersebut dengan menggunakan dasar yang sama dengan yang diperlukan jika entitas asosiasi telah melepaskan secara langsung aset dan liabilitas yang terkait. Oleh karena itu, jika keuntungan atau kerugian yang sebelumnya telah diakui dalam pendapatan komprehensif lain oleh entitas asosiasi akan direklasifikasi ke laba rugi atas pelepasan aset atau liabilitas yang terkait, maka Grup mereklasifikasi keuntungan atau kerugian dari ekuitas ke laba rugi (sebagai penyesuaian reklasifikasi) sejak Grup kehilangan pengaruh signifikan atas entitas asosiasi

Ketika Grup melakukan transaksi dengan entitas asosiasi, keuntungan dan kerugian yang timbul dari transaksi dengan entitas asosiasi diakui dalam laporan keuangan konsolidasian Grup hanya sepanjang kepemilikan dalam entitas asosiasi yang tidak terkait dengan Grup.

m. 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.

tested for impairment in accordance with PSAK 48 (Revised 2009), Impairment of Assets, as a single asset by comparing its recoverable amount (higher of value in use and fair value less costs to sell) with its carrying amount. Any impairment loss recognized forms part of the carrying amount of the investment. Any reversal of that impairment loss is recognized in accordance with PSAK 48 to the extent that the recoverable amount of the investment subsequently increases.

Upon disposal of an associate that results in the Group losing significant influence over that associate, any retained investment is measured at fair value at that date and the fair value is regarded as its fair value on initial recognition as a financial asset in accordance with PSAK 55. The difference between the previous carrying amount of the associate attributable to the retained interest and the fair value is included in the determination of the gain or loss on disposal of the associate. In addition, the Group accounts for all amounts previously recognized in other comprehensive income in relation to that associate on the same basis as would be required if that associate had directly disposed of the related assets or liabilities. Therefore, if a gain or loss previously recognized in other comprehensive income by that associate would be reclassified to profit or loss on the disposal of the related assets or liabilities, the Group reclassifies the gain or loss from equity to profit or loss (as a reclassification adjustment) when it loses significant influence over that associate.

When a group entity transacts with its associate, profits and losses resulting from the transaction with the associate are recognized in the Group's consolidated financial statements only to the extent of its interest in the associate that are not related to the Group.

m. Investment Properties

Investment properties are properties (land or a building – or part of a building – or both) held to earn rentals or for capital appreciation or both.

Investment properties are recorded initially at cost. Subsequent to initial recognition, investment properties are measured at fair value. Gains and losses arising from changes in fair value are recognized in profit or loss in the period in which they arise.

Properti investasi diberikan pengakuannya pada saat dilepaskan atau tidak digunakan lagi secara permanen dan tidak memiliki manfaat ekonomi masa depan yang diperkirakan dari pelepasannya. Keuntungan atau kerugian yang timbul dari penghentian atau pelepasan properti investasi ditentukan dari selisih antara hasil neto pelepasan dan jumlah tercatat aset dan diakui dalam laba rugi pada periode terjadinya penghentian atau pelepasan

n. Aset Tetap

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 laporan posisi keuangan.

Kenaikan yang berasal dari revaluasi pesawat, tanah dan bangunan diakui pada pendapatan komprehensif lain dan terakumulasi dalam ekuitas pada bagian surplus revaluasi, kecuali sebelumnya penurunan revaluasi atas aset yang sama pernah diakui dalam laporan laba rugi komprehensif, dalam hal ini kenaikan revaluasi hingga sebesar penurunan nilai aset akibat revaluasi tersebut, dikreditkan dalam laporan laba rugi komprehensif. 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.

Aset tetap pesawat disusutkan hingga ke estimasi nilai residu dengan menggunakan metode garis lurus selama taksiran masa manfaat, sebagai berikut:

	2013 Tahun/ Years	2012 Tahun/ Years	
Rangka Pesawat	18 - 22	18 - 20	Airframe
Mesin	18 - 22	18 - 20	Engine
Simulator	10	10	Simulator
Rotable parts	12	12	Rotable parts
Aset pemeliharaan			Maintenance assets
Inspeksi rangka pesawat	Periode inspeksi berikut/ Next inspection period		Airframe inspection
Overhaul mesin	Periode overhaul berikut/ Next overhaul period		Engine overhaul

Investment properties shall be derecognized upon disposal or when the investment property is permanently withdrawn from use and no future economic benefits are expected from its disposal. Any gain or loss arising on derecognition of the property (calculated as the difference between the net disposal proceeds and the carrying amount of the asset) is included in profit or loss in the period in which the property is derecognized.

n. Property and Equipment

Aircraft, land and buildings are stated at their revalued amounts, being the fair value at the date of revaluation, less any subsequent accumulated depreciation and subsequent accumulated impairment losses. Revaluation is made with sufficient regularity to ensure that the carrying amount does not differ materially from that which would be determined using fair value at the reporting date.

Any revaluation increase arising on the revaluation of such aircraft, land and buildings is recognized in other comprehensive income and accumulated in equity under the heading of revaluation surplus, except to the extent that it reverses a revaluation decrease, for the same asset which was previously recognized in profit or loss, in which case the increase is credited to profit and loss to the extent of the decrease previously charged. A decrease in carrying amount arising on the revaluation of such aircraft, land and buildings is charged to profit or loss to the extent that it exceeds the balance, if any, held in the properties revaluation reserve relating to a previous revaluation of such aircraft, land and buildings.

The revaluation surplus in respect of aircrafts, land and buildings is directly transferred to retained earnings when the asset is derecognized.

Aircraft assets are depreciated using the straight-line method to an estimated residual value based on their estimated useful lives, as follows:

Pada tahun 2013, Perusahaan merubah umur masa manfaat untuk jenis pesawat Boeing 747-400 dari 20 tahun menjadi 22 tahun. Perubahan tersebut diperlakukan secara prospektif yang menyebabkan penurunan beban penyusutan sebesar USD 3.214.148 ditahun 2013.

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/ Years	
Bangunan dan prasarana	40	Buildings and infrastructure
Kendaraan	3 - 5	Vehicles
Aset tetap lainnya (perlengkapan, perangkat keras dan instalasi)	2 - 10	Other fixed assets (office equipment, hardware and installation)

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 direviu minimum setiap akhir tahun buku, dan pengaruh dari setiap perubahan estimasi akuntansi diterapkan secara prospektif.

Beban pemeliharaan dan perbaikan dibebankan pada laporan laba rugi komprehensif konsolidasian 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 konsolidasian dan keuntungan atau kerugian yang dihasilkan diakui dalam laporan laba rugi.

Aset dalam penyelesaian dinyatakan sebesar biaya perolehan. Biaya perolehan tersebut termasuk biaya pinjaman yang terjadi selama masa pembangunan yang timbul dari utang yang digunakan untuk pembangunan aset tersebut. Akumulasi biaya perolehan akan dipindahkan ke masing-masing aset tetap yang bersangkutan pada saat selesai dan siap digunakan.

In 2013, the Company changed the estimated useful life of Boeing 747-400 aircraft from 20 to 22 years. Such change in estimate was accounted prospectively resulting to reduction in depreciation expense by USD 3,214,148 in 2013.

Non aircraft assets except land and buildings, are stated at cost less accumulated depreciation and impairment, if any, and are depreciated using the straight-line method based on the estimated useful lives of the asset, as follows:

Land is not depreciated.

Assets held under finance lease are depreciated based on the same estimated useful life with owned assets or over the lease period which ever is shorter.

The estimated useful lives, residual values and depreciation method are reviewed at least each year end and the effect of any changes in estimate is accounted for on a prospective basis.

The cost of maintenance and repairs is charged to operations as incurred. Other costs incurred subsequently to add to, replace part of, or service an item of property, and equipment, are recognized as asset if, and only if it is probable that future economic benefits associated with the item will flow to the entity and the cost of the item can be measured reliably. When assets are retired or otherwise disposed of, their carrying amount is removed from the consolidated financial statement and the resulting gains or losses are recognized in profit or loss.

Construction in progress is stated at cost which includes borrowing costs during construction on debts incurred to finance the construction. Construction in progress is transferred to the respective property and equipment account when complete and ready to use.

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.

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.

o. Aset Tidak Lancar Tersedia Untuk Dijual

Aset tidak lancar dan kelompok yang akan dijual harus diklasifikasikan sebagai dimiliki untuk dijual jika jumlah tercatatnya akan dipulihkan terutama melalui transaksi penjualan daripada melalui penggunaan yang berkelanjutan. Kondisi ini dapat terpenuhi hanya ketika penjualan sangat mungkin dan aset tidak lancar (atau kelompok yang akan dijual) tersedia untuk dijual segera dalam kondisi sekarang. Manajemen harus berkomitmen terhadap penjualan tersebut, yang diharapkan untuk memenuhi syarat untuk pengakuan sebagai penjualan dalam satu tahun dari tanggal klasifikasi.

Aset tidak lancar (dan kelompok yang akan dijual) diklasifikasikan sebagai dimiliki untuk dijual diukur sebesar jumlah terendah dari jumlah tercatat sebelumnya dan nilai wajar dikurangi biaya penjualannya.

p. Penurunan Nilai Aset Non Keuangan

Pada tanggal pelaporan, Grup menelaah nilai tercatat aset non-keuangan untuk menentukan apakah terdapat indikasi bahwa aset tersebut telah mengalami penurunan nilai. Jika terdapat indikasi tersebut, nilai yang dapat diperoleh kembali dari aset diestimasi untuk menentukan tingkat kerugian penurunan nilai (jika ada). Bila tidak memungkinkan untuk mengestimasi nilai yang dapat diperoleh kembali atas suatu aset individu, Grup mengestimasi nilai yang dapat diperoleh kembali dari unit penghasil kas atas aset.

Perkiraan jumlah yang dapat diperoleh kembali adalah nilai tertinggi antara nilai wajar dikurangi dengan biaya untuk menjual atau nilai pakai. Dalam menilai nilai pakai, estimasi arus kas masa depan didiskontokan ke nilai kini menggunakan tingkat diskonto sebelum pajak yang menggambarkan penilaian pasar kini dari nilai waktu uang dan risiko spesifik atas aset yang mana estimasi arus kas masa depan

For borrowings that are not specific to the acquisition of a qualifying asset, the amount capitalized is determined by applying a capitalization rate to the expenditures on qualifying asset. The capitalization rate is the weighted average of the borrowing costs applicable to the total borrowings outstanding during the period, excluding borrowings directly attributable to financing other qualifying assets.

Properties under BOT (build, operate and transfer) are stated at cost, less accumulated depreciation. Depreciation is computed using the straight-line method over 20 - 30 years.

o. Non Current Assets Held For Sale

Noncurrent assets and disposal groups are classified as held for sale if their carrying amount will be recovered principally through a sale transaction rather than through continuing use. This condition is regarded as met only when the sale is highly probable and the noncurrent asset (or disposal group) is available for immediate sale in its present condition. Management must be committed to the sale, which should be expected to qualify for recognition as a completed sale within one year from the date of classification.

Non current assets (and disposal groups) classified as held for sale are measured at the lower of their previous carrying amount and fair value less costs to sell.

p. Impairment of Non-Financial Asset

At reporting dates, the Group reviews the carrying amount of non-financial assets to determine whether there is any indication that those assets have suffered an impairment loss. If any such indication exists, the recoverable amount of the asset is estimated in order to determine the extent of the impairment loss (if any). Where it is not possible to estimate the recoverable amount of an individual asset, the Group estimates the recoverable amount of the cash generating unit to which the asset belongs.

Estimated recoverable amount is the higher of fair value less cost to sell or value in use. In assessing value in use, the estimated future cash flows are discounted to their present value using a pre-tax discount rate that reflects current market assessments of the time value of money and the risks specific to the asset for which the estimates of future cash flows have not been adjusted. If the recoverable amount of

belum disesuaikan. Jika jumlah yang dapat diperoleh kembali dari aset non-keuangan (unit penghasil kas) kurang dari nilai tercatatnya, nilai tercatat aset (unit penghasil kas) dikurangi menjadi sebesar nilai yang dapat diperoleh kembali dan rugi penurunan nilai diakui langsung ke laba rugi kecuali aset tersebut dicatat sebesar nilai revaluasi, dimana kerugian penurunan nilai diperlakukan sebagai penurunan revaluasi.

Kebijakan akuntansi untuk penurunan nilai aset keuangan diungkapkan dalam Catatan 3h.

q. 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 Grup yang ditentukan pada awal kontrak atau, jika lebih rendah, sebesar nilai kini dari pembayaran sewa minimum. Liabilitas kepada *lessor* disajikan di dalam laporan posisi keuangan konsolidasi sebagai liabilitas sewa pembiayaan.

Pembayaran sewa dipisahkan antara bagian yang merupakan beban keuangan dan bagian yang merupakan pengurangan dari liabilitas sewa sehingga mencapai suatu tingkat bunga yang konstan (tetap) atas saldo liabilitas. Beban keuangan dibebankan langsung ke laba rugi. *Rental* kontijensi dibebankan pada periode terjadinya.

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* kontijensi diakui sebagai beban di dalam periode terjadinya.

Dalam hal insentif diperoleh dalam sewa operasi, insentif tersebut diakui sebagai liabilitas. 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.

a non-financial asset (cash generating unit) is less than its carrying amount, the carrying amount of the asset (cash generating unit) is reduced to its recoverable amount and an impairment loss is recognized immediately against earnings unless the relevant asset is carried at revaluation amount, in which the impairment loss is treated as revaluation decrease.

Accounting policy for impairment of financial assets is disclosed in Note 3h.

q. Leases

Leases are classified as finance leases whenever the terms of the lease transfer substantially all the risks and rewards of ownership to the lessee. All other leases, which do not meet these criteria, are classified as operating leases.

As Lessee

Assets held under finance leases are initially recognized as assets of the Group at their fair value at the inception of the lease or, if lower, at the present value of the minimum lease payments. The corresponding liability to the lessor is included in the consolidated statement of financial position as a finance lease obligation.

Lease payments are apportioned between finance charges and reduction of the lease obligation so as to achieve a constant rate of interest on the remaining balance of the liability. Finance charges are charged directly to profit or loss. Contingent rentals are recognized as expenses in the periods in which they are incurred.

Operating lease payments are recognized as an expense on a straight-line basis over the lease term, except where another systematic basis is more representative of the time pattern in which economic benefits from the leased asset are consumed. Contingent rentals arising under operating leases are recognized as an expense in the period in which they are incurred.

In the event that lease incentives are received to enter into operating leases, such incentives are recognized as a liability. The aggregate amount of incentives is recognized as a reduction of rental expense on a straight-line basis, except where another systematic basis is more representative of the time pattern in which economic benefits from the leased asset are consumed.

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.

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.

r. 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 liabilitas pengembalian sesuai yang dipersyaratkan dalam perjanjian tersebut. Penyisihan dibuat berdasarkan pengalaman historis, petunjuk pabrik dan, jika relevan, liabilitas kontrak untuk menentukan nilai sekarang dari perkiraan biaya masa depan dari inspeksi rangka pesawat dan perbaikan mesin.

Biaya perbaikan dan pemeliharaan lainnya dibebankan pada saat terjadinya.

Sale and Leaseback

Assets sold under a sale and leaseback transaction are accounted for as follows:

- If the sale and leaseback transaction results in a finance lease, any excess of sales proceeds over the carrying amount of the asset is deferred and amortized over the lease term.
- If the sale and leaseback transaction results in an operating lease and the transaction is established at fair value, any profit or loss is recognized immediately. If the sale price is below fair value, any profit or loss is recognized immediately except that, if the loss is compensated by future lease payments at below market price, it is deferred and amortized in proportion to the lease payments over the period for which the asset is expected to be used. If the sale price is above fair value, the excess over fair value is deferred and amortized over the period for which the asset is expected to be used.

For operating leases, if the fair value at the time of a sale and leaseback transaction is less than the carrying amount of the asset, a loss equal to the amount of the difference between the carrying amount and fair value is recognized immediately.

For finance leases, no such adjustment is necessary unless there has been impairment in value, in which case the carrying amount is reduced to recoverable amount.

r. Heavy Maintenance Costs of Aircraft

Major airframe inspection cost relating to heavy maintenance visit and engine overhauls for owned aircraft and those held on finance lease is capitalized and amortized over the period until the next expected major inspection or overhaul.

If there is a commitment related to maintenance of aircraft held under operating lease arrangements, a provision is made during the lease term for the lease return obligations specified within those lease agreements. The provision is made based on historical experience, manufacturers' advice and if relevant, contractual obligations, to determine the present value of the estimated future major airframe inspections cost and engine overhauls.

All other repair and maintenance costs are expensed as incurred.

s. Beban Tangguhan

Biaya-biaya lain yang memenuhi kriteria pengakuan aset akan ditangguhkan dan diamortisasi dengan metode garis lurus berdasarkan masa manfaatnya.

t. 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 periode 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 di-akru berdasarkan waktu terjadinya dengan acuan jumlah pokok terhutang dan tingkat bunga yang berlaku.

Penghasilan dividen dari investasi saham diakui pada saat hak menerima dividen telah ditetapkan.

Beban diakui pada saat terjadi.

u. 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 diterima dimuka. Penghargaan yang tidak digunakan diakui sebagai pendapatan pada saat masa berlaku habis.

s. Deferred Charges

Other charges that meet the asset recognition criteria are deferred and amortized using the straight-line method over their beneficial periods.

t. Revenue and Expense Recognition

Passenger ticket and cargo waybill sales are initially recorded as unearned transportation revenue. Revenue is recognized when transportation service is rendered. Revenue also includes recoveries from surcharges during the period.

Revenue from short-term aircraft maintenance and overhaul contract is recognized when the service is rendered. Revenue from long-term aircraft maintenance and overhaul contracts is recognized using the percentage-of-completion method.

Revenues from hotels, catering, travel agency services, reservation system services and other services related to flight operations are recognized when the services are rendered.

Interest revenue is accrued on time basis, by reference to the principal outstanding and at the applicable interest rate.

Dividend income from investment in shares is recognized when the shareholders' rights to receive such dividend have been established.

Expenses are recognized when incurred.

u. Frequent Flyer Program

The Company operates a frequent flyer program called "Garuda Frequent Flyer" that provides travel awards to its members based on accumulated mileage. A portion of passenger revenue attributable to the award of frequent flyer benefits, estimated based on expected utilization of these benefits, is deferred until they are utilized. These deferrals of revenue are recorded as unearned revenue. Any remaining unutilized benefits are recognized as revenue upon expiry.

v. 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 liabilitas imbalan pasti atau nilai wajar aset program diakui dengan metode garis lurus selama rata-rata sisa masa kerja yang diperkirakan 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 liabilitas imbalan pasca-kerja di laporan posisi keuangan konsolidasian merupakan nilai kini liabilitas 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 periode yang bersangkutan.

Jumlah yang diakui sebagai liabilitas imbalan kerja jangka panjang di laporan posisi keuangan konsolidasian merupakan nilai kini liabilitas imbalan kerja pasti.

w. Provisi

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

Jumlah diakui sebagai provisi merupakan taksiran terbaik yang diharuskan menyelesaikan kewajiban kini pada akhir periode pelaporan, dengan memperhatikan unsur risiko dan ketidakpastian yang melekat pada kewajiban tersebut. Provisi diukur menggunakan estimasi arus kas untuk menyelesaikan kewajiban kini dengan jumlah tercatatnya sebesar nilai kini dari arus kas tersebut.

v. Post-Employment Benefits and Long-Term Benefits

Post-Employment Benefits

Post-employment benefits are determined using the Projected Unit Credit Method. The accumulated unrecognized actuarial gains and losses that exceed 10% of the greater of the present value of the defined benefit obligations and the fair value of plan assets, is recognized on straight-line basis over the expected average remaining service years of the participating employees. Past service cost is recognized immediately to the extent that the benefits are already vested, and otherwise is amortized on a straight-line basis over the average period until the benefits become vested.

The employee benefits obligation recognized in the consolidated statements of financial position represents the present value of the defined benefit obligation as adjusted for unrecognized actuarial gains and losses and unrecognized past service cost, and reduced by the fair value of plan assets.

Long-Term Benefits

Long-term benefits are determined using the Projected Unit Credit Method. Past service cost and actuarial gains (losses) are recognized immediately in the current operations.

The long-term employee benefit obligation recognized in the consolidated statement of financial position represents the present value of the defined benefit obligation.

w. Provision

Provisions are recognized when the Group has a present obligation (legal or constructive) as a result of a past event, it is probable that the Group will be required to settle the obligation, and a reliable estimate can be made of the amount of the obligation.

The amount recognized as a provision is the best estimate of the consideration required to settle the obligation at the end of the reporting period, taking into account the risks and uncertainties surrounding the obligation. Where a provision is measured using the cash flows estimated to settle the present obligation, its carrying amount is the present value of those cash flows.

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

x. Pajak Penghasilan

Beban pajak kini ditentukan berdasarkan laba kena pajak dalam tahun yang bersangkutan yang dihitung berdasarkan tarif pajak yang berlaku.

Aset dan liabilitas pajak tangguhan diakui atas konsekuensi pajak periode mendatang yang timbul dari perbedaan jumlah tercatat aset dan liabilitas menurut laporan keuangan dengan dasar pengenaan pajak aset dan liabilitas. Liabilitas pajak tangguhan diakui untuk semua perbedaan temporer kena pajak dan aset pajak tangguhan diakui untuk perbedaan temporer yang boleh dikurangkan dan rugi fiskal, sepanjang besar kemungkinan dapat dimanfaatkan untuk mengurangi laba kena pajak pada masa datang.

Aset dan liabilitas pajak tangguhan diukur dengan menggunakan tarif pajak yang diekspektasikan berlaku dalam periode ketika liabilitas diselesaikan atau aset dipulihkan dengan tarif pajak (dan peraturan pajak) yang telah berlaku atau secara substantif telah berlaku pada akhir periode pelaporan.

Pengukuran aset dan liabilitas pajak tangguhan mencerminkan konsekuensi pajak yang sesuai dengan cara Grup ekspektasikan, pada akhir periode pelaporan, untuk memulihkan atau menyelesaikan jumlah tercatat aset dan liabilitasnya.

Jumlah tercatat aset pajak tangguhan dikaji ulang pada akhir periode pelaporan dan dikurangi jumlah tercatatnya jika kemungkinan besar laba kena pajak tidak lagi tersedia dalam jumlah yang memadai untuk mengkompensasikan sebagian atau seluruh aset pajak tangguhan tersebut.

Aset dan liabilitas pajak tangguhan saling hapus ketika entitas memiliki hak yang dapat dipaksakan secara hukum untuk melakukan saling hapus aset pajak kini terhadap liabilitas pajak kini dan ketika aset pajak tangguhan dan liabilitas pajak tangguhan terkait dengan pajak penghasilan yang dikenakan oleh otoritas perpajakan serta Grup yang bermaksud untuk memulihkan aset dan liabilitas pajak kini dengan dasar neto.

When some or all of the economic benefits required to settle a provision are expected to be recovered from a third party, the receivable is recognized as an asset if it is virtually certain that reimbursement will be received and the amount of the receivable can be measured reliably.

x. Income Tax

Current tax expense is determined based on the taxable income for the year computed using the prevailing tax rates.

Deferred tax assets and liabilities are recognized for the future tax consequences attributable to differences between the financial statement carrying amounts of assets and liabilities and their respective tax bases. Deferred tax liabilities are recognized for all taxable temporary differences and deferred tax assets are recognized for deductible temporary differences to the extent that it is probable that taxable income will be available in future periods against which the deductible temporary differences and fiscal losses can be utilized.

Deferred tax assets and liabilities are measured at the tax rates that are expected to apply in the period in which the liability is settled or the asset realized, based on the tax rates (and tax laws) that have been enacted, or substantively enacted, by the end of the reporting period.

The measurement of deferred tax assets and liabilities reflects the consequences that would follow from the manner in which the Group expects, at the end of the reporting period, to recover or settle the carrying amount of its assets and liabilities.

The carrying amount of deferred tax asset is reviewed at the end of each reporting period and reduced to the extent that it is no longer probable that sufficient taxable profits will be available to allow all or part of the asset to be recovered.

Deferred tax assets and liabilities are offset when there is legally enforceable right to set off current tax assets against current tax liabilities and when they relate to income taxes levied by the same taxation authority and the Group intends to settle their current tax assets and current tax liabilities on a net basis.

Pajak kini dan pajak tangguhan diakui sebagai beban atau penghasilan dalam laba atau rugi, kecuali sepanjang pajak penghasilan yang berasal dari transaksi atau kejadian yang diakui, diluar laba atau rugi (baik dalam pendapatan komprehensif lain maupun secara langsung di ekuitas), dalam hal tersebut pajak juga diakui di luar laba atau rugi.

y. Instrumen Keuangan Derivatif

Instrumen keuangan derivatif awalnya dinilai berdasarkan nilai wajar pada saat tanggal kontrak dibuat, dan selanjutnya dinilai kembali berdasarkan nilai wajar pada tanggal pelaporan keuangan. Perlakuan akuntansi atas perubahan kemudian dalam nilai wajar tergantung apakah derivatif tersebut ditujukan untuk instrumen lindung nilai, dan jika benar, sifat dari obyek yang dilindungi nilainya.

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

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

z. Laba per Saham

Laba per saham dasar dihitung dengan membagi laba bersih yang dapat diatribusikan kepada entitas induk dengan jumlah rata-rata tertimbang saham yang beredar pada periode yang bersangkutan.

Laba per saham dilusi dihitung dengan membagi laba bersih yang dapat diatribusikan kepada pemilik Perusahaan dengan jumlah rata-rata tertimbang saham biasa yang telah disesuaikan dengan dampak dari semua efek berpotensi saham biasa yang dilutif.

Current and deferred tax are recognized as an expense or income in profit or loss, except when they relate to items that are recognized outside of profit or loss (whether in other comprehensive income or directly in equity), in which case the tax is also recognized outside of profit or loss.

y. Derivative Financial Instruments

Derivatives are initially recognized at fair value at the date the derivative contract is entered into and are subsequently measured to their fair value at each reporting date. The accounting for subsequent changes in fair value depends on whether the derivative is designated as a hedging instrument, and if so, the nature of the item being hedged.

Changes in fair value of derivative financial instruments that are designated as effective hedges of future cash flows are recognized as part of other comprehensive income and the ineffective portion is recognized immediately in earnings. If the hedged transaction results in the recognition of an asset or liability, the accumulated gains and losses under other comprehensive income are reclassified into earnings in the same period in which the related asset or liability affects earnings. For hedges that do not result in the recognition of an asset or liability, amounts deferred in other comprehensive income are recognized in earnings in the same period in which the hedged item affects profit or loss.

For an effective hedge of an exposure to changes in the fair value, the hedged item is adjusted for changes in fair value attributable to the risk being hedged and such changes are recognized immediately in earnings.

z. Earnings per Share

Basic earnings per share is computed by dividing net income attributable to owners of the Company by the weighted average number of shares outstanding during the period.

Diluted earnings per share is computed by dividing net income attributable to owners of the Company by the weighted average number of shares outstanding as adjusted for the effects of all dilutive potential ordinary shares.

aa. Segmen Operasi

Segmen operasi diidentifikasi berdasarkan laporan internal mengenai komponen dari Grup yang secara regular direviu oleh "pengambil keputusan operasional" dalam rangka mengalokasikan sumber daya dan menilai kinerja segmen operasi.

Segmen operasi adalah suatu komponen dari entitas:

- a) yang terlibat dalam aktivitas bisnis yang mana memperoleh pendapatan dan menimbulkan beban (termasuk pendapatan dan beban terkait dengan transaksi dengan komponen lain dari entitas yang sama);
- b) yang hasil operasinya dikaji ulang secara regular oleh pengambil keputusan operasional untuk membuat keputusan tentang sumber daya yang dialokasikan pada segmen tersebut dan menilai kinerjanya; dan
- c) dimana tersedia informasi keuangan yang dapat dipisahkan.

Informasi yang digunakan oleh pengambil keputusan operasional dalam rangka alokasi sumber daya dan penilaian kinerja mereka terfokus pada kategori dari setiap produk.

bb. Aset Takberwujud

Lisensi dan perangkat lunak yang diperoleh dikapitalisasi berdasarkan biaya-biaya yang terjadi untuk memperoleh dan mempersiapkannya hingga siap digunakan. Biaya-biaya ini diamortisasi dengan menggunakan metode garis lurus berdasarkan estimasi manfaat 3 – 8 tahun.

cc. Manufacturer's Incentive

Perusahaan mendapatkan kredit dari *vendor* sehubungan dengan perolehan atas peralatan udara tertentu. Berdasarkan sifatnya, kredit ini akan dicatat sebagai pengurang biaya perolehan atas peralatan udara tersebut. Kredit ini akan diselesaikan baik dengan pengembalian uang untuk pembelian selanjutnya atau saling hapus dengan tagihan dari *vendor* tersebut.

aa. Operating Segment

Operating segments are identified on the basis of internal reports about components of the Group that are regularly reviewed by the chief operating decision maker in order to allocate resources to the segments and to assess their performances.

An operating segment is a component of an entity:

- a) that engages in business activities from which it may earn revenue and incur expenses (including revenue and expenses relating to the transaction with other components of the same entity);
- b) whose operating results are reviewed regularly by the entity's chief operating decision maker to make decision about resources to be allocated to the segments and assess its performance; and
- c) for which discrete financial information is available.

Information reported to the chief operating decision maker for the purpose of resource allocation and assessment of their performance is more specifically focused on the category of each product.

bb. Intangible Assets

Software and licenses are capitalized on the basis of the cost incurred to acquire and to prepare the assets for intended use. These costs are amortized using the straight-line method over the estimated useful life of 3 – 8 years.

cc. Manufacturer's Incentive

The Company receives credits from vendors in connection with the acquisition of certain avionic equipments. Depending on their nature, these credits are recorded as a reduction to the cost of the related avionic equipments. The credits are either settled as cash back on subsequent purchases or net-off with payable to vendors.

dd. Program Opsi Saham Manajemen dan Karyawan

Perusahaan menyediakan program opsi saham untuk anggota manajemen serta karyawan tetap (MESOP). Program ini terdiri dari program opsi saham bahwa setelah diselesaikan melalui penerbitan saham (pengaturan pembayaran saham yang diselesaikan dengan instrumen ekuitas) dicatat sebagai transaksi ekuitas.

Pembayaran berbasis saham yang diselesaikan dengan instrumen ekuitas kepada karyawan dan layanan sejenis lainnya diukur pada nilai wajar instrumen ekuitas pada tanggal pemberian opsi. Nilai wajar yang ditentukan pada tanggal pemberian opsi pembayaran saham yang diselesaikan dengan instrumen ekuitas dicatat sebagai beban dengan metode garis lurus sepanjang periode *vesting*, berdasarkan estimasi instrumen ekuitas Perusahaan yang akhirnya akan diberikan, dengan peningkatan yang sesuai pada ekuitas. Pada setiap akhir periode pelaporan, Perusahaan mengubah estimasi dari jumlah instrumen ekuitas yang diharapkan akan diberikan. Dampak dari perubahan atas estimasi awal, jika ada, diakui dalam laporan laba rugi komprehensif konsolidasian sebagai biaya kumulatif yang mencerminkan perubahan estimasi, dengan penyesuaian berdasarkan cadangan imbalan kerja yang diselesaikan dengan instrumen ekuitas.

ee. Kuasi-Reorganisasi

Pada tanggal 1 Januari 2012, Perusahaan melakukan kuasi-reorganisasi dengan mengacu pada Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) No. 51 (revisi 2003) "Akuntansi Kuasi-Reorganisasi".

Kuasi-reorganisasi dilakukan dengan metode reorganisasi akuntansi dimana aset dan liabilitas dinilai kembali sebesar nilai wajarnya yang dihitung dengan metode nilai pasar dan arus kas yang didiskontokan. Selisih hasil revaluasi aset dan liabilitas disajikan dalam saldo selisih revaluasi aset dan liabilitas yang digunakan untuk mengeliminasi defisit. Rincian dari saldo defisit yang dieliminasi dijelaskan pada Catatan 52. Sebagai tambahan, nilai wajar dari aset dan liabilitas yang digunakan dalam kuasi-reorganisasi menjadi saldo awal di dalam laporan keuangan yang dimulai tanggal 1 Januari 2012 dan selanjutnya diukur menggunakan kebijakan akuntansi yang relevan.

dd. Management and Employee Stock Option Program

The Company provides stock option program to its members of management and eligible employees (MESOP). The program consists of stock option plan that upon exercise is settled through issuance of shares (equity-settled share based payment arrangement) which is accounted as equity transaction.

Equity-settled share-based payments to employees and others providing similar services are measured at the fair value of the equity instruments at the grant date. The fair value determined at the grant date of the equity-settled share-based payments is expensed on a straight-line basis over the vesting period, based on the Company's estimate of equity instruments that will eventually vest, with a corresponding increase in equity. At the end of each reporting period, the Company revises its estimate of the number of equity instruments expected to vest. The impact of the revision of the original estimates, if any, is recognised in consolidated statements of comprehensive income such that the cumulative expense reflects the revised estimate, with a corresponding adjustment to the equity-settled employee benefits reserve.

ee. Quasi-Reorganization

As of January 1, 2012, the Company carried out a quasi-reorganization in accordance with the Statement of Financial Accounting Standards (PSAK) No. 51 (revised 2003), "Accounting for Quasi-Reorganization".

The quasi-reorganization was carried out using the accounting reorganization method, wherein assets and liabilities are revalued at their fair values using market value and discounted cash flows model. The revaluation surplus of asset and liabilities is recognized as difference in revaluation of assets and liabilities and used for eliminating deficit. Details of the elimination of deficit are discussed in Note 52. In addition, the fair value of those assets and liabilities as used in the quasi-reorganization becomes their initial carrying amount in the consolidated financial statements commencing January 1, 2012 and are subsequently measured using the relevant accounting policies.

4. PERTIMBANGAN KRITIS AKUNTANSI DAN ESTIMASI AKUNTANSI YANG SIGNIFIKAN

Pertimbangan Kritis dalam Penerapan Kebijakan Akuntansi

Berikut ini adalah pertimbangan kritis, selain dari pertimbangan yang melibatkan estimasi (lihat di bawah) yang telah dibuat oleh manajemen dalam proses penerapan kebijakan akuntansi dan yang memiliki dampak yang paling signifikan pada jumlah yang dicatat dalam laporan keuangan konsolidasian:

i. Komitmen Sewa Operasi – Sebagai Lessee

Perusahaan mengadakan perjanjian sewa operasi untuk pesawat. Perusahaan menetapkan berdasarkan evaluasi atas syarat dan kondisi yang ada dalam perjanjian, pihak *lessor* menanggung seluruh resiko secara signifikan dan manfaat kepemilikan atas pesawat sehingga diakui sebagai sewa operasi. Komitmen sewa operasi telah diungkapkan dalam Catatan 47.

ii. Jual dan Sewa-Balik

Perusahaan mengadakan perjanjian jual dan sewa balik untuk pesawat. Perusahaan menetapkan berdasarkan evaluasi atas syarat dan kondisi yang ada dalam perjanjian, transaksi jual dan sewa-balik merupakan sewa operasi dan transaksi tersebut dilakukan pada nilai wajar. Transaksi jual dan sewa-balik telah diungkapkan dalam Catatan 47.

Sumber Estimasi Ketidakpastian

Penyusunan laporan keuangan konsolidasian sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan Indonesia mengharuskan manajemen membuat estimasi dan asumsi yang mempengaruhi jumlah tercatat aset dan liabilitas yang dilaporkan dan pengungkapan aset dan liabilitas kontinjensi pada tanggal laporan keuangan konsolidasian serta jumlah pendapatan dan beban selama periode pelaporan. Realisasi dapat berbeda dengan jumlah yang diestimasi.

Informasi tentang asumsi utama yang dibuat mengenai masa depan dan sumber utama dari estimasi ketidakpastian lain pada akhir periode pelaporan, yang memiliki risiko signifikan yang mengakibatkan penyesuaian material terhadap jumlah tercatat aset dan liabilitas dalam periode pelaporan berikutnya dijelaskan dibawah ini.

4. CRITICAL ACCOUNTING JUDGMENTS AND ESTIMATES

Critical Judgments in Applying Accounting Policies

The following are the critical judgments, apart from those involving estimation (see below) that management has made in the process of applying the accounting policies and that have the most significant impact on the amounts recognized in the consolidated financial statements:

i. Operating Lease Commitments – As Lessee

The Company has entered into commercial leases on its aircraft. The Company has determined, based on an evaluation of the substance of the terms and conditions of the arrangements, that the lessor retains all the significant risks and rewards of ownership of these aircrafts and so accounts for the contracts as operating leases. The operating lease commitments are disclosed in Note 47.

ii. Sale and Leaseback

The Company has entered into sale and leaseback of certain newly acquired aircrafts. The Company has determined, based on an evaluation of the substance of the terms and conditions of the arrangements, that sale and leaseback transaction results in an operating lease, and the transaction is established at fair value. Sale and leaseback transactions are disclosed in Note 47.

Key Sources of Estimation Uncertainty

The preparation of consolidated financial statements in accordance with Indonesian Financial Accounting Standards requires management to make estimates and assumptions that has an effect to the carrying amount of assets and liabilities and disclosure of contingent and liabilities at the date of consolidated financial statements and the reported amounts of revenues and expenses during the reporting period. Actual results could be different from those estimates.

The key assumptions concerning future and other key sources of estimation at the end of the reporting period, that have the significant risk of causing a material adjustment to the carrying amounts of assets and liabilities within the next financial year are discussed below.

i. Estimasi Masa Manfaat Atas Aset Tetap

Manajemen mengestimasi masa manfaat aset tetap berdasarkan penggunaan dari aset yang diharapkan dapat didukung dengan rencana dan strategi usaha yang juga mempertimbangkan perkembangan teknologi dimasa depan dan perilaku pasar. Estimasi dari masa manfaat aset tetap adalah berdasarkan penelaahan Grup secara kolektif terhadap praktek industri, evaluasi teknis internal dan pengalaman untuk aset yang sama. Estimasi masa manfaat ditelaah paling sedikit setiap akhir periode pelaporan dan diperbaharui jika ekspektasi berbeda dari estimasi sebelumnya dikarenakan pemakaian dan kerusakan fisik, keusangan secara teknis atau komersial dan hukum atau pembatasan lain atas penggunaan dari aset. Tetapi, adalah mungkin, hasil dimasa depan dari operasi dapat dipengaruhi secara material oleh perubahan-perubahan dalam estimasi yang diakibatkan oleh perubahan faktor-faktor yang disebutkan diatas.

Nilai tercatat aset tetap telah diungkapkan dalam Catatan 14.

ii. Provisi Biaya Pengembalian dan Pemeliharaan Pesawat

Dimana ada suatu komitmen untuk mempertahankan pesawat yang disewa dalam perjanjian sewa operasi, suatu penyisihan dibuat selama masa sewa untuk kewajiban pengembalian sewa yang telah ditetapkan dalam perjanjian sewa. Suatu penyisihan ini didasarkan pada pengalaman yang telah terjadi, saran pabrikan dan, mana yang lebih tepat, kewajiban konstruktif dalam menentukan nilai sekarang dari biaya masa yang akan datang diperkirakan atas inspeksi yang signifikan kerangka badan pesawat besar dan *overhaul* mesin. Perkiraan ini harus dibuat sehubungan dengan waktu pemeliharaan. Nilai tercatat liabilitas estimasi telah diungkapkan dalam Catatan 25.

iii. Liabilitas Imbalan Pasca-Kerja

Beban dari program pensiun manfaat pasti dan nilai kini dari kewajiban pensiun ditentukan oleh penilaian aktuaris dengan menggunakan beberapa asumsi diantaranya tingkat diskonto, tingkat pengembalian dana yang diharapkan, tingkat kenaikan kompensasi dan tingkat kematian. Kewajiban manfaat pasti sangat sensitif terhadap perubahan asumsi. Nilai tercatat liabilitas telah diungkapkan dalam Catatan 28.

i. Estimated Useful Lives Of Property and Equipment

Management has estimated the useful lives of property and equipment based on expected asset utilization based on business plans and strategies that also consider expected future technological developments and market behavior. The estimation of the useful lives of property and equipment is based on the Group's collective assessment of industry practice, internal technical evaluation and experience with similar assets. The estimated useful lives are reviewed at least each financial period-end and are updated if expectations differ from previous estimates due to physical wear and tear, technical or commercial obsolescence and legal or other limitations on the use of the assets. It is possible, however, that future results of operations could be materially affected by changes in the estimates brought about by changes in the factors mentioned above.

The carrying amount of property and equipment is disclosed in Note 14.

ii. Provision For Aircraft Return and Maintenance Cost

Whenever there is a commitment to maintain aircraft held under operating lease arrangements, a provision is made during the lease term for the lease return obligations specified within those lease agreements. The provision is based upon historical experience, manufacturers' advice and, where appropriate, contractual obligations in determining the present value of the estimated future costs of major airframe inspections and engine overhauls. Estimates are required to be made in respect of the timing of maintenance. The carrying amount of estimated liability is disclosed in Note 25.

iii. Post-Employment Benefits Obligation

The cost of defined benefit plan and present value of the pension obligation are determined based on actuarial valuation which makes use of various assumptions such as discount rates, expected rates of return on plan assets, rates of compensation increases and mortality rates. The defined benefit obligation is highly sensitive to changes in the assumptions. The carrying amount of the obligation is disclosed in Note 28.

iv. Pajak Penghasilan

Dalam situasi tertentu, Perusahaan tidak dapat menentukan secara pasti jumlah liabilitas pajak mereka pada saat ini atau masa depan karena proses pemeriksaan, atau negosiasi dengan otoritas perpajakan. Ketidakpastian timbul terkait dengan interpretasi dari peraturan perpajakan yang kompleks dan jumlah dan waktu dari penghasilan kena pajak di masa depan. Dalam menentukan jumlah yang harus diakui terkait dengan liabilitas pajak yang tidak pasti, Perusahaan menerapkan pertimbangan yang sama yang akan mereka gunakan dalam menentukan jumlah cadangan yang harus diakui sesuai dengan PSAK 57, "Provisi, Liabilitas Kontijensi dan Aset Kontijensi". Pajak penghasilan telah diungkapkan dalam Catatan 10c.

v. Rugi Penurunan Nilai Pinjaman yang Diberikan dan Piutang

Grup menilai penurunan nilai pinjaman yang diberikan dan piutang pada setiap tanggal pelaporan. Dalam menentukan apakah rugi penurunan nilai harus dicatat dalam laporan laba rugi, manajemen membuat penilaian, apakah terdapat bukti objektif bahwa kerugian telah terjadi. Manajemen juga membuat penilaian atas metodologi dan asumsi untuk memperkirakan jumlah dan waktu arus kas masa depan yang direvisi secara berkala untuk mengurangi perbedaan antara estimasi kerugian dan kerugian aktualnya. Nilai tercatat pinjaman yang diberikan dan piutang telah diungkapkan dalam Catatan 6 dan 7.

vi. Penyisihan Penurunan Nilai Persediaan

Grup membuat penyisihan penurunan nilai persediaan berdasarkan estimasi persediaan yang digunakan pada masa mendatang. Walaupun asumsi yang digunakan dalam mengestimasi penyisihan penurunan nilai persediaan telah sesuai dan wajar, namun perubahan signifikan atas asumsi ini akan berdampak material terhadap penyisihan penurunan nilai persediaan, yang pada akhirnya akan mempengaruhi hasil usaha Grup. Nilai tercatat persediaan diungkapkan dalam Catatan 8.

iv. Income Tax

In certain circumstances, the Company may not be able to determine the exact amount of its current or future tax liabilities due to ongoing investigations by, or negotiations with, the taxation authority. Uncertainties exist with respect to the interpretation of complex tax regulations and the amount and timing of future taxable income. In determining the amount to be recognized in respect of an uncertain tax liability, the Company applies similar considerations as it would use in determining the amount of a provision to be recognized in accordance with PSAK 57, "Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Asset. Income tax is disclosed in Note 10c.

v. Impairment Loss on Loans and Receivables

The Group assesses its loans and receivables for impairment at each reporting date. In determining whether an impairment loss should be recorded in profit or loss, management makes judgment as to whether there is an objective evidence that loss event has occurred. Management also makes judgment as to the methodology and assumptions for estimating the amount and timing of future cash flows which are reviewed regularly to reduce any difference between loss estimate and actual loss. The carrying amount of loans and receivables are disclosed in Notes 6 and 7.

vi. Allowance for Decline in Value of Inventories

The Group provides allowance for decline in value of inventories based on estimated future usage of such inventories. While it is believed that the assumptions used in the estimation of the allowance for decline in value of inventories are appropriate and reasonable, significant changes in these assumptions may materially affect the assessment of the allowance for decline in value of inventories, which ultimately will impact the result of the Groups' operations. The carrying amount of inventories is disclosed in Note 8.

5. KAS DAN SETARA KAS

	2013	2012
	USD	USD
Kas		
Rupiah	1.225.762	1.520.553
Dolar Amerika Serikat	604.239	782.993
Mata uang asing lainnya	299.599	327.039
Jumlah Kas	2.129.600	2.630.585
Bank		
Pihak berelasi (Catatan 45)		
Bank Negara Indonesia	50.236.939	48.328.934
Bank Mandiri	37.336.951	56.299.467
Bank Rakyat Indonesia	20.265.546	591.024
Pihak ketiga		
Citibank N.A.	81.045.523	110.837.674
Commonwealth Bank of Australia	11.106.813	8.559.451
Standard Chartered Bank	9.705.890	1.908.893
Bank of China	7.236.135	4.858.298
Korean Exchange Bank	4.210.023	2.898.684
Industrial Commercial Bank of China	3.414.822	878.558
Lloyds Bank Ltd	2.942.564	1.012.035
The Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ	2.548.135	3.162.125
Saudi Arabian Bank	2.453.385	1.820.696
Bank Central Asia	2.438.407	3.269.558
California Bank	1.418.562	2.494.161
Mizuho Bank	1.227.895	1.746.946
Bank Muamalat	1.152.822	351.891
National Australian Bank	728.974	1.977.850
Bank Permata	566.309	2.648.768
CIMB Niaga	292.268	2.618.884
Lain-lain (masing-masing dibawah USD 300.000)	4.399.562	2.621.427
Jumlah bank	244.727.525	258.885.324
Deposito berjangka		
Pihak berelasi (Catatan 45)		
Bank Rakyat Indonesia	33.913.915	14.361.489
Bank Syariah Mandiri	8.204.118	-
Bank Rakyat Indonesia Syariah	6.563.295	-
Bank Negara Indonesia	5.579.582	4.472.251
Pihak ketiga		
Bank Muamalat	86.388.793	33.609.100
Bank Permata	66.714.415	-
Bank Mega	19.256.002	1.240.951
Bank Bukopin	666.175	1.282.187
Bank Artha Graha	506.174	242.622
Bank Mega Syariah	365.212	433.133
Bank CIMB Niaga	246.124	8.368.769
Bank Jatim	-	103.412
Bank Himpunan Saudara	-	155.119
Jumlah deposito berjangka	228.403.805	64.269.033
Jumlah	475.260.930	325.784.942
Tingkat bunga deposito berjangka per tahun:		
Rupiah	5,00% - 11,00%	3,80% - 8,00%
Dolar Amerika Serikat	0,10% - 3,75%	0,25% - 3,35%

5. CASH AND CASH EQUIVALENTS

Cash on hand	
Rupiah	
U.S. Dollar	
Other foreign currencies	
Total Cash on hand	
Banks	
Related parties (Note 45)	
Bank Negara Indonesia	
Bank Mandiri	
Bank Rakyat Indonesia	
Third parties	
Citibank N.A.	
Commonwealth Bank of Australia	
Standard Chartered Bank	
Bank of China	
Korean Exchange Bank	
Industrial Commercial Bank of China	
Lloyds Bank Ltd	
The Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ	
Saudi Arabian Bank	
Bank Central Asia	
California Bank	
Mizuho Bank	
Bank Muamalat	
National Australian Bank	
Bank Permata	
CIMB Niaga	
Other banks	
(each below USD 300,000)	
Total bank	
Time deposits	
Related parties (Note 45)	
Bank Rakyat Indonesia	
Bank Syariah Mandiri	
Bank Rakyat Indonesia Syariah	
Bank Negara Indonesia	
Third parties	
Bank Muamalat	
Bank Permata	
Bank Mega	
Bank Bukopin	
Bank Artha Graha	
Bank Mega Syariah	
Bank CIMB Niaga	
Bank Jatim	
Bank Himpunan Saudara	
Total time deposits	
Total	
Interest rate per annum on time deposit	
Rupiah	
U.S. Dollar	

Kas dan setara kas berdasarkan mata uang:

Cash and cash equivalent by currency:

	2013	2012	
	USD	USD	
Rupiah	265.099.069	74.446.068	Rupiah
Dolar Amerika Serikat	130.010.406	190.235.436	U.S. Dollar
Renmimbi China	21.088.383	14.552.907	Chinese Renmimbi
Dolar Australia	18.827.232	13.678.402	Australian Dollar
Yen Jepang	12.644.695	13.593.379	Japanese Yen
Euro	7.085.143	4.652.488	Euro
Won Korea	4.841.640	3.851.437	Korean Won
Dolar Singapura	3.068.188	2.064.078	Singapore Dollar
Dolar Hongkong	2.616.116	1.461.584	Hongkong Dollar
Riyal Saudi Arabia	2.507.521	1.921.528	Saudi Arabian Riyal
Poundsterling Inggris	2.469.824	1.026.833	Great Britain Poundsterling
Baht Thailand	1.663.453	1.458.975	Thailand Bath
Dirham Uni Emirat Arab	466.000	510.192	United Arab Emirates Dirham
Dolar Taiwan	461.976	329.620	Taiwan Dollar
Mata uang lainnya (masing-masing dibawah USD 300.000)	2.410.984	2.002.015	Other currencies (each under USD 300,000)
Jumlah	475.260.630	325.784.942	Total

6. PIUTANG USAHA

6. TRADE ACCOUNTS RECEIVABLES

a. Berdasarkan Debitur

a. By Debtors

	2013	2012	
	USD	USD	
Pihak berelasi (Catatan 45)			Related parties (Note 45)
PT Jiwasraya	1.966.795	2.479.139	PT Jiwasraya
PT Garuda Angkasa	920.503	934.252	PT Garuda Angkasa
PT POS Indonesia	532.813	843.371	PT POS Indonesia
Abacus International Ltd	410.871	478.751	Abacus International Ltd
PT Bukit Asam (Persero) Tbk	113.915	198.306	PT Bukit Asam (Persero) Tbk
Kementerian Agama RI	26.672	102.417	Ministry of Religious Affairs
Lain-lain	63.397	48.907	Others
Jumlah	4.034.966	5.085.143	Total
Pihak ketiga			Third parties
Jasa penerbangan			Airlines services
Agen penumpang	59.210.984	54.550.046	Passenger agents
Agen kargo	15.051.367	14.588.829	Cargo agents
Kartu kredit	3.494.044	5.732.009	Credit cards
Perusahaan penerbangan	1.819.882	1.626.701	Airlines
Lain-lain	3.605.040	4.731.557	Others
Sub jumlah	83.181.317	81.229.142	Sub total
Non jasa penerbangan	55.733.466	44.660.444	Non airlines services
Jumlah	138.914.783	125.889.586	Total
Cadangan kerugian penurunan nilai	(2.968.386)	(1.503.631)	Allowance for impairment loss
Jumlah	135.946.397	124.385.955	Total
Jumlah Piutang Usaha	139.981.363	129.471.098	Total Trade Accounts Receivable

b. Berdasarkan Mata Uang

	2013	2012
	USD	USD
Rupiah	54.672.498	79.688.200
Dolar Amerika Serikat	53.552.044	20.804.844
Yen Jepang	8.816.761	11.064.385
Euro	4.157.581	2.476.335
Dolar Australia	4.062.138	3.081.409
Won Korea	2.673.552	4.385.212
Renmimbi China	2.037.590	1.343.965
Riyal Saudi Arabia	1.749.217	622.233
Ringgit Malaysia	1.303.554	1.303.023
Dolar Singapura	759.599	193.838
Mata uang lainnya	9.165.215	6.011.285
Jumlah	142.949.749	130.974.729
Cadangan kerugian penurunan nilai	(2.968.386)	(1.503.631)
Jumlah bersih	139.981.363	129.471.098

b. By Currency

Rupiah	79.688.200
U.S. Dollar	20.804.844
Japanese Yen	11.064.385
Euro	2.476.335
Australian Dollar	3.081.409
Korean Won	4.385.212
Chinese Renmimbi	1.343.965
Saudi Arabian Riyal	622.233
Malaysian Ringgit	1.303.023
Singapore Dollar	193.838
Other currencies	6.011.285
Total	130.974.729
Allowance for impairment loss	(1.503.631)
Total - net	129.471.098

c. Berdasarkan Umur Piutang Usaha Tetapi Tidak Mengalami Penurunan Nilai

	2013	2012
	USD	USD
Belum jatuh tempo	21.070.158	17.398.954
Jatuh tempo		
1- 60 hari	104.171.808	90.708.666
61 - 180 hari	5.849.245	7.222.480
181 - 360 hari	3.885.956	6.143.162
> 360 hari	5.004.196	7.997.836
Jumlah	139.981.363	129.471.098

c. Aging of Trade Accounts Receivable Not Impaired

Not yet due	17.398.954
Past due	
1- 60 days	90.708.666
61 - 180 days	7.222.480
181 - 360 days	6.143.162
> 360 days	7.997.836
Total	129.471.098

Jangka waktu rata-rata kredit penjualan adalah 30 - 60 hari untuk tahun yang berakhir 31 Desember 2013 dan 2012. Bunga tidak dikenakan kepada pelanggan yang umur piutang usaha telah jatuh tempo.

The average credit term is 30 - 60 days for the year ended December 31, 2013 and 2012. No interest is charged on the overdue trade accounts receivables.

Mutasi cadangan kerugian penurunan nilai:

Changes in the allowance for impairment loss:

	2013	2012	
	USD	USD	
Saldo awal	1.503.631	-	Beginning balance
Penambahan	1.777.925	1.503.631	Addition
Pemulihan	(313.170)	-	Recovery
Jumlah	2.968.386	1.503.631	Ending balance

Umur piutang usaha yang mengalami penurunan nilai adalah umur piutang diatas 360 hari.

The age of impaired trade accounts receivables is above 360 days.

Beban cadangan kerugian penurunan nilai secara individual dan kolektif adalah sebagai berikut:

Allowance for impairment loss from individual and collective impairment are as follows:

	2013	2012	
	USD	USD	
Penilaian Individu	348.023	810.614	Individual assessments
Penilaian kolektif	1.429.902	693.017	Collective assessments
Jumlah	1.777.925	1.503.631	Total

Dalam menentukan pemulihan dari piutang usaha, Grup mempertimbangkan setiap perubahan dalam kualitas kredit dari piutang usaha dari tanggal awalnya kredit diberikan sampai dengan akhir periode pelaporan. Konsentrasi risiko kredit terbatas pada basis pelanggan adalah besar dan tidak saling berhubungan.

Berdasarkan penelaahan yang dilakukan oleh manajemen atas piutang usaha yang telah jatuh tempo tetapi tidak mengalami penurunan nilai, manajemen beranggapan bahwa piutang usaha tersebut masih dapat dipulihkan karena tidak terdapat perubahan yang signifikan atas kualitas kredit dari pelanggan tersebut. Untuk piutang usaha yang berasal dari jasa non-penerbangan, Grup tidak memiliki jaminan atau peningkatan kredit lainnya atas piutang usaha dan juga tidak memiliki hak hukum yang saling hapus dengan setiap jumlah yang terhutang oleh Grup kepada pihak lawan. Untuk piutang dari penjualan tiket pesawat, lebih lanjut akan dibahas dalam Catatan 46 tentang risiko kredit.

Penurunan nilai piutang usaha secara individu terdiri atas beberapa rekening yang dianggap oleh manajemen tidak terpulihkan berdasarkan penilaian atas kualitas kredit dan kondisi keuangan pelanggan tersebut. Grup tidak memiliki jaminan atas saldo tersebut.

Manajemen berpendapat bahwa cadangan kerugian penurunan nilai atas piutang kepada pihak ketiga adalah cukup. Manajemen juga berpendapat bahwa tidak terdapat risiko yang terkonsentrasi secara signifikan atas piutang kepada pihak ketiga. Tidak diadakan pencadangan kerugian penurunan nilai atas piutang kepada pihak berelasi karena manajemen berpendapat seluruh piutang tersebut dapat ditagih.

7. PIUTANG LAIN-LAIN

	2013
	USD
Pendapatan masih harus diterima	3.946.418
Piutang pegawai	2.702.460
Lain-lain	2.096.203
Jumlah	8.745.081

Manajemen berpendapat seluruh piutang tersebut dapat ditagih sehingga cadangan kerugian penurunan nilai tidak dibentuk.

In determining the recoverability of a trade account receivable, the Group considers any change in the credit quality of the trade receivable from the date credit was initially granted up to the end of the reporting period. The concentration of credit risk is limited as the customer base is large and unrelated.

Based on management's identification for trade accounts receivables that are past due but not impaired, management considers that those receivables are still realizable because based on its assessment there is no significant change in credit quality from those customers. For accounts receivables from non-airlines services, the Group does not maintain any collateral or credit enhancement over those accounts receivable and doesn't have any legal right of offset against any amounts owed by the Group to the counterparty. For receivable from sales of airline ticket, further discussion about credit policy is set forth in Note 46 about credit risk.

Individually impaired trades receivables consist of accounts which management considers are no longer recoverable based on its assessment of credit quality and financial condition of the customers. The Group doesn't have any collateral over those balances.

Management believes that the allowance for impairment losses from third parties is adequate. Management also believes that there are no significant concentrations of credit risk in third party receivable. No allowance for impairment loss was provided on receivables from related parties, as management believes that all such receivables are collectible.

7. OTHER RECEIVABLES

	2012	
	USD	
	3.530.753	Accrued revenues
	2.790.444	Employee receivables
	1.556.416	Others
Total	7.877.613	

Management believes that all such receivables are collectible thus allowance for impairment losses was not provided.

8. PERSEDIAAN

	2013 USD
Suku cadang	66.955.494
Jasa boga	18.372.071
Dokumen tiket	1.105.954
Lain-lain	4.339.773
Jumlah	90.773.292
Penyisihan penurunan nilai persediaan	(444.835)
Jumlah bersih	90.328.457

Mutasi penyisihan penurunan nilai persediaan adalah sebagai berikut:

	2013 USD
Saldo awal	498.627
Penambahan	-
Pemulihan	(53.792)
Saldo akhir	444.835

Manajemen berpendapat bahwa penyisihan penurunan nilai persediaan tersebut cukup untuk menutup kerugian yang mungkin timbul dari penurunan nilai persediaan.

Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, persediaan Perusahaan telah diasuransikan kepada PT Asuransi Jasa Indonesia, pihak berelasi (Catatan 45), terhadap risiko kebakaran dan risiko lainnya berdasarkan suatu paket polis dengan nilai pertanggungan masing-masing USD 207.224.954 dan USD 250.000.000. Manajemen berpendapat bahwa nilai pertanggungan tersebut cukup untuk menutup kemungkinan kerugian atas persediaan yang dipertanggungan.

Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, tidak terdapat persediaan yang digunakan sebagai jaminan.

8. INVENTORIES

	2012 USD	
	56.345.654	Spare parts
	23.386.819	Catering
	617.816	Ticketing document
	3.592.215	Others
	83.942.504	Total
	(498.627)	Allowance for decline in value
	83.443.877	Net amount

Changes in the allowance for decline in value of inventories are as follows:

	2012 USD	
	-	Beginning balance
	498.627	Additions
	-	Recovery
	498.627	Ending balance

Management believes that the allowance for decline in value of inventories is adequate to cover possible losses on the decline in inventory value.

At December 31, 2013 and 2012, the inventories of the Company were insured with PT Asuransi Jasa Indonesia, a related party (Note 45), against fire and other risks under pool policies with total sum insured of USD 207,224,954 and USD 250,000,000 respectively. Management believes that the insurance coverage is adequate to cover possible losses on the inventories insured.

As of December 31, 2013 and 2012, no inventories were used as collateral.

9. UANG MUKA DAN BIAYA DIBAYAR DIMUKA

	2013 USD
Sewa dibayar dimuka	41.152.438
Sewa pesawat	21.527.352
Bahan bakar	6.520.618
Sewa gedung	3.664.789
Suku cadang	3.460.239
Perjalanan dinas	2.010.476
Perbaikan pesawat	1.520.335
Asuransi	1.127.983
Lain-lain	8.259.216
Jumlah	89.243.446

9. ADVANCES AND PREPAID EXPENSES

	2012 USD	
	27.022.376	Prepaid rent
	12.502.839	Aircraft rental
	6.822.858	Fuel
	2.161.665	Building rental
	13.122.596	Spare parts
	2.904.595	Duty trip
	7.962.428	Aircraft maintenance
	2.952.388	Insurance
	9.357.797	Others
	84.809.542	Total

10. PERPAJAKAN

a. Pajak Dibayar Dimuka

	2013	2012
	USD	USD
<u>Perusahaan</u>		
Taksiran Pajak Penghasilan Badan		
Lebih Bayar		
Tahun 2013	7.521.917	-
<u>Entitas Anak</u>		
Taksiran Pajak Penghasilan Badan		
Lebih Bayar		
Tahun 2013	1.667.804	-
Tahun 2012	1.637.000	1.752.097
Tahun 2011	55.282	129.100
Tahun 2010	782.504	1.057.826
Tahun 2009	136.930	136.930
Tahun 2008	462.011	462.065
Pajak Pertambahan Nilai	3.311.498	1.641.128
Sub jumlah	8.053.029	5.179.146
Jumlah	15.574.946	5.179.146

b. Utang Pajak

	2013	2012
	USD	USD
<u>Perusahaan</u>		
Pajak penghasilan		
Pasal 21	1.367.488	1.385.438
Pasal 23	962.182	729.491
Pasal 22	10.371	-
Pasal 26	9.883	40.575
Pasal 4 (2)	56.641	28.716
PPH badan	-	7.138.584
Pajak Pertambahan Nilai	4.201.956	4.607.733
Pajak lain-lain	83.241	107.739
Sub jumlah	6.691.762	14.038.276
<u>Entitas anak</u>		
Pajak penghasilan		
Pasal 21	2.374.541	1.459.122
Pasal 23	305.027	260.168
Pasal 25	260.079	226.079
Pasal 26	27.206	9.673
Pasal 4 (2)	289.592	56.934
PPH badan	2.845.844	1.223.596
Pajak Pertambahan Nilai	1.516.576	165.581
Pajak Pembangunan 1	2.158.841	1.966.280
Pajak lain-lain	568.308	1.001.943
Sub jumlah	10.346.014	6.369.376
Jumlah	17.037.776	20.407.652

10. TAXATION

a. Prepaid Taxes

	2013	2012
	USD	USD
<u>The Company</u>		
Estimated Overpayment of		
Corporate Income Tax		
Year 2013	-	
<u>Subsidiaries</u>		
Estimated Overpayment of		
Corporate Income Tax		
Year 2013	-	
Year 2012	1.752.097	
Year 2011	129.100	
Year 2010	1.057.826	
Year 2009	136.930	
Year 2008	462.065	
Value Added Tax	1.641.128	
Sub total	5.179.146	
Total	5.179.146	

b. Taxes Payable

	2013	2012
	USD	USD
<u>The Company</u>		
Income taxes		
Article 21	1.385.438	
Article 23	729.491	
Article 22	-	
Article 26	40.575	
Article 4 (2)	28.716	
Income tax article 29	7.138.584	
Value Added Taxes	4.607.733	
Other taxes	107.739	
Sub total	14.038.276	
<u>Subsidiaries</u>		
Income taxes		
Article 21	1.459.122	
Article 23	260.168	
Article 25	226.079	
Article 26	9.673	
Article 4 (2)	56.934	
Income tax article 29	1.223.596	
Value Added Taxes	165.581	
Local Government Taxes 1	1.966.280	
Other taxes	1.001.943	
Sub total	6.369.376	
Total	20.407.652	

c. Manfaat (Beban) Pajak

	2013	2012
	USD	USD
<u>Pajak kini</u>		
Perusahaan	-	(14.691.874)
Entitas anak	(9.350.882)	(7.210.035)
Jumlah pajak kini	(9.350.882)	(21.901.909)
<u>Pajak tangguhan</u>		
Perusahaan	(2.731.077)	(21.814.137)
Entitas anak	14.466.736	3.047.606
Jumlah pajak tangguhan	11.735.659	(18.766.531)
Beban pajak Perusahaan dan entitas anak sehubungan dengan SKP dan SPT pemetulan	-	(19.541)
Jumlah	2.384.777	(40.687.981)

Pajak Kini

Rekonsiliasi antara laba sebelum pajak menurut laporan laba rugi komprehensif konsolidasian dengan laba (rugi) fiskal Perusahaan adalah sebagai berikut:

	2013	2012
	USD	USD
Laba sebelum pajak menurut laporan laba rugi komprehensif konsolidasian	8.815.603	151.530.554
Eliminasi dan penyesuaian	34.113.477	18.204.299
Laba sebelum pajak penghasilan Perusahaan	42.929.080	169.734.853

Perbedaan temporer:

Cadangan kerugian penurunan nilai piutang	316.420	(64.381)
Penyisihan penurunan nilai persediaan	(28.567)	(17.247)
Beban penyusutan	5.573.535	(34.933.900)
Penurunan nilai aset	5.093.951	6.790.884
Perbedaan perlakuan aset pemeliharaan	(37.314.909)	(66.991.037)
Imbalan pasca kerja	(19.559.059)	(6.070.505)
Beban akrual	-	1.079.153
Beban emisi saham	(3.118.571)	(3.118.571)
Sub jumlah	(49.037.200)	(103.325.604)

Perbedaan yang tidak dapat diperhitungkan menurut fiskal:

Sewa pembiayaan	(66.042.949)	(58.503.068)
Penghasilan yang dikenakan pajak final	(15.325.404)	(11.186.962)
Beban yang tidak dapat diperhitungkan menurut fiskal	55.561.776	65.599.283
Pinjaman sindikasi	(6.208.877)	(2.550.927)
Opsi saham	-	(1.130.226)
Biaya bergabung pilot	-	130.144
Sub jumlah	(32.015.454)	(7.641.756)
Laba kena pajak (rugi fiskal) Perusahaan	(38.123.574)	58.767.493

c. Tax Benefit (Expense)

Current tax

The Company	
Subsidiaries	
Total current tax	

Deferred tax

The Company	
Subsidiaries	
Total deferred tax	

Tax expense of Company and its subsidiaries related to tax assessment letter and revised annual tax return

Total

Current Tax

A reconciliation between profit before tax per consolidated statements of comprehensive income and taxable income (fiscal loss) of the Company is as follows:

Profit before tax per consolidated statements of comprehensive income
Elimination and adjustments

Income before tax of the Company

Temporary differences:

Allowance for impairment losses of accounts receivable
Allowance for decline in value of inventories
Depreciation expense
Impairment of assets
Maintenance assets
Post employment benefits
Accrued expense
Stock issuance cost
Sub total

Nondeductible expenses/

Non taxable income
Lease liabilities

Income subjected to final tax
Expenses that are not deductible for tax purposes

Syndicated loan
Stock option
Pilot joining fee
Sub total

Taxable income (fiscal loss) of the Company

Laba kena pajak (rugi fiskal) dalam laporan keuangan konsolidasi ini menjadi dasar dalam pengisian Surat Pemberitahuan Tahunan (SPT).

Taxable income (fiscal loss) in this consolidated financial statement will be the basis for filling Annual Tax Return (SPT).

Laba kena pajak tahun 2012 berbeda dengan SPT yang dilaporkan disebabkan karena adanya perubahan atas perbedaan yang tidak dapat diperhitungkan menurut fiskal.

Taxable income in 2012 was different with SPT that has been reported due to a change on difference that cannot be calculated based on fiscal.

Rincian beban pajak dan utang (lebih bayar) pajak kini adalah sebagai berikut:

The details of current tax expense and tax payable (overpayment) are as follows:

	2013 USD	2012 USD	
<u>Perusahaan</u>			<u>The Company</u>
Beban pajak kini	-	14.691.874	Current tax expense
Dikurangi pajak dibayar dimuka			Less prepaid taxes
Pajak penghasilan - Pasal 25	(4.900.895)	(5.029.049)	Income tax - Article 25
Pajak penghasilan - Pasal 22	(1.775.610)	(1.705.395)	Income tax - Article 22
Pajak penghasilan - Pasal 23	(524.942)	(427.974)	Income tax - Article 23
Pajak penghasilan - Pasal 15	(320.470)	(390.872)	Income tax - Article 15
Sub jumlah	(7.521.917)	(7.553.290)	Sub total
Kurang (lebih) bayar pajak kini	(7.521.917)	7.138.584	Current tax under (over) payment
<u>Entitas anak</u>			<u>Subsidiaries</u>
Beban pajak kini			Current tax expense
PT Garuda Maintenance Facility			PT Garuda Maintenance Facility
Aero Asia	5.716.637	4.066.920	Aero Asia
PT Aero Wisata dan entitas anak	3.229.494	2.948.154	PT Aero Wisata and subsidiaries
PT Aero Systems Indonesia	404.751	194.961	PT Aero Systems Indonesia
Jumlah	9.350.882	7.210.035	Total
Dikurangi pajak dibayar dimuka	(8.172.842)	(7.738.536)	Less prepaid taxes
Jumlah	1.178.040	(528.501)	Total
Disajikan sebagai:			Presented as:
Pajak dibayar dimuka	(1.667.804)	(1.752.097)	Prepaid tax
Utang Pajak	2.845.844	1.223.596	Tax payable
Bersih	1.178.040	(528.501)	Net

Pajak Tangguhan

Rincian dari aset dan liabilitas pajak tangguhan adalah sebagai berikut:

Deferred Tax

Details of deferred tax assets and liabilities are as follows:

	1 Januari/ January 1, 2013	Dikreditkan (dibebankan) ke laporan laba rugi/ Credited (charged) to income for the year	Dicatat di pendapatan komprehensif lain/ Recognized in other comprehensive income	Penjabaran laporan Keuangan/ Translation Adjustments	31 Desember/ December 31, 2013	
	USD	USD	USD	USD	USD	
Aset pajak tangguhan						Deferred tax assets
<u>Entitas anak</u>						<u>Subsidiaries</u>
PT Citilink Indonesia	721.959	14.542.774	590.854	-	15.855.587	PT Citilink Indonesia
PT Abacus Distribution Systems Indonesia	141.138	(72.423)	15.993	-	84.708	PT Abacus Distribution Systems Indonesia
PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia	8.755.666	(79.706)	5.326	-	8.681.286	PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia
PT Aero Wisata dan entitas anak	1.450.319	94.989	42.196	-	1.587.504	PT Aero Wisata and its subsidiaries
Jumlah aset pajak tangguhan - bersih	11.069.083	14.485.634	654.369	-	26.209.085	Total deferred tax asset - net
Liabilitas pajak tangguhan						Deferred tax liabilities
<u>Perusahaan</u>						<u>The Company</u>
Cadangan kerugian penurunan nilai piutang	7.068.822	79.105	-	-	7.147.927	Allowance for impairment loss of account receivable
Penyisihan penurunan nilai persediaan	117.132	(21.362)	-	-	95.770	Allowance for decline in value of inventories
Aset tetap	(27.907.056)	(1.372.972)	303.944	-	(28.976.084)	Property and equipment
Penurunan nilai aset	(1.106.789)	66.498	-	-	(1.040.291)	Impairment of asset
Cadangan piutang jangka panjang	4.225.574	-	-	-	4.225.574	Provision for long term receivable
Aset pemeliharaan	(34.440.639)	(5.621.770)	-	-	(40.062.409)	Maintenance assets
Liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	12.374.024	1.374.809	-	-	13.748.833	Estimated liabilities for aircraft return and maintenance cost
Imbalan pasca kerja	25.830.357	(4.889.765)	-	-	20.940.592	Employment benefits obligation
Beban akrual	1.096.872	(1.096.872)	-	-	-	Accrued expense
Biaya emisi saham	1.559.286	(779.643)	-	-	779.643	Share issuance cost
Akumulasi rugi fiskal	-	9.530.895	-	-	9.530.895	Tax loss carry forward
Jumlah	(11.182.417)	(2.731.077)	303.944	-	(13.609.550)	Total
<u>Entitas anak</u>						<u>Subsidiaries</u>
PT Aero Systems Indonesia	393.774	(501.928)	-	-	(108.154)	PT Aero Systems Indonesia
PT Aero Wisata dan entitas anak	(3.837.481)	483.030	621.116	(536.714)	(3.270.049)	PT Aero Wisata and its subsidiaries
Jumlah liabilitas pajak tangguhan - bersih	(14.626.124)	(2.749.975)	925.060	(536.714)	(16.987.753)	Total deferred tax liabilities - net

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
31 DESEMBER 2013 DAN 2012 SERTA UNTUK TAHUN-
TAHUN YANG BERAKHIR PADA TANGGAL TERSEBUT
- Lanjutan

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk
AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
DECEMBER 31, 2013 AND 2012
AND FOR THE YEARS THEN ENDED
- Continued

	1 Januari/ January 1, 2012 USD	Dikreditkan (dibebankan) ke laporan laba rugi/ <i>Credited (charged) to income for the year</i> USD	Dicatat di pendapatan komprehensif lain/ <i>Recognized in other comprehensive income</i> USD	Penjabaran laporan Keuangan/ Translation Adjustments USD	31 Desember / December 31, 2012 USD	
Aset pajak tangguhan						Deferred tax assets
<u>Entitas anak</u>						<u>Subsidiaries</u>
PT Citilink Indonesia	-	2.827.021	(2.105.062)	-	721.959	PT Citilink Indonesia
PT Abacus Distribution Systems Indonesia	156.165	(8.000)	(7.027)	-	141.138	PT Abacus Distribution Systems Indonesia
PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia	8.898.361	(134.329)	(8.366)	-	8.755.666	PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia
PT Aero Wisata dan entitas anak	1.187.463	(411.071)	-	673.927	1.450.319	PT Aero Wisata and its subsidiaries
PT Aero Systems Indonesia	312.084	81.690	-	-	393.774	PT Aero Systems Indonesia
Jumlah aset pajak tangguhan - bersih	10.554.073	2.355.311	(2.120.455)	673.927	11.462.857	Total deferred tax asset - net
Liabilitas pajak tangguhan						Deferred tax liabilities
<u>Perusahaan</u>						<u>The Company</u>
Cadangan kerugian penurunan nilai piutang	6.465.465	603.357	-	-	7.068.822	Allowance for impairment loss of account receivable
Penyisihan penurunan nilai persediaan	1.875.810	(1.758.678)	-	-	117.132	Allowance for decline in value of inventories
Aset tetap	(13.850.705)	(7.982.000)	(6.074.351)	-	(27.907.056)	Property and equipment
Penurunan nilai aset	(1.148.966)	42.177	-	-	(1.106.789)	Impairment of asset
Cadangan piutang jangka panjang	4.224.648	926	-	-	4.225.574	Provision for long term receivable
Aset pemeliharaan	(25.231.261)	(9.209.378)	-	-	(34.440.639)	Maintenance assets
Liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	13.857.084	(1.483.060)	-	-	12.374.024	Estimated liabilities for aircraft return and maintenance cost
Imbalan pasca kerja	27.347.983	(1.517.626)	-	-	25.830.357	Employment benefits obligation
Beban akrual	827.084	269.788	-	-	1.096.872	Accrued expense
Biaya emisi saham	2.338.929	(779.643)	-	-	1.559.286	Share issuance cost
Jumlah	16.706.071	(21.814.137)	(6.074.351)	-	(11.182.417)	Total
<u>Entitas anak</u>						<u>Subsidiaries</u>
PT Aero Wisata dan entitas anak	(3.559.838)	692.295	(122.168)	(847.770)	(3.837.481)	PT Aero Wisata and its subsidiaries
Jumlah liabilitas pajak tangguhan - bersih	13.146.233	(21.121.842)	(6.196.519)	(847.770)	(15.019.898)	Total deferred tax liabilities - net

Rekonsiliasi laba pajak dan hasil perkalian laba akuntansi sebelum pajak penghasilan dengan tarif pajak yang berlaku adalah sebagai berikut:

A reconciliation total taxable income and the amounts computed by applying the effective tax rate to profit before income tax is as follows:

	2013 USD	2012 USD	
Laba sebelum pajak menurut laporan laba rugi komprehensif konsolidasian	8.815.603	151.530.554	Income before tax per consolidated statements of comprehensive income
Manfaat (beban) pajak dengan tarif yang berlaku	(2.203.901)	(37.882.639)	Tax benefit (expense) at effective tax rates
Dampak pajak atas perbedaan yang tidak dapat diperhitungkan menurut fiskal Perusahaan	8.003.864	1.910.438	Tax effects of non deductible expenses: The Company
Entitas anak	(1.528.548)	(3.615.945)	Subsidiaries
Penyesuaian yang diketahui pada tahun berjalan terkait pajak tangguhan tahun sebelumnya entitas anak	(1.280.163)	3.811.978	Adjustment recognized in current year in relation to the prior year deferred tax of subsidiaries
Beban pajak Perusahaan dan entitas anak sehubungan dengan SKP dan SPT Pembetulan	-	(19.541)	Tax expenses of the Company and its subsidiaries related to SKP and SPT correction
Rugi fiskal yang tidak diakui pada entitas anak	(606.475)	(4.892.272)	Unrecognized tax loss in subsidiaries
Beban pajak menurut laporan laba rugi komprehensif konsolidasian	2.384.777	(40.687.981)	Tax expense per consolidated statements of comprehensive income

11. DANA PERAWATAN PESAWAT DAN UANG JAMINAN

11. MAINTENANCE RESERVE FUND AND SECURITY DEPOSITS

	2013 USD	2012 USD	
Dana perawatan pesawat (Catatan 47)	473.179.589	350.678.928	Aircraft maintenance reserve funds (Note 47)
Uang jaminan sewa operasi (Catatan 47)	144.443.468	111.254.884	Operating lease security deposits (Note 47)
Jumlah	617.623.057	461.933.812	Total

12. UANG MUKA PEMBELIAN PESAWAT

Akun ini merupakan uang muka pembelian pesawat Boeing 777-300ER, Boeing 737-800, Airbus A-330-200, Airbus A320-200, Bombardier CRJ1000, dan ATR 72-600 serta peralatan simulator. Rincian atas perjanjian tersebut telah dijelaskan dalam Catatan 48.

12. ADVANCES FOR PURCHASE OF AIRCRAFT

This account represents advances for the purchase of Boeing 777-300ER, Boeing 737-800, Airbus A-330-200, Airbus A320-200, Bombardier CRJ1000, and ATR 72-600 and simulator equipment. Details of related agreements have been disclosed in Note 48.

Berikut dengan rincian uang muka pembelian pesawat:

Below are the details of advances for purchase of aircraft:

	2013 USD	2012 USD	
A330			A330
Saldo Aw al	151.389.855	61.815.277	Beginning balance
Penambahan	158.692.055	124.912.043	Additions
Pengurangan	(120.208.103)	(35.337.465)	Deductions
Saldo Akhir	189.873.807	151.389.855	Ending balance
A320			A320
Saldo Aw al	44.217.895	24.248.967	Beginning balance
Penambahan	35.308.620	19.968.928	Additions
Pengurangan	(6.253.227)	-	Deductions
Saldo Akhir	73.273.288	44.217.895	Ending balance
B777-300ER			B777-300ER
Saldo Aw al	279.424.180	81.032.560	Beginning balance
Penambahan	203.653.739	198.391.620	Additions
Pengurangan	(263.780.419)	-	Deductions
Saldo Akhir	219.297.500	279.424.180	Ending balance
B737-800			B737-800
Saldo Aw al	14.771.356	60.057.488	Beginning balance
Penambahan	8.351.064	6.728.850	Additions
Pengurangan	(13.457.700)	(52.014.982)	Deductions
Saldo Akhir	9.664.720	14.771.356	Ending balance
CRJ1000 NextGen			CRJ1000 NextGen
Saldo Aw al	7.354.133	300.000	Beginning balance
Penambahan	8.525.699	23.811.393	Additions
Pengurangan	(11.412.461)	(16.757.260)	Deductions
Saldo Akhir	4.467.371	7.354.133	Ending balance
ATR 72-600			ATR 72-600
Saldo Aw al	-	-	Beginning balance
Penambahan	2.418.000	-	Additions
Pengurangan	-	-	Deductions
Saldo Akhir	2.418.000	-	Ending balance
Peralatan Simulator Pesaw at			Flight Simulator Equipment
Saldo Aw al	-	-	Beginning balance
Penambahan	1.371.750	-	Additions
Pengurangan	-	-	Deductions
Saldo Akhir	1.371.750	-	Ending balance
Jumlah	500.366.436	497.157.419	Total

13. INVESTASI PADA ENTITAS ASOSIASI

	Tempat kedudukan/ <i>Domicile</i>	Persentase kepemilikan/ <i>Percentage of Ownership</i> %	2013 USD	2012 USD
PT Gapura Angkasa	Jakarta	37,50	16.487.829	15.337.925
PT Aeroprima	Jakarta	40,00	846.645	1.005.469
PT Aeronurti Catering Services	Jakarta	45,00	125.442	174.095
Jumlah/ <i>Total</i>			17.459.916	16.517.489

Entitas asosiasi yang dimiliki oleh Grup seluruhnya beroperasi di Indonesia.

The associates of the Group are operating exclusively in Indonesia.

Mutasi investasi pada entitas asosiasi:

Changes in investments in associates:

	2013 USD	2012 USD	
PT Gapura Angkasa			PT Gapura Angkasa
Saldo awal tahun	15.337.925	14.477.200	Balance at beginning of year
Bagian laba bersih	1.833.870	1.651.197	Equity in net income
Dividen	(683.966)	(790.472)	Dividends
Saldo akhir tahun	16.487.829	15.337.925	Balance at end of year
PT Aeroprima			PT Aeroprima
Saldo awal tahun	1.005.469	852.798	Balance at beginning of year
Bagian laba bersih	56.463	273.203	Equity in net income
Dividen	-	(69.702)	Dividends
Selisih kurs penjabaran	(215.287)	(50.830)	Translation adjustment
Saldo akhir tahun	846.645	1.005.469	Balance at end of year
PT Aeronurti Catering Services			PT Aeronurti Catering Services
Saldo awal tahun	174.095	179.393	Balance at beginning of year
Bagian laba (rugi) bersih	(29.917)	3.146	Equity in net income (loss)
Selisih kurs penjabaran	(18.736)	(8.444)	Translation adjustment
Saldo akhir tahun	125.442	174.095	Balance at end of year

Ringkasan informasi keuangan dari entitas asosiasi yang dipertanggung jawabkan dengan metode ekuitas adalah sebagai berikut:

Summarized financial information in respect of associates is set out below:

	Aset/ Assets USD	Liabilitas/ Liabilities USD	Pendapatan/ Revenue USD	Laba (rugi)/ Profit (loss) USD	
<u>2013</u>					<u>2013</u>
PT Gapura Angkasa	58.472.120	24.732.914	92.965.047	4.890.320	PT Gapura Angkasa
PT Aeroprima	4.026.270	1.920.626	3.762.142	141.158	PT Aeroprima
PT Aeronurti Catering Services	682.529	503.798	893.767	(66.482)	PT Aeronurti Catering Services
Jumlah	63.180.919	27.157.338	97.620.956	4.964.996	Total
<u>2012</u>					<u>2012</u>
PT Gapura Angkasa	61.796.936	22.415.061	88.839.886	4.403.192	PT Gapura Angkasa
PT Aeroprima	5.003.254	2.518.434	5.270.071	683.008	PT Aeroprima
PT Aeronurti Catering Services	658.699	371.850	1.098.394	6.989	PT Aeronurti Catering Services
Jumlah	67.458.889	25.305.345	95.208.351	5.093.189	Total

14. ASET TETAP

14. PROPERTY AND EQUIPMENT

	1 Januari/ January 1,					31 Desember/ December 31,			31 Desember/December 31, 2013	
	2013					2013			Biaya penleihari/ Cost	
	USD					USD			USD	
		Penambahan/ Additions	Pengurangan/ Deductions	Reklasifikasi/ Reclassification	Selisih kurs penjabaran/ Currency conversion	Jumlah sebelum penyesuaian revaluasi/ Total before revaluation	Surplus revaluasi/ Revaluations	Surplus revaluasi/ Revaluations		
		USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD		
Biaya Perolehan/revaluasi:									Acquisition Cost/Revaluation:	
Aset pesawat									Aircraft assets	
Pemilikan langsung									Direct Acquisition	
Rangla pesawat	32.292.731	-	(2.795.352)	(5.318.576)	-	24.178.803	488.769	24.667.572	Airframes	24.667.572
Mesin	84.175.232	3.715.377	(3.705.028)	(16.177.369)	-	68.008.212	(168.846)	67.839.366	Engines	67.839.366
Simulator	68.419.311	28.486.940	(2.129.356)	-	-	94.776.895	-	94.776.895	Simulators	-
Rotable parts	133.106.348	3.852.142	(28.176)	-	-	136.930.314	-	136.930.314	Rotable parts	-
Aset pemeliharaan									Maintenance assets	
Rangla pesawat	22.886.865	11.595.417	(190.155)	4.064.541	-	38.356.668	-	38.356.668	Airframes	-
Mesin sewa	95.015.073	30.252.344	(12.292.463)	(4.414.800)	-	108.560.154	-	108.560.154	Engines	-
Aset dalam penyelesaian	3.047.465	10.452.454	-	(13.499.919)	-	-	-	-	Assets in progress	-
Aset sewa pembiayaan									Leased assets	
Rangla pesawat	574.631.029	39.748.632	(3.123.333)	3.371.294	-	614.627.621	-	614.627.621	Airframes	-
Mesin	154.869.506	39.017.372	(6.576.695)	(1.087.273)	-	186.222.911	-	186.222.911	Engines	-
Pemugaran kabin pesawat	50.777.728	778.207	(681.761)	-	-	50.874.174	-	50.874.174	Cabin refurbishment	-
Pembangunan aset sewa	72.016.988	2.303.648	-	-	-	74.320.636	-	74.320.636	Leasehold improvement	-
Aset non-pesawat									Non aircraft assets	
Pemilikan langsung									Direct Acquisition	
Peralatan	140.545.088	17.169.075	(259.148)	1.751.378	(3.800.044)	155.406.350	-	155.406.350	Equipment	-
Perangkat keras	4.477.522	75.466	-	-	-	4.552.988	-	4.552.988	Hardware	-
Kendaraan	91.577.808	7.741.366	(3.729.739)	189.755	(5.351.286)	90.427.904	-	90.427.904	Vehicles	-
Mesin	9.013.648	1.666.848	(223.206)	1.730.528	(2.091.280)	10.096.539	-	10.096.539	Engines	-
Instalasi	6.021.825	629.829	(56.907)	845.609	(1.486.318)	5.974.038	-	5.974.038	Installation	-
Tanah	87.673.267	111.667	(13.832)	670.285	(10.688.524)	77.772.864	15.629.294	93.402.158	Land	93.402.158
Hak atas tanah	62.202	-	-	-	-	62.202	-	62.202	Land right	-
Bangunan dan prasarana	96.717.485	87.763.663	(48.736)	(835.991)	(90.779.237)	92.817.184	(6.902.079)	85.915.105	Buildings and infrastructure	85.915.105
Aset dalam penyelesaian	10.413.266	38.456.346	-	(11.640.202)	(803.657)	36.425.753	-	36.425.753	Assets under construction	-
Aset sewa kendaraan	99.638	-	-	(100.173)	534	-	-	-	Lease assets vehicles	-
Pembangunan aset sewa									Leasehold improvement	
Bangunan	5.428.036	898.324	-	1.400.132	-	7.726.491	-	7.726.491	Buildings	-
Bangun, kelola, alih									Building, operate, transfer	
Bangunan dan prasarana	2.267.475	-	-	-	(226.773)	2.040.703	-	2.040.703	Buildings and infrastructure	-
Mesin	317.223	-	(249)	-	(31.662)	285.312	-	285.312	Engines	-
Instalasi	472.561	-	-	-	(32.017)	440.544	-	440.544	Installation	-
Jumlah	1.746.325.320	324.715.116	(35.854.135)	(59.050.779)	(115.250.264)	1.880.885.259	9.047.138	1.899.932.397	Total	271.824.201

320

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
31 DESEMBER 2013 DAN 2012 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR
PADA TANGGAL TERSEBUT - Lanjutan

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk
AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
DECEMBER 31, 2013 AND 2012 AND FOR THE YEARS THEN ENDED
- Continued

	31 Desember/ December 31, 2011	USD	Eliminasi dalam rangka kuasi reorganisasi/ <i>Elimination due to quasi reorganization</i>	1 Januari/ January 1, 2012	USD	Penambahan/ Additions	USD	Pengurangan/ Deductions	USD	Reklasifikasi/ Reclassifications	USD	Selisih kurs penjabaran/ Currency conversion	USD	Total before revaluation adjustment	Surplus revaluasi/ Revaluations surplus	USD	31 Desember/ December 31, 2012	USD	31 Desember/December 31, 2012 Biaya perolehan/ Cost	USD	Revaluasi/ Revaluation	USD	Acquisition Cost/Revaluation:
Biaya Perolehan/Revaluasi:																							
Aset pesawat																							
Pemilikan langsung																							
Rangka pesawat	32.882.495		2.837	32.885.332		1.730.043		-		(6.573.215)		-		28.042.160	4.250.571		32.292.731		-		32.292.731		Direct Acquisition
Mesin	77.413.402		-	77.413.402		15.850.162		-		(21.309.973)		-		71.953.591	12.221.641		84.175.232		-		84.175.232		Airframes
Simulator	62.234.571		6.184.740	68.419.311		-		-		-		-		68.419.311	-		68.419.311		-		-		Engines
Rotable parts	124.262.526		(439.290)	123.823.236		9.283.112		-		-		-		133.106.348	-		133.106.348		-		-		Simulators
Aset pemeliharaan																							Rotable parts
Rangka pesawat	20.670.604		-	20.670.604		2.216.281		-		-		-		22.886.885	-		22.886.885		-		-		Maintenance assets
Mesin sewa	58.745.591		-	58.745.591		36.269.482		-		-		-		95.015.073	-		95.015.073		-		-		Airframes
Aset dalam penyelesaian	2.451.657		-	2.451.657		595.868		-		-		-		3.047.465	-		3.047.465		-		-		Engines
Aset sewa pembiayaan																							Assets in progress
Rangka pesawat	510.610.017		-	510.610.017		64.021.012		-		-		-		574.631.029	-		574.631.029		-		-		Leased assets
Mesin	95.291.171		-	95.291.171		55.247.777		-		4.330.558		-		154.869.506	-		154.869.506		-		-		Airframes
Pemugaran kabin pesawat	50.777.728		-	50.777.728		-		-		-		-		50.777.728	-		50.777.728		-		-		Engines
Pengembangan aset sewa	56.686.518		-	56.686.518		15.330.470		-		-		-		72.016.988	-		72.016.988		-		-		Cabin refurbishment
Aset non-pesawat																							Leasehold improvement
Pemilikan langsung																							Non aircraft assets
Peralatan	125.247.065		6.709.011	131.956.076		9.304.051		(511.974)		718.635		(921.700)		140.545.088	-		140.545.088		-		-		Direct Acquisition
Perangket keras	3.141.516		638.771	3.780.287		697.235		-		-		-		4.477.522	-		4.477.522		-		-		Equipment
Kendaraan	80.151.505		10.865.697	91.033.531		6.946.195		(5.736.157)		486.177		(1.151.938)		91.577.808	-		91.577.808		-		-		Hardware
Mesin	6.780.133		239.557	7.019.690		918.954		(1.600)		935.116		141.488		9.013.648	-		9.013.648		-		-		Vehicles
Instalasi	6.024.612		(76.952)	5.947.660		197.803		-		272.088		(395.726)		6.021.825	-		6.021.825		-		-		Engines
Tanah	71.430.150		-	71.430.150		360.315		-		1.085.506		1.581.948		74.457.819	13.215.448		87.673.267		-		-		Installation
Hak atas tanah	-		-	648.909		-		(686.707)		-		-		62.202	-		62.202		-		-		Land
Bangunan dan prasarana	93.246.798		-	93.246.798		2.831.433		-		(7.355.118)		1.353.424		90.076.537	6.640.948		96.717.485		-		-		Land Right
Aset dalam penyelesaian	3.970.937		(101.779)	3.869.158		8.459.473		(22.003)		(1.571.553)		(321.609)		10.413.266	-		10.413.266		-		-		Buildings and infrastructure
Aset sewa kendaraan	130.359		-	130.359		-		-		-		(30.721)		99.638	-		99.638		-		-		Assets under construction
Pengembangan aset sewa																							Leased assets vehicles
Bangunan	3.234.574		(33.343)	3.201.231		2.222.118		-		4.687		-		5.428.036	-		5.428.036		-		-		Leasehold improvement
Bangun, kelola, alih																							Buildings
Bangunan dan prasarana	2.340.323		-	2.340.323		-		-		-		(72.848)		2.267.475	-		2.267.475		-		-		Building, operate, transfer
Mesin	327.415		-	327.415		-		-		-		(10.192)		317.223	-		317.223		-		-		Buildings and infrastructure
Instalasi	482.846		-	482.846		-		-		-		(10.285)		472.561	-		472.561		-		-		Engines
																							Installation
Jumlah	1.488.534.513		23.989.249	1.513.189.000		232.481.704		(6.858.441)		(28.977.092)		161.541		1.709.996.712	36.328.608		1.746.325.320		1.445.466.605		300.858.715		Total

	31 Desember/ December 31, 2011	Eliminasi dalam rangka kuasi reorganisasi/ <i>Elimination due to quasi reorganization</i>	1 Januari/ January 1, 2012	Penambahan/ Additions	Pengurangan/ Deductions	Reklasifikasi/ Reclassification	Selisih kurs penjabaran/ Currency conversion	Jumlah sebelum penyesuaian revaluasi/ <i>Total before revaluation adjustments</i>	Surplus revaluasi/ <i>Revaluations surplus</i>	31 Desember/ December 31, 2012
	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD
Akumulasi penyusutan:										
Asset pesawat										
Pemilikan langsung										
Rangka pesawat	-	-	-	7.713.298	-	(7.713.298)	-	-	-	-
Mesin	-	-	-	22.267.942	-	(22.267.942)	-	-	-	-
Simulator	46.496.395	-	46.496.395	2.217.495	-	-	-	48.713.890	-	48.713.890
Rotable parts	107.050.861	-	107.050.861	3.920.222	-	-	-	110.971.083	-	110.971.083
Aset pemeliharaan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rangka pesawat	6.090.123	-	6.090.123	2.732.669	-	-	-	8.822.792	-	8.822.792
Mesin sewa	36.397.140	-	36.397.140	24.887.389	-	-	-	61.284.529	-	61.284.529
Aset sewa pembiayaan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rangka pesawat	375.849.499	-	375.849.499	11.667.407	-	-	-	387.516.906	-	387.516.906
Mesin	62.902.738	-	62.902.738	10.982.185	-	-	-	73.884.923	-	73.884.923
Refurbishment Cabin	22.229.219	-	22.229.219	12.485.060	-	-	-	34.714.279	-	34.714.279
Leasehold Improvement	8.163.117	-	8.163.117	6.195.328	-	-	-	14.358.445	-	14.358.445
Aset non pesawat	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pemilikan langsung										
Perengkapan dan Peralatan	104.625.909	-	104.625.909	7.787.438	(1.111.904)	2.851.830	489.081	114.642.354	-	114.642.354
Perangkat keras	1.259.099	-	1.259.099	937.353	-	2.848.429	-	5.044.881	-	5.044.881
Kendaraan	62.406.735	-	62.406.735	9.683.525	(4.078.435)	2.109.173	1.924.980	72.045.978	-	72.045.978
Mesin	3.813.010	-	3.813.010	600.571	(1.067)	130.811	(253.198)	4.290.127	-	4.290.127
Instalasi	3.902.585	-	3.902.585	319.281	-	2.698.241	(259.307)	6.660.780	-	6.660.780
Bangunan dan prasarana	-	-	-	4.519.814	-	(3.861.210)	(658.604)	-	-	-
Aset sewa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kendaraan	69.286	-	69.286	31.932	-	6.955	1.079	109.252	-	109.252
Pengembangan aset sewa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bangunan	1.127.031	-	1.127.031	1.003.357	-	-	-	2.130.388	-	2.130.388
Bangun, kelola, alih	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bangunan dan prasarana	2.349.296	-	2.349.296	4.388	-	-	(71.723)	2.281.961	-	2.281.961
Mesin	350.535	-	350.535	-	-	-	(10.192)	340.343	-	340.343
Instalasi	443.560	-	443.560	-	-	-	(10.285)	433.275	-	433.275
Jumlah	845.526.138	-	845.526.138	129.956.634	(6.191.406)	(23.197.011)	1.151.831	948.246.186	-	948.246.186
Total										
Nilai tercatat										
	643.008.375		667.662.863							798.079.135
Net carrying value										

Beban penyusutan yang dibebankan dalam beban operasional untuk tahun yang berakhir 31 Desember 2013 dan 2012 masing-masing sebesar USD 153.913.595 dan USD 129.956.634.

Depreciation expense charged to operations for the year ended December 31, 2013 and 2012 amounted to USD 153,913,595 and USD 129,956,634, respectively.

Pelepasan aset tetap adalah sebagai berikut:

Disposal of property and equipment are as follows:

	2013 USD	2012 USD	
Nilai tercatat	7.191.323	1.667.035	Net carrying value
Hasil penjualan setelah dikurangi biaya penjualan	10.314.619	3.893.794	Proceeds net of the selling expenses
Keuntungan penjualan aset tetap	3.123.296	2.226.759	Gain on sale of property and equipment

Pada bulan April 2013, satu pesawat register PK-GGN milik PT Citilink Indonesia, entitas anak, mengalami kerusakan akibat "hard landing" di Bandara Internasional Minangkabau, Padang. Entitas anak telah mengajukan klaim asuransi kepada PT Asuransi Jasa Indonesia, pihak berelasi (Catatan 45), sebesar USD 8.715.000 dan telah diterima oleh entitas anak. Nilai buku pesawat tersebut sebesar USD 4.763.179. Selisih antara klaim yang disetujui dengan nilai buku aset sebesar USD 3.951.821 dicatat sebagai pendapatan lain-lain (Catatan 42).

In April 2013, one aircraft registered as PK-GGN owned by PT Citilink Indonesia, a subsidiary, was damaged from a "hard landing" at the Minangkabau International Airport, Padang. The subsidiary claimed and received the insurance coverage from PT Asuransi Jasa Indonesia, a related party (Note 45), amounting to USD 8,715,000. The book value of the aircraft amounted to USD 4,763,179. The difference of USD 3,951,821 between the agreed claim and the book value of the aircraft is recorded as other income (Note 42).

Penilaian atas nilai wajar aset tetap berupa tanah, bangunan dan pesawat dilakukan oleh penilai independen yang telah teregistrasi di Bapepam, KJPP Fuadah, Rudi & Rekan tahun 2013 dan 2012. Sesuai dengan laporan penilai independen tertanggal 10 Januari 2014 untuk penilaian aset tetap per 30 Nopember 2013 dan tertanggal 11 Februari 2013 untuk penilaian aset tetap per 31 Desember 2012. Manajemen melakukan penyesuaian nilai wajar ke posisi 31 Desember 2013 melalui penyusutan.

The revaluation of land, buildings and aircrafts was performed by independent appraisers registered in Bapepam, KJPP Fuadah, Rudi & Rekan in 2013 and 2012. In line with Independent appraisers' report on January 10, 2014, relating to fixed asset valuation as of November 30, 2013 and on February 11, 2013 for the valuation as of December 31, 2012. Management had adjusted the fair value as of December 31, 2013 through depreciation.

Berdasarkan laporan penilaian tersebut dilakukan sesuai dengan Standar Penilaian Indonesia (SPI) yang ditentukan berdasarkan transaksi terkini dalam ketentuan yang wajar dan Peraturan Bapepam-LK No. VIII.C.4 tentang pedoman penilaian dan penyajian laporan penilaian aset di pasar modal. Metode penilaian yang digunakan adalah pendekatan nilai pasar dan biaya.

Based on the appraisal reports the valuation was determined in accordance with the Indonesian Appraisal Standards (SPI), referring to recent arm's length market transaction and Bapepam-LK's rule No. VIII.C.4. regarding valuation and presentation of asset valuation report in capital market. Appraisal method used is the market value and cost approaches.

Selisih nilai wajar aset dengan nilai tercatat dikurangi dengan penghasilan pajak tangguhan, dibukukan pada pendapatan komprehensif lainnya dan akumulasi dalam ekuitas pada bagian "Cadangan Revaluasi Aset".

The difference between the fair value and carrying amount of the assets net of tax, was recorded in other comprehensive income and accumulated in equity as "Revaluation Surplus Reserve".

Jika aset tetap berupa pesawat, tanah, bangunan dan prasarana dicatat sebesar biaya perolehan, nilai tercatatnya adalah sebagai berikut:

If property and equipment, aircraft, land, building and improvements were stated at the historical cost basis, the carrying amount would be as follows:

	2013 USD	2012 USD	
Pesawat	78.386.414	119.746.530	Aircraft
Tanah	38.679.620	29.714.970	Land
Bangunan dan prasarana	29.944.840	42.069.930	Building and improvements
Jumlah	147.010.874	191.531.430	Total

Manajemen berpendapat bahwa tidak ada perbedaan yang signifikan antara nilai wajar dan nilai tercatat aset, jika aset lainnya selain pesawat, tanah, bangunan dan prasarana diukur menggunakan nilai wajar.

Management believes that there is no significant difference between the fair value and carrying value of property and equipment, if those assets (excluding aircraft, land, building and infrastructure) have been measured at fair value basis.

Pada tanggal 31 Desember 2013, aset dalam penyelesaian terdiri dari:

As of December 31, 2013, assets under construction consisted of the following:

31 Desember/ December 31, 2013			
Nilai tercatat/ <i>Carrying amount</i>	Jumlah kontrak/ <i>Total contract</i>	Persentase penyelesaian/ <i>Percentage of completion</i>	Estimasi Penyelesaian/ <i>Estimated completion</i>
USD	USD	%	
Perangkat lunak/ <i>Software</i>	1.178.537	30%-94%	2014
Instalasi mesin/ <i>Machinery construction</i>	27.289	77%	2014
Konstruksi bangunan/ <i>Building construction</i>	35.219.927	68%-90%	2014
	<u>36.425.753</u>		
	<u>53.637.226</u>		

Jumlah tercatat bruto dari setiap aset tetap yang telah disusutkan penuh dan masih digunakan per 31 Desember 2013 sebesar USD 29.000.549.

Gross carrying amount of property that have been fully depreciated and still in use as of December 31, 2013 amounted to USD 29,000,549.

Aset tetap Grup digunakan sebagai jaminan utang bank, jaminan pinjaman jangka panjang dan utang sewa pembiayaan (Catatan 18, 23 dan 24).

Property and equipment of the Group are used as collateral for bank loan, long-term loans and lease liabilities (Notes 18, 23 and 24).

Pada tanggal 31 Desember 2013, empat pesawat Boeing 737-300 yang dimiliki PT Citilink Indonesia, entitas anak, tidak digunakan untuk sementara dengan nilai tercatat sebesar USD 16.928.140.

As of December 31, 2013, four Boeing 737-300 aircraft owned by PT Citilink Indonesia, a subsidiary, are temporarily idle with carrying amount of USD 16,928,140.

Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, aset tetap kecuali tanah, telah diasuransikan kepada perusahaan asuransi terhadap risiko kebakaran, pencurian dan risiko lainnya sebagai berikut:

As of December 31, 2013 and 2012, property and equipment except land, were insured with insurance companies against fire, theft and other possible risk as follows:

Tahun/ Year	Perusahaan asuransi/ Insurance company	Nilai pertanggungan/ Sum insured	
		USD	Rupiah
2013	Pihak berelasi (Catatan 45/ Note 45) PT Asuransi Jasa Indonesia, PT Tugu Pratama Indonesia		
	Pihak ketiga PT Asuransi Central Asia dan/ and PT Himalaya Pelindung	261.088.683	1.826.624.232.028
2012	Pihak berelasi (Catatan 45/ Note 45) PT Asuransi Jasa Indonesia, PT Tugu Pratama Indonesia		
	Pihak ketiga PT Asuransi Takaful Umum	103.850.000	2.868.594.809.125

Manajemen berpendapat bahwa nilai pertanggungan tersebut cukup untuk menutupi kemungkinan kerugian atas aset yang dipertanggungkan.

Management believes that the insurance coverage is adequate to cover possible losses on the assets insured.

15. PROPERTI INVESTASI

	2013 USD	2012 USD	
Saldo awal	18.912.898	18.230.877	Beginning balance
Keuntungan atas revaluasi	3.107.892	682.021	Gain on revaluation
Jumlah	<u>22.020.790</u>	<u>18.912.898</u>	Ending balance

Grup mempunyai properti investasi berupa tanah dan bangunan.

Penilaian atas nilai wajar properti investasi dilakukan oleh penilai independen yang telah teregistrasi di Bapepam, KJPP Fuadah, Rudi & Rekan tahun 2013 dan 2012. Sesuai dengan laporan penilai independen tertanggal 10 Januari 2014 untuk penilaian aset tetap per 30 Nopember 2013 dan tertanggal 11 Pebruari 2013 untuk penilaian aset tetap per 31 Desember 2012.

Berdasarkan laporan penilaian tersebut dilakukan sesuai dengan Standar Penilaian Indonesia (SPI) yang ditentukan berdasarkan transaksi terkini dalam ketentuan yang wajar dan Peraturan Bapepam-LK No. VIII.C.4 tentang pedoman penilaian dan penyajian laporan penilaian aset di pasar modal. Metode penilaian yang digunakan adalah pendekatan nilai pasar dan biaya.

Selisih nilai wajar aset dengan nilai tercatat, dibukukan sebagai keuntungan atas revaluasi properti investasi.

15. INVESTMENT PROPERTIES

The Group has investment properties in land and building.

The revaluation of investment properties was performed by independent appraisers registered with Bapepam, KJPP Fuadah, Rudi & Rekan in 2013 and 2012. In line with Independent appraisers' report on January 10, 2014, relating to fixed asset valuation as of November 30, 2013 and on February 11, 2013 for the valuation as of December 31, 2012.

Based on the appraisal reports the valuation was determined in accordance with the Indonesian Appraisal Standards (SPI), referring to recent arm's length market transaction and Bapepam-LK's rule No. VIII.C.4. regarding valuation and presentation of asset valuation report in capital market. Appraisal method used is the market value and cost approachs.

The difference between the fair value and carrying amount of the asset is recorded as gain on revaluation of investment properties.

16. ASET TAKBERWUJUD - BERSIH

	1 Januari/ January 1, 2013 USD	Penambahan/ Additions USD	Reklasifikasi/ Reclassifications USD	31 Desember/ December 31, 2013 USD	
Biaya perolehan:					Acquisition cost:
Pemilikan langsung					Direct acquisitions
Perangkat lunak	619.335	19.275		638.610	Software
Lisensi	10.721.677	574.162	1.551.520	12.847.359	License
Aset sewa pembiayaan					Leased assets
Perangkat lunak	1.073.866	352.000	-	1.425.866	Software
Lisensi	175.042	-	-	175.042	License
Perangkat lunak dalam penyelesaian	1.606.018	5.250	(1.551.520)	59.748	Software still under installation
Jumlah	<u>14.195.938</u>	<u>950.687</u>	<u>-</u>	<u>15.146.625</u>	Total
Akumulasi penyusutan:					Accumulated amortization:
Pemilikan langsung					Direct acquisitions
Perangkat lunak	468.284	32.625	-	500.909	Software
Lisensi	6.249.365	1.081.607	-	7.330.972	License
Aset sewa pembiayaan					Leased assets
Perangkat lunak	197.240	214.810	-	412.050	Software
Lisensi	63.943	15.870	-	79.813	License
Jumlah	<u>6.978.832</u>	<u>1.344.912</u>	<u>-</u>	<u>8.323.744</u>	Total
Nilai buku	<u>7.217.106</u>			<u>6.822.881</u>	Net carrying value

	1 Januari/ January 1, 2012	Penambahan/ Additions	Reklasifikasi/ Reclassifications	31 Desember/ December 31, 2012	
	USD	USD	USD	USD	
Biaya perolehan:					Acquisition cost:
Pemilikan langsung					Direct acquisitions
Perangkat lunak	553.880	7.017	58.438	619.335	Software
Lisensi	6.122.081	-	4.599.596	10.721.677	License
Aset sewa pembiayaan					Leased assets
Perangkat lunak	438.942	634.924	-	1.073.866	Software
Lisensi	175.042	-	-	175.042	License
Perangkat lunak dalam penyelesaian	2.872.457	3.391.595	(4.658.034)	1.606.018	Software still under installation
Jumlah	10.162.402	4.033.536	-	14.195.938	Total
Akumulasi penyusutan:					Accumulated amortization:
Pemilikan langsung					Direct acquisitions
Perangkat lunak	443.081	25.203	-	468.284	Software
Lisensi	5.692.332	557.033	-	6.249.365	License
Aset sewa pembiayaan					Leased assets
Perangkat lunak	99.852	97.388	-	197.240	Software
Lisensi	40.788	23.155	-	63.943	License
Jumlah	6.276.053	702.779	-	6.978.832	Total
Nilai buku	3.886.349			7.217.106	Net carrying value

Aset takberwujud merupakan sistem COMPASS ARG, pembelian lisensi yang berkaitan dengan jasa sistem teknologi informasi Perusahaan berupa *Profitline Yield*, *Netline Shed*, *Netline Plan*, *Profitline Price* yang dibeli dari Lufthansa Systems Asia Pasific, Pte, Ltd., *Fare Management Systems (FMS)*, *Revenue Management Systems (RMS)*, dan juga pembelian lisensi oracle dari PT Oracle Indonesia dan *Internet Booking Engine (IBE)*.

Beban amortisasi untuk tahun yang berakhir 31 Desember 2013 dan 2012 masing-masing sebesar USD 1.344.912 dan USD 702.779 disajikan sebagai beban operasional jaringan.

Perangkat lunak dalam penyelesaian merupakan beban ditangguhkan atas implementasi system aplikasi ERP.

Manajemen berpendapat bahwa tidak terdapat kejadian atau perubahan keadaan yang mengindikasikan penurunan nilai aset takberwujud pada tanggal pelaporan.

Pada 31 Desember 2013 dan 2012 tidak terdapat aset takberwujud yang dijaminkan.

Intangible assets represent COMPASS ARG system, purchase of licenses from Lufthansa Systems Asia Pasific Pte, Ltd., in relation to the Company's information technology service, such as *Profitline Yield*, *Netline Shed*, *Netline Plan*, *Profitline Price*, *Fare Management Systems (FMS)*, *Revenue Management Systems (RMS)*, and purchase of oracle license from PT Oracle Indonesia and *Internet Booking Engine (IBE)*.

Amortization expense for the year ended December 31, 2013 and 2012 amounted to USD 1,344,912 and USD 702,779, respectively, which are presented as network operation expenses.

Software still under installation consists of deferred expenses for the implementation of ERP application.

Management believes that there are no events or changes in circumstances which may indicate impairment of intangible assets as of reporting date.

On December 31, 2013 and 2012, there were no intangible assets used as collateral.

17. ASET LAIN-LAIN- BERSIH

	2013 USD
Piutang lain-lain - bersih	16.845.647
Aset program (Catatan 28)	10.722.622
Uang jaminan ECA (Catatan 24)	9.845.339
<i>Manufacturer's incentive</i>	9.039.498
Aset keuangan lainnya - tersedia untuk dijual	8.800.031
Uang jaminan - <i>non aircraft</i>	6.486.194
Aset tidak digunakan	4.161.164
Kas yang dibatasi penggunaannya	3.876.173
Lain-lain	4.053.764
Jumlah	73.830.432

Piutang lain-lain – bersih

Perusahaan memiliki piutang jangka panjang kepada PT Merpati Nusantara Airlines (MNA) atas jasa perawatan pesawat. MNA merupakan entitas afiliasi karena kepemilikan pemerintah. 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, MNA telah mengirimkan surat kepada Menteri Negara BUMN No. DF-2108/05 tanggal 15 April 2005 yang menyatakan bahwa MNA sedang melaksanakan program restrukturisasi utang hingga tahun 2010 dan selama melaksanakan program tersebut MNA harus tunduk pada batasan yang telah ditetapkan masing-masing kreditur sesuai komitmen dalam perjanjian restrukturisasi utang, termasuk keputusan investasi MNA.

17. OTHER ASSETS- NET

2012	
USD	
16.886.623	Others receivables - net
9.625.374	Plan assets (Note 28)
9.627.083	Security deposits - ECA (Note 24)
5.572.643	Manufacturer's incentive
	Other financial assets -
9.201.350	available for sale
6.694.547	Security deposits - non aircraft
4.427.155	Non productive assets
2.286.799	Restricted cash
4.510.231	Others
68.831.805	Total

Other receivables – net

The Company has long term receivables from PT Merpati Nusantara Airlines (MNA) which arose from the maintenance of aircrafts. MNA is an affiliated entity due to government ownership. Based on the agreement dated March 10, 1999, MNA agreed to settle its payables within 8 years with interest rate of 7% per annum for receivable denominated in USD and 15% per annum for receivable denominated in Rupiah.

In 2003, the Company's management and MNA agreed to convert the accounts receivable into Mandatory Convertible Bonds (MCB) amounting to USD 30,502,683 and Rp 999,003,673, while the remaining balance of USD 2,770,572 will be settled separately. The Minister of State-Owned Enterprise had approved the issuance of MCB with a term of 5 years at interest rate of 3% per annum and yield to maturity of 18%. However, MNA did not agree with several clauses that the Company added in the agreement.

In 2004, MNA has cancelled the MCB process and proposed the conversion into shares. This proposal was confirmed by the Minister of State-Owned Enterprise in his letter No. S-89/MBU/2005 dated February 25, 2005. In response to the letter, MNA sent a letter to the Minister of State-Owned Enterprise No. DF-2108/05 dated April 15, 2005 which stated that MNA is still conducting the restructuring program until year 2010 and during the restructuring program; MNA should comply with the covenants determined by each creditor in accordance with the commitment stated in the loan restructuring agreement, including MNA's investment decision.

Pada bulan Maret 2009, Perusahaan dan MNA telah menandatangani Nota Kesepahaman dimana kedua belah pihak setuju bahwa MNA akan memenuhi liabilitasnya kepada Perusahaan sebesar USD 33.273.256 dan Rp 999.003.673 dalam jangka waktu 13 (tiga belas) tahun terhitung sejak ditandatanganinya perjanjian Restrukturisasi Utang. Pada tanggal 28 Februari 2012, nota kesepahaman ini telah diperpanjang sampai dengan 11 Maret 2013. Di samping itu, pada tanggal 10 Januari 2012, Perusahaan juga memperoleh surat dari Kementerian Negara Badan Usaha Milik Negara (BUMN), yang menyatakan bahwa utang Merpati kepada Perusahaan akan dilakukan penjadualan kembali pembayaran secara cicilan dimulai pada tahun 2016.

Pada tanggal 18 November 2013 Perusahaan dan MNA menandatangani Nota Kesepahaman untuk melakukan perpanjangan jangka waktu MOU sampai dengan 11 Maret 2014.

Sejak 2009 sampai tanggal 31 Desember 2013, Perusahaan memiliki cadangan penurunan nilai sebesar USD 16.898.932. Atas piutang tersebut, manajemen berpendapat bahwa cadangan penurunan nilai cukup untuk menutupi kerugian piutang tersebut.

Manufacturer's Incentive

Mutasi *manufacturer's incentive* adalah sebagai berikut:

	2013	2012	
	USD	USD	
Saldo awal	5.572.643	7.980.258	Beginning balance
Penambahan	31.641.634	3.642.940	Additions
Pengurangan	(28.174.779)	(6.050.555)	Deductions
Saldo Akhir	<u>9.039.498</u>	<u>5.572.643</u>	Ending balance

In March 2009, the Company and MNA have signed a Memorandum of Understanding where both parties agreed that MNA will settle its liabilities to the Company of USD 33,273,256 and Rp 999,003,673 in 13 (thirteen) years since the signing of Debt Restructuring Agreement. On February 28, 2012, this memorandum of understanding has been extended until March 11, 2013. Moreover on January 10, 2012, the Company received a letter from The Ministry of State Owned Enterprise, which stated that the loan owed by Merpati to the Company will be rescheduled with installment payment to start by 2016.

On November 18, 2013, the Company and MNA signed a Memorandum of Understanding to reschedule the term of MOU until March 11, 2014.

In 2009 until December 31, 2013, the Company has an impairment reserve amounting to USD 16,898,932. The management believes that the impairment reserve is adequate to cover possible losses on this receivable.

Manufacturer's Incentive

Movements of *manufacturer's incentive* are as follows:

Aset keuangan lainnya - tersedia untuk dijual

Saldo investasi tersedia untuk dijual Grup adalah sebagai berikut:

	Tempat kedudukan/ <i>Domicile</i>	Persentase kepemilikan/ <i>Percentage of Ownership</i> %	2013 USD	2012 USD
Investasi saham - sebesar biaya/ <i>Investments in shares - at cost</i>				
PT Merpati Nusantara Airlines	Jakarta	4,21	4.588.112	4.588.112
Papas Limited	Hongkong	17,65	1.243.019	1.243.019
Abacus International Holdings Ltd	Singapura/ <i>Singapore</i>	2,06	1.730.948	1.730.948
PT Nusa Dua Graha International	Bali	8,00	1.067.603	1.326.421
PT Arthaloka Indonesia	Jakarta	3,00	94.168	118.698
PT Bumi Minang Padang Plaza	Padang	10,00	76.181	194.152
Jumlah Aset Keuangan Lainnya/ <i>Total Other Financial Assets</i>			<u>8.800.031</u>	<u>9.201.350</u>

Grup memiliki saham-saham tersebut dimaksudkan untuk memperoleh potensi keuntungan dalam jangka panjang karena Perusahaan tersebut bergerak dalam industry sama dengan Grup. Perusahaan tersebut tidak terdaftar di bursa efek sehingga tidak tersedia nilai wajar dari sahamnya, oleh karena itu investasi tersebut dinyatakan sebesar biaya perolehan.

Other financial assets - available for sale

The Group available for sale investments are as follows:

The Group owns shares held primarily for long-term growth potential since such companies are engaged in the same industry similar to the Group. Those companies are non-listed and there is no readily available measure of fair value of shares thus the investment is stated at cost.

Aset tidak digunakan

Aset tidak digunakan terdiri dari bangunan gedung Garuda Indonesia Training Center (GITC) dan *rotable*.

Non productive assets

Non productive assets consist of Garuda Indonesia Training Center (GITC) building and *rotables*.

	2013 USD	2012 USD	
Nilai buku - sebelum penurunan	4.667.323	4.667.323	Net carrying amount - before impairment
Penyisihan penurunan nilai aset	<u>(506.199)</u>	<u>(240.208)</u>	Provision for impairment of assets
Bersih	<u>4.161.124</u>	<u>4.427.115</u>	Net
Mutasi penyisihan sebagai berikut:			The movement of the provision is follow s:
Saldo aw al	(240.208)	-	Beginning balance
Perubahan bersih tahun berjalan	<u>(265.991)</u>	<u>(240.208)</u>	Net changes for the year
Saldo akhir	<u>(506.199)</u>	<u>(240.208)</u>	Ending balance

Uang jaminan – non aircraft

Akun ini merupakan uang jaminan atas sewa gedung kantor cabang dan biaya utilitas.

Security deposits – non aircraft

This account represents security deposits for branch office buildings and utilities.

Kas yang dibatasi penggunaannya

Akun ini merupakan kas yang dibatasi penggunaannya sehubungan dengan pinjaman sindikasi II dan III serta BCA Club Deal (Pinjaman Sindikasi).

Restricted cash

This account represents restricted cash related to syndicated loan II and III and BCA Club Deal (Syndicated Loan).

18. UTANG BANK DAN LEMBAGA KEUANGAN

	2013 USD
Bank Negara Indonesia	40.222.668
Indonesia Infrastructure Finance	5.000.000
Jumlah	<u>45.222.668</u>

Bank Negara Indonesia

- Perusahaan

Pada tanggal 28 Juni 2012, Perusahaan memperoleh fasilitas kredit dari Bank Negara Indonesia yang selanjutnya disebut sebagai Surat Kredit Berdokumen Dalam Negeri ("SKBDN") Bank Negara Indonesia ("BNI"). Berdasarkan perjanjian kredit antara Perusahaan dan BNI dengan jumlah plafon maksimal yang dapat digunakan oleh Perusahaan adalah USD 15 juta.

Fasilitas BNI SKBDN hanya khusus digunakan untuk pembelian bahan bakar avtur dari PT Pertamina (Persero) dan Perusahaan diwajibkan untuk memelihara saldo deposito atau rekening giro di BNI pada saat 2 hari kerja sebelum tanggal jatuh tempo pelunasan pokok sebesar nilai pokok ditambah dengan bunga.

Pada tanggal 19 April 2013 sesuai dengan akte No 16 dari Wenda Taurista Anindya, S.H. Fasilitas ini diamandemen dari USD 15 juta menjadi USD 40 juta dengan tingkat bunga 3.5% per tahun. Fasilitas tersebut digunakan untuk pembelian bahan bakar pesawat dan kebutuhan operasi.

Jumlah saldo utang bank per 31 Desember 2013 dan 2012 masing-masing adalah sebesar USD 39.618.118 dan USD 4.957.664.

- PT Aerotrans Services Indonesia (ATS)

Pada tanggal 29 Nopember 2012, ATS memperoleh pinjaman Kredit Modal Kerja (KMK) BNI dengan maksimum kredit Rp 7.500.000.000, tingkat bunga efektif 11% per tahun, dengan jatuh tempo berakhir tanggal 28 Nopember 2014. Pinjaman ini di jamin dengan seluruh piutang ATS kepada GMFAA.

Jumlah saldo utang bank per 31 Desember 2013 dan 2012 masing-masing adalah sebesar Rp 7.368.853.033 (setara dengan USD 604.550) dan Rp 6.706.994.303 (setara dengan USD 693.587).

18. LOANS FROM BANKS AND FINANCIAL INSTITUTION

	2012 USD	
Bank Negara Indonesia	5.651.251	Bank Negara Indonesia
Indonesia Infrastructure Finance	-	Indonesia Infrastructure Finance
Total	<u>5.651.251</u>	Total

Bank Negara Indonesia

- The Company

On June 28, 2012, the Company obtained credit facility from Bank Negara Indonesia, herein referred to as Surat Kredit Berdokumen Dalam Negeri ("SKBDN") Bank Negara Indonesia ("BNI"). Under the credit facility, the maximum credit limit is USD 15 million.

The purpose of the BNI SKBDN is for purchase of fuel from PT Pertamina (Persero). The Company is required to maintain deposits or checking account balances with BNI during the 2 working days before the due date of repayment amounting to the principal amount plus interest.

On April 19, 2013, in accordance with deed No. 16 by Wenda Taurista Anindya, S.H., the maximum credit has been amended from USD 15 million to USD 40 million with interest rate at 3,5% per annum. The facility is to be used for jet fuel purchase and operating activities.

The outstanding balance as of December 31, 2013 and 2012 amounted to USD 39,618,118 and USD 4,957,664, respectively.

- PT Aerotrans Services Indonesia (ATS)

In November 29, 2012, ATS obtained Working Capital Loans (KMK) BNI with maximum limit of Rp 7,500,000,000, effective interest rate of 11% per annum, and with last maturity date on November 28, 2014. This loan is guaranteed with all ATS's receivable from GMFAA.

The outstanding balance as of December 31, 2013 and 2012 amounted to Rp 7,368,853,033 (equivalent to USD 604,550) and Rp 6,706,994,303 (equivalent to USD 693,587), respectively.

Indonesia Infrastructure Finance (IIF)

- PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA)

Pada 23 Desember 2013, GMFAA, entitas anak menandatangani perjanjian fasilitas modal kerja dengan PT Indonesia Infrastructure Finance sebesar USD 5.000.000 dengan tingkat bunga Libor 3 bulan + margin 3.5%. Fasilitas ini berlaku 1 tahun sejak ditandatanganinya perjanjian tersebut. Pinjaman ini digunakan untuk melaksanakan pembangunan, penyelesaian dan pengoperasian hangar baru di pulau Batam/Bintan dan atau untuk pengadaan peralatan mesin.

Per 31 Desember 2013, jumlah saldo pinjaman sebesar USD 5.000.000.

Indonesia Infrastructure Finance (IIF)

- PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA)

On December 23, 2013, GMFAA, a subsidiary entered a working capital facility agreement with PT Indonesia Infrastructure Finance amounting to USD 5,000,000 with interest rate Libor 3 months + margin at 3,5%. This facility is valid for 1 year from the date of signing of the agreement. This loan is used to finance the development of a new hangar in Batam/Bintan, and/or the procurement of machine and equipment.

As of December 31, 2013, outstanding balance amounted to USD 5,000,000.

19. UTANG USAHA

a. Berdasarkan Pemasok

	2013 USD	2012 USD
Pihak-pihak berelasi (Catatan 45)		
PT Pertamina (Persero)	108.911.066	72.434.320
PT Gapura Angkasa	3.706.367	4.680.787
Perum LPPNI	3.568.602	-
PT Angkasa Pura II (Persero)	3.133.425	3.526.065
PT Angkasa Pura I (Persero)	2.279.948	1.561.545
PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk	694.318	903.361
PT Abacus International Pte Ltd	-	667.411
Subjumlah	122.293.726	83.773.489
Pihak ketiga		
Jasa penerbangan		
Bahan bakar	21.865.753	15.326.642
Administrasi dan umum	10.281.904	6.462.056
Bandara	7.432.440	7.912.975
Pemeliharaan dan perbaikan	1.574.181	1.874.477
Jasa boga	1.438.306	1.249.977
Maskapai penerbangan	498.079	61.873
Sewa pesawat	-	462.284
Sub jumlah	43.090.663	33.350.284
Non jasa penerbangan	40.801.887	56.345.858
Subjumlah	83.892.550	89.696.142
Jumlah	206.186.276	173.469.631

19. TRADE ACCOUNTS PAYABLE

a. By Creditor

Related parties (Note 45)
PT Pertamina (Persero)
PT Gapura Angkasa
Perum LPPNI
PT Angkasa Pura II (Persero)
PT Angkasa Pura I (Persero)
PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk
PT Abacus International Pte Ltd
Subtotal
Third parties
Airline services
Fuel
General and administrative
User charges and station
Maintenance and overhaul
Catering
Airline
Aircrafts leasing
Sub total
Non airline services
Subtotal

Total

b. Berdasarkan Mata Uang

	2013	2012	
	USD	USD	
Rupiah	111.253.893	112.024.897	Rupiah
Dolar Amerika Serikat	76.983.171	42.022.833	U.S. Dollar
Yen Jepang	3.444.371	2.467.767	Japanese Yen
Dolar Singapura	2.847.791	3.958.654	Singapore Dollar
Riyal Saudi Arabia	1.066.898	2.293.078	Arabian Riyal
Euro	1.030.500	2.521.003	Euro
Dolar Australia	891.930	78.267	Australian Dollar
Won Korea	543.720	2.128.585	Korean Won
Mata uang lainnya	8.124.002	5.974.547	Other currencies
Jumlah	206.186.276	173.469.631	Total

b. By Currency

20. UTANG LAIN-LAIN

	2013	2012	
	USD	USD	
Retribusi bandara luar negeri	13.374.631	12.307.071	Foreign airport retribution
Asuransi tiket penumpang	677.884	1.766.890	Passenger ticket insurance
Asuransi dan kesehatan	56.208	134.503	Insurance and healthcare
Lain-lain	2.163.163	2.461.079	Others
Jumlah	16.271.886	16.669.543	Total

20. OTHER PAYABLES

21. BEBAN AKRUAL

	2013	2012	
	USD	USD	
Administrasi dan umum	56.701.745	72.446.326	General and administrative
Pemeliharaan dan perbaikan	25.210.421	30.652.214	Maintenance and overhaul
Bandara	19.969.586	26.779.234	User charges and station
Operasional penerbangan	18.357.595	10.571.908	Flight operations
Tiket penjualan dan promosi	17.634.954	10.049.695	Ticketing sales and promotion
Pelayanan penumpang	5.743.449	5.876.600	Passenger services
Bunga	5.560.750	2.349.056	Interest
Pembangunan hangar IV	3.790.416	-	Hangar IV construction
Lain-lain	7.998.165	10.543.132	Others
Jumlah	160.967.081	169.268.165	Total

21. ACCRUED EXPENSES

22. PENDAPATAN DITERIMA DIMUKA

	2013	2012	
	USD	USD	
Jasa penerbangan berjadwal	168.012.509	160.582.183	Traffic scheduled flight
Lain-lain	1.252.887	1.688.395	Others
Jumlah	169.265.396	162.270.578	Total

22. UNEARNED REVENUES

23. PINJAMAN JANGKA PANJANG

Rincian pinjaman jangka panjang Grup pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012 setelah memperhitungkan biaya transaksi sebelum diamortisasi.

	2013 USD	2012 USD
<u>Pihak Berelasi (Catatan 45)</u>		
Bank Negara Indonesia	42.803.615	14.885.592
PT Pertamina (Persero)	43.137.490	57.516.654
Bank Rakyat Indonesia	40.198.427	-
PT Angkasa Pura II (Persero)	16.104.859	16.104.859
PT Angkasa Pura I (Persero)	5.798.472	7.308.953
Indonesia Eximbank	-	100.000.000
Sub jumlah	148.042.863	195.816.058
<u>Pihak ketiga</u>		
Pinjaman sindikasi II	119.708.057	117.635.644
Bank Pan Indonesia	74.105.017	-
Pinjaman sindikasi - BCA Club Deal	73.488.690	-
Bank Permata	69.591.334	-
Pinjaman sindikasi III		
Dolar Amerika Serikat	45.640.043	-
Rupiah	34.620.710	-
Wesel bayar bunga mengambang		
Dolar Amerika Serikat	30.418.159	44.719.965
Rupiah	3.385.111	6.495.698
Bank CIMB Niaga	4.542.238	5.880.542
PT Mandiri Tunas Finance	1.099.859	2.890.818
Bringin Indotama Sejatera	53.409	168.483
Pinjaman sindikasi	-	27.319.373
National Australia Bank Limited	-	20.909
Sub jumlah	456.652.628	205.131.432
Jumlah pinjaman jangka panjang	604.695.491	400.947.490
Dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun	280.075.641	106.125.048
Bagian jangka panjang	324.619.850	294.822.442

23. LONG-TERM LOANS

Details of long-term loans at December 31, 2013 and 2012 net of unamortized transaction cost.

<u>Related Parties (Note 45)</u>
Bank Negara Indonesia
PT Pertamina (Persero)
Bank Rakyat Indonesia
PT Angkasa Pura II (Persero)
PT Angkasa Pura I (Persero)
Indonesia Eximbank
Sub total
<u>Third parties</u>
Syndicated loan II
Bank Pan Indonesia
BCA Club Deal - Syndicated loan
Bank Permata
Syndicated loan III
U.S. Dollar
Rupiah
Floating Rate Notes
U.S. Dollar
Rupiah
Bank CIMB Niaga
PT Mandiri Tunas Finance
Bringin Indotama Sejatera
Syndicated loan
National Australia Bank Limited
Sub total
Total long term liabilities
Less current maturities
Long term loans portion

Detail pembayaran untuk 31 Desember 2013 dan 2012 adalah sebagai berikut:

Payment details at December 31, 2013 and 2012 are as follows:

	2013 USD	2012 USD	
Indonesia Eximbank	100.000.000	15.000.000	Indonesia Eximbank
Pinjaman sindikasi	27.500.000	27.500.000	Syndicated loan
Wesel bayar bunga mengambang			Floating Rate Notes
Dolar Amerika Serikat	14.545.479	14.545.479	U.S. Dollar
Rupiah	2.209.363	2.055.198	Rupiah
PT Pertamina (Persero)	14.379.163	-	PT Pertamina (Persero)
Bank Negara Indonesia	2.731.464	1.843.689	Bank Negara Indonesia
Bank CIMB Niaga	2.258.280	3.135.001	Bank CIMB Niaga
PT Mandiri Tunas Finance	1.566.474	1.486.029	PT Mandiri Tunas Finance
PT Bank Rakyat Indonesia	1.558.143	-	PT Bank Rakyat Indonesia
Bringin Indotama Sejatera	39.642	38.382	Bringin Indotama Sejatera
St. George Bank Australia dan National Australia Bank Limited	21.043	39.200	St. George Bank Australia and National Australia Bank Limited
PT Angkasa Pura II (Persero)	-	2.105.210	PT Angkasa Pura II (Persero)
PT Angkasa Pura I (Persero)	-	921.586	PT Angkasa Pura I (Persero)
Bank Jabar Banten	-	1.541.375	Bank Jabar Banten
Jumlah	166.809.051	70.211.149	Total

Rata-rata tingkat suku bunga sebagai berikut:

The average interest rate are as follows:

	2013 USD	2012 USD	
Dolar Amerika Serikat	1,159% - 4,750%	1.325% - 5.173%	U.S. Dollar
Rupiah	6,500% - 11,152%	6.500% - 7.580%	Rupiah

PT Bank Negara Indonesia

PT Bank Negara Indonesia

a. GMFAA

a. GMFAA

Pada tanggal 31 Maret 2010, GMFAA, entitas anak, 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.

On March 31, 2010, GMFAA, a subsidiary, obtained a Rp 100 billion loan facility which will mature on December 30, 2015 and subject to floating interest rate from Bank Negara Indonesia. The term of credit facility is 5 years and 9 months the purpose of which is for business development financing of new facilities and infrastructure and also for machine and equipment procurement of 52.32% from value of asset financing. This credit facility is secured by assets financed by the facility.

Pada tanggal 25 Juni 2012, GMFAA memperoleh tambahan fasilitas kredit investasi sebesar Rp 55 miliar, jatuh tempo tanggal 25 Mei 2018 dengan tingkat suku bunga mengambang. Fasilitas kredit berjangka waktu 6 tahun ini ditujukan untuk pembiayaan pengembangan kemampuan dan penambahan kapasitas perawatan pesawat.

On June 25, 2012, GMFAA obtained an additional investment credit facility with maximum amount of Rp 55 billion, due on May 25, 2018 at a floating interest rate. The facility has a term of 6 years and is intended to finance the capability development and increased capacity for aircraft maintenance.

Pada tanggal 31 Mei 2013, GMFAA memperoleh tambahan fasilitas kredit investasi dengan plafon maksimal sebesar Rp 490 milyar dan USD 6 juta, jatuh tempo pada tanggal 30 Nopember 2025 dan suku bunga mengambang dari Bank Negara Indonesia. Fasilitas kredit berjangka waktu 12 tahun ini ditujukan untuk pembiayaan pembangunan hanggar IV dan pengadaan peralatan hanggar dengan jaminan aset yang dibiayai.

Perusahaan akan membayar bunga pada tanggal 25 setiap bulannya yang dihitung mulai bulan Juni 2013. Pembayaran pokok atas fasilitas ini akan dibayar setiap triwulan sebesar Rp 11.112.500.000 yang dihitung mulai tanggal 25 Agustus 2014.

Pembatasan penting dalam perjanjian fasilitas pinjaman ini adalah:

- a. *Current ratio* minimum 1 kali
- b. *Debt to equity ratio* maksimal 2,5 kali
- c. *Debt service coverage ratio* minimal 100%

Pada tanggal 31 Desember 2013, GMFAA telah memenuhi seluruh rasio keuangan yang dipersyaratkan.

Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, saldo pinjaman masing-masing sebesar Rp 403.285.640.026 (setara dengan USD 33.086.032) dan Rp 103.912.736.960 (setara dengan USD 10.745.888).

b. PT Aerofood ACS

Pada tanggal 20 Juni 2012, PT Aerofood ACS, entitas anak, memperoleh pinjaman dari Bank Negara Indonesia dengan jumlah maksimum sebesar Rp 110 milyar dan jatuh tempo pada tanggal 19 Juni 2018. Pinjaman ini digunakan untuk pembiayaan pembangunan fasilitas dapur di Denpasar, Medan dan Balikpapan. Pinjaman ini dijamin secara fidusia dengan fasilitas *kitchen* yang dibiayai.

Per 31 Desember 2013 dan 2012, jumlah *outstanding* pinjaman adalah masing-masing sebesar Rp 90.302.457.964 (setara dengan USD 7.408.521) dan Rp 40.030.930.664 (setara dengan USD 4.139.704).

c. PT Aerowisata

Pada bulan Maret 2013, PT Aerowisata memperoleh pinjaman dari Bank Negara Indonesia dengan jumlah maksimum sebesar Rp 18 milyar dan jatuh tempo pada tanggal 3 Maret 2021. Fasilitas ini digunakan untuk biaya renovasi Hotel Grand Preanger.

On May 31, 2013, GMFAA obtained additional investment credit facility with maximum plafond of Rp 490 billion and USD 6 million, due on November 30, 2025 at a floating interest rate from Bank Negara Indonesia. The facility has a term of 12 years and intended to finance the building of hanggar IV and hanggar equipment. The loan facility is secured with assets financed by this facility.

Interest is payable on the 25th of each month starting on June 2013. The loan principal of this facility is payable in quarterly installment of Rp 11,112,500,000 starting on August 25, 2014.

The major covenant of this facility include the following:

- a. Minimum *Current ratio* is 1 time
- b. *Debt to equity ratio* is maximum of 2.5 times
- c. *Debt service coverage ratio* is minimum of 100%

On December 31, 2013, GMFAA has met the financial ratio requirement based on the agreement.

As of December 31, 2013 and 2012, outstanding balance amounted to Rp 403,285,640,026 (equivalent to USD 33,086,032) and Rp 103,912,736,960 (equivalent to USD 10,745,888), respectively.

b. PT Aerofood ACS

On June 20, 2012, PT Aerofood ACS, a subsidiary, obtained loan from Bank Negara Indonesia with maximum credit of Rp 110 billion and will be due on June 19, 2018. This loan is used for project development of kitchen facilities in Denpasar, Medan and Balikpapan. The loan is secured by fiduciary right over the related kitchen facility.

As of December 31, 2013 and 2012, the outstanding balance of the loan amounted to Rp 90,302,457,964 (equivalent to USD 7,408,521) and Rp 40,030,930,664 (equivalent to USD 4,139,704).

c. PT Aerowisata

In March 2013, PT Aerowisata obtained loan from Bank Negara Indonesia with maximum amount of Rp 18 billion and maturity date on March 3, 2021. The loan is used to finance the renovation of Hotel Grand Preanger.

Per 31 Desember 2013, jumlah *outstanding* pinjaman sebesar Rp 28.145.161.200 (setara dengan USD 2.309.062).

As of December 31, 2013, the outstanding balance of the loan amounted to Rp 28,145,161,200 (equivalent to USD 2,309,062).

PT Pertamina (Persero)

Berdasarkan perjanjian pada tanggal 19 Oktober 2009, PT Pertamina (Persero) setuju untuk mengkonversikan utang usaha Perusahaan atas pembelian avtur sejumlah USD 76.484.911 menjadi pinjaman jangka panjang dengan pembayaran cicilan. Pinjaman ini akan jatuh tempo pada tanggal 31 Desember 2015.

PT Pertamina (Persero)

Based on agreement dated October 19, 2009, PT Pertamina (Persero) agreed to convert the Company's trade payable for fuel purchase transactions amounting to USD 76,484,911 into a long-term loan payable with installment terms. This loan is due on December 31, 2015.

Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, saldo pinjaman masing-masing berjumlah USD 43.137.490 dan USD 57.516.654.

As of December 31, 2013 and 2012, outstanding loan balance amounted to USD 43,137,490 and USD 57,516,654, respectively.

Bank Rakyat Indonesia

Bank Rakyat Indonesia

a. Perusahaan

a. The Company

Pada tanggal 29 Mei 2013, Perusahaan menandatangani Perjanjian Kredit Modal Kerja dengan PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk dengan jumlah fasilitas sebesar USD 40.000.000 dengan jangka waktu 24 Bulan sejak ditanda tangani perjanjian ini. Pinjaman tersebut digunakan untuk pembiayaan *general purpose* termasuk pembiayaan pra-pengiriman pesawat 2013.

On May 29, 2013, the Company has signed a Credit Facility with PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk with a total facility of USD 40,000,000 and term of 24 months. This facility is used for general purposes including pre-delivery financing of aircraft purchases in 2013.

Pada tanggal 31 Desember 2013 Perusahaan telah memenuhi pembatasan penting yang dipersyaratkan dalam perjanjian ini. Pembatasan penting dalam perjanjian diantaranya adalah *debt to equity ratio* tidak melebihi 5 kali.

As of December 31, 2013 the Company has complied with the financial covenant stipulated in the agreement. Major covenant of the agreement includes, among other the debt-to-equity ratio not to exceed 5 times.

Pada tanggal 31 Desember 2013, saldo pinjaman berjumlah USD 39.870.262.

As of December 31, 2013, the outstanding loan amounted to USD 39,870,262.

b. PT Aerofood ACS

b. PT Aerofood ACS

ACS entitas anak AWS memperoleh pinjaman dari Bank Rakyat Indonesia dengan jumlah plafon maksimum sebesar Rp 40 Milyar yang jatuh tempo pada tanggal 28 Juni 2014. Pinjaman ini dijamin dengan hak fidusia atas persediaan dan piutang usaha milik ACS.

ACS, a subsidiary of AWS, obtained loan from Bank Rakyat Indonesia with maximum plafond of Rp 40 billion, due in June 28, 2014. This loan is secured by inventory and account receivables of ACS.

Jumlah saldo pinjaman per 31 Desember 2013 adalah sebesar Rp 4 milyar (setara dengan USD 328.165).

The outstanding balance on December 31, 2013 amounted to Rp 4 billion (equivalent to USD 328,165).

PT Angkasa Pura II (Persero)

Berdasarkan perjanjian tanggal 27 Mei 2009, PT Angkasa Pura II (Persero) setuju untuk mengkonversikan utang usaha Perusahaan sejumlah Rp 195.910.872.304 atau setara dengan USD 21.052.103 menjadi pinjaman jangka panjang dengan pembayaran cicilan. Pinjaman ini akan jatuh tempo pada tanggal 30 Desember 2015. Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, saldo pinjaman masing-masing berjumlah USD 16.104.859.

PT Angkasa Pura I (Persero)

Berdasarkan perjanjian tanggal 27 Mei 2009, PT Angkasa Pura I (Persero) setuju untuk mengkonversikan utang usaha Perusahaan sejumlah Rp 91.465.097.646 atau setara dengan USD 8.872.465 menjadi pinjaman jangka panjang dengan pembayaran cicilan. Pinjaman ini jatuh tempo tanggal 30 Desember 2015. Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, saldo pinjaman masing-masing berjumlah Rp 70.677.575.510 (atau setara dengan USD 5.798.472) dan Rp 70.677.575.510 (atau setara dengan USD 7.308.953).

Indonesia Eximbank

Pada tanggal 12 Februari 2010, Perusahaan menandatangani Perjanjian Kredit fasilitas Pembiayaan Tranche A dengan plafon USD 15 juta dengan tingkat bunga LIBOR (6 bulan) + 3,5% per tahun, dimana tingkat bunga LIBOR akan di-reviu setiap 6 bulan dan akan jatuh tempo dalam jangka waktu 2 tahun. Pinjaman ini digunakan untuk pembiayaan dan pembiayaan kembali *Pre-Delivery Payment* (PDP) pesawat Boeing 737-800 NG yang telah memperoleh komitmen pembiayaan melalui perjanjian jual dan sewa balik dengan *lessor*. Pinjaman ini dijamin dengan saham Perusahaan di GMFAA, entitas anak.

Perjanjian kredit telah diamandemen pada tanggal 29 Oktober 2010 dan 28 Juni 2011, dengan menambahkan PDP pesawat Boeing B777-300 ER dan fasilitas pembiayaan Tranche B dengan plafon USD 27 juta sehingga total plafon fasilitas menjadi USD 42 juta. Pada tanggal 10 Februari 2012, perjanjian tersebut diamandemen kembali menjadi kredit modal kerja transaksional (KMK) dengan plafon USD 42 juta yang akan jatuh tempo dalam waktu 4 tahun. Selanjutnya, pada tanggal 15 Agustus 2012, Perusahaan dan Indonesia Eximbank setuju untuk mengamandemen fasilitas plafon USD 42 juta menjadi USD 25 juta.

PT Angkasa Pura II (Persero)

Based on agreement dated May 27, 2009, PT Angkasa Pura II (Persero) agreed to convert the Company's trade payable of Rp 195,910,872,304 or equivalent to USD 21,052,103 into a long-term loan payable with installment terms. This loan will fall due on December 30, 2015 and as of December 31, 2013 and 2012, the outstanding loan balance amounted to USD 16,104,859, respectively.

PT Angkasa Pura I (Persero)

Based on agreement dated May 27, 2009, PT Angkasa Pura I (Persero) agreed to convert the Company's trade payable amounting to Rp 91,465,097,646 or equivalent to USD 8,872,465 into a long-term loan payable with installment terms. This loan will fall due on December 30, 2015. As of December 31, 2013 and 2012, the outstanding loan balance amounted to Rp 70,677,575,510 (equivalent to USD 5,798,472) and Rp 70,677,575,510 (equivalent to USD 7,308,953) respectively.

Indonesia Eximbank

On February 12, 2010, the Company signed a Credit Agreement for Financing Tranche A with a credit limit of USD 15 million due in 2 years and interest rate of LIBOR (6 months) + 3.5% per year. The LIBOR rate will be reviewed every 6 months. This loan is used to finance and refinance the *Pre-Delivery Payment* (PDP) for Boeing 737-800 NG aircraft, which is already subject to financing commitment through sale and leaseback agreement with a lessor company and collateralized with the Company's shares in GMFAA, a subsidiary.

The credit agreement was amended on October 29, 2010 and again on June 28, 2011, by adding a PDP for Boeing B777-300 ER and Tranche B financing facility with a plafond of USD 27 million; thus the total facility limit amounted to USD 42 million. On February 10, 2012, the facilities were amended to transactional working capital facilities (KMK) with a plafond of USD 42 million due in 4 years. Furthermore, on August 15, 2012, the Company and Indonesia Eximbank approved to amend the maximum plafond from USD 42 million to USD 25 million.

Pada tanggal 15 Agustus 2012 Perusahaan dan Lembaga Pembiayaan Ekspor Impor Indonesia menandatangani perjanjian kredit dengan nilai total sebesar USD 75 juta yang dibagi menjadi dua kelompok yaitu *tranche* A sebesar USD 25 juta dan *tranche* B sebesar USD 50 juta yang dipergunakan untuk pembayaran *pre-delivery payment* (PDP) untuk pembelian seluruh pesawat dari Boeing, Airbus, Embraer dan Bombardier yang memperoleh komitmen pembiayaan dalam bentuk *sale and leaseback agreement* dari *lessor*. Jangka waktu perjanjian ini adalah 24 bulan terhitung sejak ditandatanganinya perjanjian. Pembayaran bunga dilakukan per 3 bulan.

Jaminan atas perjanjian kredit adalah akta gadai saham Perusahaan ke PT GMFAA, entitas anak, sebesar USD 100 juta.

Saldo pinjaman pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012 adalah masing-masing sebesar nihil dan USD 100 juta.

Pinjaman Sindikasi II

Pada tanggal 6 Nopember 2012, Perusahaan menandatangani Perjanjian Fasilitas Pinjaman sindikasi yang difasilitasi oleh Citicorp International Limited dan secara sirkuler dengan delapan bank : Citigroup Global Markets Singapore Pte Ltd, PT Bank Panin Tbk, PT Bank ICBC Indonesia, First Gulf Bank PJSC, Cabang Singapura, Korea Development Bank, KDB Asia Limited, Standard Chartered Bank, Cabang Jakarta dan Bank of China limited, Cabang Jakarta. Plafon fasilitas sebesar USD 120 juta dalam jangka waktu 24 bulan. Pembayaran pokok akan dilakukan pada bulan ke 15, 18, 21 dan 24 setelah periode tutup buku dengan jumlah yang sama, yaitu sebesar USD 30 juta. Pinjaman ini digunakan untuk tujuan yang umum (*general purposes*). Pinjaman ini dijamin dengan saldo rekening USD di Citibank NA Cabang Jakarta dengan rekening No. 0100193574.

Perusahaan mencairkan seluruh plafon fasilitas pada tanggal 31 Desember 2012 dengan rincian sebagai berikut:

On August 15, 2012, the Company and Indonesia Exim Bank signed a credit agreement with a total value of USD 75 million which is divided into two tranches: *tranche* A with credit limit of USD 25 million and *tranche* B with credit limit of USD 50 million used for the payment of *pre-delivery payment* (PDP) of the entire aircrafts purchase from Boeing, Airbus, Embraer and Bombardier which are covered by financing commitments in the form of *sale and leaseback agreement* of the lessor. The term of this agreement is 24 months from the signing. Interest payments are made every 3 months.

The loan is collateralized by a deed of pledge over the Company's shares in PT GMFAA, subsidiary, for USD 100 million.

The outstanding loan at December 31, 2013 and 2012 amounted to nil and USD 100 million respectively.

Syndicated loan II

On November 6, 2012, the Company entered into a Syndicated Loan Facility which was facilitated by Citicorp International Limited and circularly with eight banks: Citigroup Global Markets Singapore Pte Ltd, PT Bank Panin Tbk, PT Bank ICBC Indonesia, First Gulf Bank PJSC, Singapore Branch, Korea Development Bank, KDB Asia Limited, Standard Chartered Bank, Jakarta Branch and Bank of China Limited, Jakarta Branch. The maximum credit facility is USD 120 million with term of 24 months. Principal payments will be made at month 15, 18, 21 and 24 by the same amount of USD 30 million. This facility is used for general purposes. The loan is secured by an existing USD bank account held with Citibank NA Jakarta Branch No. 0100193574.

The Company has used all the plafond facility as of December 31, 2012 with details as follow:

	<u>Jumlah/Total</u> USD
<u>Agen fasilitas/ Facility agents</u>	
Citigroup Global Markets Singapore Pte Ltd	15.000.000
PT Bank Panin Tbk	25.000.000
PT Bank ICBC Indonesia	24.000.000
First Gulf Bank PJSC, Singapore Branch	20.000.000
Korea Development Bank *)	15.000.000
Standard Chartered Bank, Jakarta Branch	15.000.000
Bank of China Limited, Jakarta branch	6.000.000
	<u>120.000.000</u>

*) Komitmen senilai USD 15.000.000 akan dipisahkan antara Korea Development Bank dan KDB Asia Limited/
USD 15,000,000 commitment to be split between Korea Development Bank and KDB Asia Limited

Pembatasan penting dalam perjanjian diantaranya adalah:

- *Coverage ratio* tidak kurang dari 1,05.
- *Debt ratio* tidak melebihi 5,75 kali.
- Persentase kas minimum 5 persen.

Pada tanggal 31 Desember 2013 Perusahaan telah memenuhi pembatasan penting yang dipersyaratkan dalam perjanjian ini.

Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, saldo pinjaman berjumlah masing-masing USD 119.708.057 dan USD 117.635.644.

Pinjaman Sindikasi III

Pada tanggal 21 Februari 2013, Perusahaan menerima pinjaman sindikasi III yang difasilitasi oleh Citibank dengan nilai total pinjaman sebesar USD 90 juta. Pinjaman sindikasi III merupakan peningkatan plafon fasilitas dari pinjaman sindikasi II. Pinjaman sindikasi tersebut dihimpun dari empat bank yaitu: PT Bank Panin Tbk sebesar USD 20 juta dan Rp 213.378.000.000 (setara dengan USD 24 juta), PT Bank ICBC Indonesia sebesar USD 6 juta, PT Bank Central Asia Tbk sebesar Rp 213.378.000.000 (setara dengan USD 24 juta), dan Emirates NBD PJSC, Singapore Branch sebesar USD 20 juta.

Jangka waktu pinjaman adalah 24 bulan terhitung mulai tanggal 7 Nopember 2012 dengan pembayaran pokok pinjaman pada bulan ke 15, 18, 21 dan 24.

Saldo pinjaman pada tanggal 31 Desember 2013 adalah sebesar USD 45.640.043 untuk pinjaman Sindikasi III dalam mata uang Dolar Amerika Serikat dan Rp 421.991.834.190 (atau setara dengan USD 34.620.710) untuk pinjaman Sindikasi III dalam Rupiah.

PT Bank Pan Indonesia

Pada tanggal 2 Agustus 2013, Perusahaan menandatangani perjanjian pinjaman komersial dengan PT Bank Pan Indonesia. Jumlah fasilitas pinjaman yang diberikan kepada Perusahaan sebesar USD 75 juta dengan jangka waktu 36 bulan.

Saldo pinjaman pada tanggal 31 Desember 2013 sebesar USD 74.105.017.

BCA Club Deal- Pinjaman Sindikasi

Pada tanggal 2 Desember 2013, Perusahaan menandatangani Perjanjian Fasilitas Pinjaman Sindikasi yang difasilitasi oleh PT Bank Central Asia Tbk., dan secara sirkuler dengan lima bank:

- Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia
- PT Bank Central Asia, Tbk
- PT Bank Internasional Indonesia Tbk
- PT Bank CTBC Indonesia
- Bank of China Limited

The major covenants of the agreement include the following:

- Coverage ratio not less than 1.05.
- Debt ratio not to exceed 5.75 times.
- The minimum cash percentage of the Group shall not be less than 5 percent.

As of December 31, 2013 the Company has complied with the financial covenants in the agreement.

As of December 31, 2013 and 2012, the outstanding loan amounted to USD 119,708,057 and USD 117,635,644, respectively.

Syndicated Loan III

On February 21, 2013, the Company entered into a USD 90 million syndicated loan III facilitated by Citibank. The syndicated loan III is upsizing the loan facility of syndicated loan II. This syndicated loan is raised from four banks, namely: PT Bank Panin Tbk amounting to USD 20 million and Rp 213,378,000,000 (equivalent to USD 24 million), PT Bank ICBC Indonesia amounting to USD 6 million, PT Bank Central Asia Tbk amounting to Rp 213,378,000,000 (equivalent to USD 24 million), and Emirates NBD PJSC, Singapore Branch for USD 20 million.

The loan has a term of 24 months from November 7, 2012 with principal payments at month 15, 18, 21 and 24.

The outstanding loan at December 31, 2013 amounted to USD 45,640,043 for Syndicated loan III in U.S Dollar currency and Rp 421,991,834,190 (equivalent to USD 34,620,710) for syndicated loan III in Rupiah.

PT Bank Pan Indonesia

On August 2, 2013, the Company entered into a commercial loan agreement with PT Bank Pan Indonesia Tbk. The total loan facility amounted to USD 75 million with term of 36 months.

The outstanding loan at December 31, 2013 amounted to USD 74,105,017.

BCA Club Deal – Syndicated Loan

On December 2, 2013, the Company entered into a Syndicated Loan Agreement facilitated by PT Bank Central Asia, Tbk., and in circular with five banks:

- Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia
- PT Bank Central Asia, Tbk
- PT Bank Internasional Indonesia Tbk
- PT Bank CTBC Indonesia
- Bank of China Limited

Pinjaman Sindikasi ini berjumlah USD 100 juta dan Rp 1.193.000.000.000 untuk kebutuhan pendanaan Perusahaan secara umum.

Fasilitas Pinjaman Sindikasi ini memiliki jangka waktu selama 36 (tiga puluh enam) bulan dan akan jatuh tempo pada tanggal 2 Desember 2016. Pembayaran pokok dilakukan secara mencicil setiap 3 (tiga) bulan dimulai pada bulan ke 12 (dua belas) semenjak tanggal penandatanganan Perjanjian.

Pinjaman ini dijamin dengan rekening penampungan untuk pembayaran bunga selama 3 (tiga) bulan ke depan di PT Bank Central Asia, Tbk selaku Agen Fasilitas dan Agen Jaminan.

Pada tanggal 31 Desember 2013, fasilitas yang telah digunakan Perusahaan adalah sebesar USD 75 juta.

Pembatasan-pembatasan penting dalam perjanjian ini antara lain menjaga rasio keuangan sebagai berikut:

- *Debt ratio* maksimum 5,75 kali
- *Coverage ratio* minimum 1,00
- Persentase kas minimum 5,00%

Pada tanggal 31 Desember 2013 Perusahaan telah memenuhi pembatasan penting yang dipersyaratkan dalam perjanjian ini.

Pada tanggal 31 Desember 2013, saldo pinjaman berjumlah USD 73.488.690.

PT Bank Permata

Pada tanggal 18 Februari 2013, Perusahaan menandatangani perjanjian pinjaman komersial dengan PT Bank Permata Tbk. Jumlah fasilitas pinjaman yang diberikan kepada Perusahaan sebesar USD 70 juta dengan jangka waktu 24 bulan. Seluruh pembayaran pokok di bulan ke 24 yaitu pada bulan 18 Februari 2015.

Saldo pinjaman pada tanggal 31 Desember 2013 adalah sebesar USD 69.591.334.

Wesel Bayar Bunga Mengambang

Perusahaan menerbitkan Wesel Bayar Bunga Mengambang (*Floating Rate Note* (FRN)) dalam mata uang Dolar Amerika Serikat dan Rupiah. Dalam penerbitan FRN ini, *The Chase Manhattan Bank - London Branch* bertindak sebagai *Trustee*. FRN tersebut jatuh tempo tahun 2007.

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.

The syndicated loan facility amounted to USD 100 million and Rp 1,193,000,000,000 for general purpose of the Company.

The loan has a term of 36 (thirty six) months due on December 2, 2016. The principal will be repaid every 3 (three) months in which the first repayment will be made 12 (twelve) months from the signing date.

The loan is secured by an interest reserve account in which the balance is to be kept sufficient for 3 (three) months of interest payments. The account is held with PT Bank Central Asia, Tbk as the Facility Agent as well as the Security Agent.

As of December 31, 2013, the Company has utilized USD 75 million of the loan facility.

The major covenants include maintaining certain financial covenants as follow:

- Debt ratio not to exceed 5.75 times
- Coverage ratio not less than 1.00
- The minimum cash percentage of the Group shall not be less than 5.00%

As of December 31, 2013, the Company has complied with the financial covenants in the agreement.

As of December 31, 2013 the outstanding loan amounted to USD 73,488,690.

PT Bank Permata

On February 18, 2013, the Company entered into a commercial loan agreement with PT Bank Permata Tbk. The total loan facility amounted to USD 70 million with term of 24. The loan principal will be paid on the 24th month which on February 18, 2015.

The outstanding loan at December 31, 2013 amounted to USD 69,591,334.

Floating Rate Note Payable

The Company issued Floating Rate Notes payable (FRN) in U.S. Dollar and Rupiah currencies. The Chase Manhattan Bank - London Branch acted as Trustee in the issuance of the FRN. The FRN matured in 2007.

Based on deed of changes and buyback agreement dated January 21, 2010, the remaining unsettled FRN which amounted to USD 75 million and Rp 108 billion respectively, was restructured and will be due in 2018.

Saldo FRN per tanggal 31 Desember 2013 berjumlah sebesar USD 30.418.159 dan Rp 41.261.123.098 (setara USD 3.385.111) dan per 31 Desember 2012 sebesar USD 44.719.965 dan Rp 62.813.399.660 (setara dengan USD 6.495.698).

Bank CIMB Niaga

a. PT Aerowisata

Pada 6 Oktober 2009, PT Aerowisata, entitas anak, memperoleh fasilitas pinjaman khusus investasi dari Bank CIMB Niaga dengan jumlah kredit maksimum sebesar Rp 20 miliar. 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).

Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, saldo pinjaman masing-masing berjumlah Rp 9.499.000.022 (setara dengan USD 779.309) dan Rp 12.421.769.246 (setara dengan USD 1.284.568).

b. PT Aerotrans Service

PT Aerotrans Services Indonesia memperoleh fasilitas pinjaman dari Bank CIMB Niaga yang digunakan sebagai pembiayaan dalam pengadaan kendaraan baru untuk kegiatan operasional dengan jangka waktu 3-4 tahun.

Perjanjian pinjaman tersebut mencakup persyaratan jangka waktu dan kondisi tertentu untuk membatasi PT Aerotrans Services Indonesia dalam melakukan pembagian dividen dan merubah struktur organisasi tanpa ada pemberitahuan secara tertulis kepada pihak bank.

PT Aerotrans Services Indonesia 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% diatas bunga deposito dijamin Pemerintah. Pinjaman ini dijamin dengan deposito berjangka.

Pada tanggal 24 Juni 2010, PT Aerotrans Services Indonesia telah melakukan restrukturisasi atas pinjaman tersebut. Hal-hal yang direstrukturisasi adalah sebagai berikut:

- a. Mengurangi tingkat bunga dari 13% - 16% per tahun menjadi 11% - 12,25% per tahun.

Outstanding balance of FRN at December 31, 2013 amounted to USD 30,418,159 and Rp 41,261,123,098 (equivalent to USD 3,385,111) and at December 31, 2012 amounted to USD 44,719,965 and Rp 62,813,399,660 (equivalent to USD 6,495,698).

Bank CIMB Niaga

a. PT Aerowisata

On October 6, 2009, PT Aerowisata, a subsidiary, obtained on investment credit loan facility from Bank CIMB Niaga with maximum credit of Rp 20 billion. The loan is used to finance the renovation of Irian Biak Hotel. The term of the loan is 8 years, which includes a grace period of 18 months and will mature on October 6, 2017. The loan is secured by three landright certificates on the land area where the hotel is located (Note 14).

As of December 31, 2013 and 2012, outstanding loan balance amounted Rp 9,499,000,022 (equivalent to USD 779,309) and Rp 12,421,769,246 (equivalent to USD 1,284,568).

b. PT Aerotrans Service

PT Aerotrans Services Indonesia obtained investment loan facility from Bank CIMB Niaga to finance the purchase of new vehicle for operations with term of 3 to 4 years per annum.

Such loan agreement includes certain terms and conditions that restrict PT Aerotrans Services Indonesia to distribute dividends and change its organizational structure without written notification to the bank.

PT Aerotrans Services Indonesia obtained a loan facility to be used as bridging financing for liquidity gap arising from investment activities. This loan has a maximum term of one year or the period of leased agreement whichever is shorter, with interest rate per annum at 1.25% plus the interest rate of time deposits guaranteed by the government. This loan is secured by time deposit.

On June 24, 2010, PT Aerotrans Services Indonesia restructured its loan. The agreed restructured terms are as follows:

- a. Reduce interest rate from 13% - 16% per annum to 11% - 12.25% per annum.

b. Mengubah 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.

Utang yang telah direstrukturisasi dijamin dan diikat secara fidusia 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 Aerowisata.

Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, saldo pinjaman masing-masing berjumlah Rp 40.199.683.876 (atau setara dengan USD 3.298.030) dan Rp 36.776.406.852 (atau setara dengan USD 3.803.144).

c. PT Aerofoods ACS

Pada bulan Oktober 2011, ACS entitas anak AWS memperoleh pinjaman dari CIMB Niaga dengan jumlah plafon maksimum Rp 10 milyar yang jatuh tempo pada tanggal 24 Oktober 2016. Pinjaman ini dijamin dengan hak fidusia kendaraan Hi Lift Truck dengan nilai pinjaman sebesar Rp. 12,5 miliar.

Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, saldo pinjaman masing-masing berjumlah Rp 5.666.666.673 (setara dengan USD 464.900) dan Rp 7.666.666.665 (setara dengan USD 792.830).

PT Mandiri Tunas Finance

Merupakan pinjaman PT Aerotrans Services Indonesia, entitas anak, atas pembelian 27 unit kendaraan dengan jangka waktu pinjaman selama 36 bulan. Pinjaman ini dijamin secara fidusia dengan kendaraan bermotor yang dibiayai.

Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012 saldo pinjaman masing-masing berjumlah Rp 13.406.183.732 (setara dengan USD 1.099.859) dan Rp 27.954.210.586 (setara dengan USD 2.890.818).

b. Change in allocation of loan facility as follows:

- Investment loan transaction (PTK) No. 2 and partial Novation from fixed back to back loan amount of Rp 7 billion was combined into PTK investment No. 5.
- PTK investment No. 3 and partial Novation from fixed back to back loan amount of Rp 4 billion was combined into PTK investment No. 6.

These facilities have a term of 36 months to 42 months.

The restructured loan is secured by related vehicles purchased with a minimum amount of Rp 175,124,150,000, accounts receivable from rental of vehicles with minimum amount of Rp 10,504,404,158 and opening of escrow account and a comfort letter from PT Aerowisata.

As of December 31, 2013 and 2012, outstanding loan balances amounted Rp 40,199,683,876 (equivalent with USD 3,298,030) and Rp 36,776,406,852 (equivalent to USD 3,803,144), respectively.

c. PT Aerofoods ACS

On October 2011, ACS, subsidiary of AWS obtained loan from CIMB Niaga with maximum limit of 10 billion which maturity date on October 24, 2016. The loan is pledged by fiduciary right of Hi Lift Truck amounting to Rp 12.5 billion.

As of December 31, 2013 and 2012, outstanding loan balance amounted to Rp 5,666,666,673 (equivalent to USD 464,900) and Rp 7,666,666,665 (equivalent to USD 792,830).

PT Mandiri Tunas Finance

This loan was obtained by PT Aerotrans Services Indonesia, a subsidiary, for the purchase of 27 vehicles with term of 36 months. This loan is secured by the financed vehicles.

As of December 31, 2013 and 2012, the outstanding loan balance amounted to Rp 13,406,183,732 (equivalent to USD 1,099,859) and Rp 27,954,210,586 (equivalent to USD 2,890,818), respectively.

Bringin Indotama Sejahtera

Pada tahun 2012, ATS melakukan kerjasama pembiayaan pembelian kendaraan dengan Bringin Indotama Sejahtera untuk pembelian kendaraan. Jangka waktu pinjaman 3 tahun dengan tingkat bunga pinjaman tetap sebesar 12,25% per tahun.

Saldo pinjaman pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012 masing-masing sebesar Rp 651.008.040 (atau setara dengan USD 53.409) dan Rp 1.629.233.440 (setara dengan USD 168.483).

Pinjaman Sindikasi

Pada tanggal 24 Juni 2011, Perusahaan menandatangani perjanjian pinjaman sindikasi secara sirkuler dengan tujuh bank : Citibank, UBS AG, PT Bank Central Asia, PT Bank ICBC Indonesia, PT Bank International Indonesia, PT Bank Permata Tbk dan Bank of China Limited. Plafon fasilitas sebesar USD 55 juta dengan jangka waktu 24 bulan. Pembayaran pokok akan dilakukan pada bulan ke 15, 18, 21 dan 24 dengan jumlah yang sama, yaitu sebesar USD 13,75 juta. Pinjaman ini digunakan untuk tujuan yang umum (*general purposes*). Pinjaman ini dijaminkan dengan 3 bulan pembayaran bunga yang disimpan pada rekening perusahaan di Citibank (*interest reserve account*). Saldo jaminan ini akan dijaga mengikuti fluktuasi LIBOR 1 bulan serta tidak akan diambil sampai pinjaman dilunasi. Perusahaan mencairkan seluruh plafon fasilitas pada tanggal 31 Desember 2011 dengan rincian sebagai berikut:

Facility Agents

Citibank N.A. Jakarta Branch
PT Bank Central Asia
PT Bank ICBC Indonesia
PT Bank International Indonesia Tbk
PT Bank Permata Tbk
Bank of China Limited, Jakarta Branch

Nilai komitmen PT Bank International Indonesia Tbk (BII) USD 17 juta terdiri dari komitmen dua bank yaitu BII dan UBS AG, cabang Singapura masing-masing senilai USD 8,5 juta. Pada saat perjanjian kredit ini disetujui, Perusahaan belum memiliki ijin PKLN (Persetujuan Kredit Luar Negeri) dari Kementerian BUMN sehingga UBS AG, Cabang Singapura tidak bisa memberikan pinjaman langsung ke Perusahaan dan melakukan *fronting* ke BII.

Pembatasan penting dalam perjanjian diantaranya adalah:

- *Coverage ratio* tidak kurang dari 1,05.
- *Debt ratio* tidak melebihi 5,75 kali.
- Persentase kas minimum 5 persen.

Bringin Indotama Sejahtera

In 2012, ATS entered into vehicle purchase financing with Bringin Indotama Sejahtera for the purchase of vehicles. The finance lease has a term of 3 years and a fixed interest rate of 12.25% per annum.

The outstanding balance of this loan as of December 31, 2013 and 2012 amounted to Rp 651,008,040 (equivalent to USD 53,409) and Rp 1,629,233,440 (equivalent to USD 168,483), respectively.

Syndicated Loan

On June 24, 2011, the Company entered into a syndicated loan agreement, circularly with seven banks: Citibank, UBS AG, PT Bank Central Asia, PT Bank ICBC Indonesia, PT Bank International Indonesia, PT Bank Permata Tbk and Bank of China Limited. Maximum credit facility is USD 55 million with term of 24 months. Principal payments will be made at month 15, 18, 21 and 24 by the same amount, amounting to USD 13.75 million. This facility is used for general purposes. The loan is secured by 3 months of interest payments that are deposited on a Company account in Citibank (interest reserve account). The balance of this collateral will be adjusted for fluctuations of 1-month LIBOR and will not be taken until the loan is settled. The Company has used all the facility as of December 31, 2011 with details as follow:

<u>Jumlah/Total</u>	
<u>USD</u>	
	8.500.000
	8.500.000
	8.500.000
	17.000.000
	8.500.000
	4.000.000
	<u>55.000.000</u>

The commitment value of PT Bank International Indonesia Tbk (BII) of USD 17 million consists of two banks, i.e. BII and UBS AG, Singapore Branch amounting to USD 8.5 million, respectively. The Company does not have permission for PKLN (*Persetujuan Kredit Luar Negeri*) from the Ministry of SOEs, thus UBS AG, Singapore branch can not provide loans directly to the Company and used BII as front.

The major covenants of the agreement include the following:

- Coverage ratio not less than 1.05.
- Debt ratio not to exceed 5.75 times.
- The minimum cash percentage of the Group shall not be less than 5 percent.

Pada tanggal 31 Desember 2013 seluruh pinjaman ini telah dilunasi dan tanggal 31 Desember 2012 jumlah saldo pinjaman sindikasi adalah sebesar USD 27.319.373.

National Australia Bank Limited

Pada 9 Agustus 2010, GOH Australia, entitas anak PT Aerowisata, memperoleh utang sewa pembiayaan aset dari National Australia Bank Limited. Jangka waktu perjanjian sewa pembiayaan adalah 3 tahun dan telah dilunasi pada 9 Juli 2013.

On December 31, 2013, all the outstanding loan has been settled and at December 31, 2012, the outstanding loan amounted to USD 27,319,373.

National Australia Bank Limited

On August 9, 2010, GOH Australia, a subsidiary of PT Aerowisata, obtained finance lease for purchase of assets from National Australia Bank Limited. The term of finance lease is 3 years and settled on July 9, 2013.

24. LIABILITAS SEWA PEMBIAYAAN

Grup melakukan transaksi sewa pesawat Airbus tipe A-330 yang dibiayai oleh Lloyd (ECA) dengan masa sewa sejak tahun 1996 – 2016, Export Development Canada (EDC) untuk sewa pesawat CRJ1000 dengan masa sewa 2012 – 2022.

Grup juga melakukan transaksi sewa dengan PT Hewlett-Packard Finance Indonesia dan PT Orix Indonesia atas transaksi sewa perangkat keras dan lunak dengan masa sewa 3 tahun.

Pembayaran minimum sewa berdasarkan perjanjian sewa adalah sebagai berikut:

	2013 USD	2012 USD	
Dalam satu tahun	58.814.443	65.127.902	Within one year
Lebih dari satu tahun tapi tidak lebih dari lima tahun	98.416.610	123.360.688	Over one year but not longer than five years
Lebih dari lima tahun	58.290.805	41.545.655	Over five years
Jumlah pembayaran sewa a masa depan	215.521.858	230.034.245	Total future lease payment
Dikurangi beban keuangan di masa depan	23.770.914	23.681.647	Less future finance charges
Nilai kini pembayaran minimum sewa a	191.750.944	206.352.598	Present value of minimum lease payments
Disajikan di laporan posisi keuangan konsolidasian sebagai:			Presented in consolidated statement of financial position as:
Jatuh tempo dalam satu tahun	53.268.680	58.132.590	Current maturities
Jangka panjang	138.482.264	148.220.008	Non current maturities
Jumlah	191.750.944	206.352.598	Total

Export Credit Agency (ECA)

Pada tanggal 21 Desember 2010, Perusahaan telah selesai melaksanakan restrukturisasi atas utang ECA. Dalam restrukturisasi tersebut dijelaskan hal-hal sebagai berikut:

24. LEASE LIABILITIES

The Group entered into lease transaction for the lease of aircraft Airbus type A-330 which were financed by Lloyd (ECA), with lease period of 1996 – 2016 and Export Development Canada (EDC) for lease of aircraft CRJ1000 with lease period of 2012 – 2022.

The Group also entered into lease agreement with PT Hewlett-Packard Finance Indonesia and PT Orix Indonesia for the lease of software and hardware with lease period of 3 years.

The minimum lease payments based on the lease agreements are as follows:

Export Credit Agency (ECA)

On December 21, 2010, the Company completed the restructuring of the ECA debt. The restructuring clarified the following matters:

- Saldo utang ECA pada tanggal 21 Desember 2010 yang terdiri dari utang kepada Commercial Lender sebesar USD 78.782.738 dan kepada ECA sebesar USD 175.461.456 dijadwal ulang dan jatuh tempo setiap bulan sampai dengan Desember 2016. Tingkat bunga atas pinjaman ECA sebesar LIBOR + 0,9/0,95%, sedangkan tingkat bunga atas pinjaman *Commercial Lender* sebesar LIBOR + 1,75%. Utang ECA dan *Commercial Lender* dijamin dengan 6 (enam) pesawat Airbus A330-300 dan 3 (tiga) mesin Rolls Royce model Trent 768 engines. Tambahan jaminan untuk sebagian dari utang ECA (Tranche A dan B1) sebesar USD 50 juta adalah 7 pesawat Boeing 737-400. Jaminan ini telah dilepaskan sesuai *Deed of Release* tanggal 2 Maret 2011.
- Pada tanggal 21 Desember 2010, Perusahaan membeli kembali pinjamannya melalui proses *reverse dutch auction* sebesar USD 15.546.270 dengan nilai USD 11 juta, sehingga memperoleh keuntungan sebesar USD 4.546.270.

Pembatasan penting dalam perjanjian sewa pembiayaan diantaranya adalah:

- Perusahaan tidak akan dan akan menjaga bahwa tidak terdapat perusahaan dalam Garuda grup yang memiliki liabilitas keuangan kecuali untuk:
 - Liabilitas keuangan yang terjadi berdasarkan perjanjian ini, perjanjian sewa tambahan, dokumen-dokumen sewa lain dan liabilitas kepada kreditur yang terdapat pada tanggal efektif dan diungkapkan dalam *Deed Poll*.
 - Liabilitas keuangan yang timbul akibat sewa operasi dimana penyewa adalah perusahaan dalam Garuda grup.
 - Sejak tanggal efektif sampai dengan 30 Juni 2011, total liabilitas keuangan Garuda grup tidak boleh melebihi USD 80 juta, setelahnya (sejak tanggal 1 Juli 2011) sampai berakhirnya perjanjian, pembatasan ini telah dihapuskan.
 - Garuda grup harus memenuhi pembatasan *financial covenant* yang dipersyaratkan dalam perjanjian, antara lain:
 - *Coverage ratio* tidak kurang dari 1,3.
 - *Debt ratio* tidak melebihi 5 kali.
 - Tahun 2010 – 2016 maksimum belanja modal tiap tahun adalah 2,5% dari total penerimaan operasional.
- Perusahaan juga menyetujui untuk melakukan pembayaran kembali kepada para kreditur dengan dana dari kelebihan kas Perusahaan sebagaimana diatur dalam *Cash Sweep Deed of Covenant*.

- The outstanding ECA debt balance as of December 21, 2010 consisting of debt to Commercial Lenders amounting to USD 78,782,738 and ECA amounting to USD 175,461,456 was rescheduled and will due every month until December 2016. The interest rate on the ECA loan is LIBOR + 0.9/0.95%, while the interest rate on loans to Commercial Lenders is LIBOR+1.75%. The debt with ECA and Commercial Lenders is secured by 6 (six) Airbus A330-300 aircrafts and three 3 (three) Rolls Royce model Trent 768 engines. Additional collateral for a portion of ECA debt (Tranche A and B1) amounting to USD 50 million is 7 Boeing 737-400 aircrafts. All collateral has been released based on *Deed of Release* dated March 2, 2011.

- On December 21, 2010, the Company repurchased USD 15,546,270 of its loan through reverse dutch auction process, for USD 11 million, generating a gain of USD 4,546,270.

The major covenants in the finance lease agreement include the following:

- The Company will not, and will ensure that no companies in the Garuda group, have any financial liabilities except for:
 - Financial liabilities arising from this agreement, supplementary rental agreements, other rental documents, and liabilities to creditors already existing on the effective date and disclosed in the *Deed Poll*.
 - Financial liabilities incurred from operating leases in which the lessee is a company in the Garuda group.
 - From the effective date of the agreement until June 30, 2011, the total financial liabilities incurred by the companies in the Garuda group may not exceed USD 80 million, thereafter (starting from July 1, 2011) until the termination of the agreement such restriction has been waived.
 - Garuda group shall meet the financial covenant restrictions required in the agreement, such as:
 - Coverage ratio not less than 1.3.
 - Debt ratio not to exceed 5 times.
 - For the years 2010 – 2016 the maximum capital expenditure each year shall be 2.5% of the total operating revenue.
- The Company also agreed to settle the above-mentioned loans to the creditors using the excess cash of the Company as stipulated in the *Cash Sweep Deed of Covenant*.

Dalam perjanjian restrukturisasi ECA tersebut terdapat *negative 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 atau (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 utang lainnya.
- e) Tidak ada kejadian sehubungan dengan pailit dan ketidakmampuan membayar liabilitas yang ada.

Pada tanggal 15 Desember 2010, Perusahaan telah melakukan pembayaran atas *tax security deposit tranche A* dan *security deposit tranche B* masing-masing sebesar EUR 7 juta dan EUR 1 juta, sebagai salah satu syarat yang harus dipenuhi Perusahaan dalam restrukturisasi utang ECA (Catatan 17).

Pada tanggal 31 Desember 2013, *Coverage ratio* Perusahaan sebesar 1,13 dan Debt Ratio sebesar 6,28 kali. Manajemen telah mereviu perjanjian ECA dan menyimpulkan bahwa terlampainya batasan-batasan *financial covenants* tidak menyebabkan pinjaman Perusahaan menjadi jatuh tempo seketika dan terutang.

Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, saldo utang sewa pembiayaan ECA sebesar USD 83.743.135 dan USD 137.089.080.

Export Development Canada (EDC)

Pada 27 Juli 2012 Perusahaan memperoleh fasilitas pembiayaan dari EDC terkait sewa pesawat *CRJ1000 Next Generation* sebesar plafon maksimal USD 135 juta yang berlaku sampai dengan 30 November 2014. Pada tanggal 31 Desember 2013 fasilitas yang digunakan sebesar USD 112.678.853 dari plafon yang ditentukan.

In the ECA debt restructuring agreement, there is a negative covenant that does not allow the Company to pay or announce any dividend or other distribution, except:

- a) The dividend does not exceed: (i) 10% of the distributable profit for such financial year prior to an IPO or (ii) 50% of the distributable profit for such financial year after an IPO.
- b) Dividend is distributed if the Company has excess cash in the year concerned as defined in the agreement.
- c) It is allowed by law for the Company to make payment or announcement.
- d) There is no outstanding balance that has fallen due and has not been paid for any rental agreement and no other balances that have fallen due and not been paid for other debt borrowings.
- e) There are no occurrences relating to continuing inability to pay.

On December 15, 2010, the Company has paid the tax security deposit tranche A and security deposit tranche B, of EUR 7 million and EUR 1 million, respectively, as one of the conditions to be met by the Company in the ECA debt restructuring process (Note 17).

At December 31, 2013, the Company's coverage ratio is 1.13 and Debt Ratio is 6.28 times. Management has reviewed the terms of the ECA agreement and concluded that exceeding the limit of such financial covenant does not make the loan to become immediately due and payable.

As of December 31, 2013 and 2012, the outstanding balance of ECA finance lease obligation amounted to USD 83,743,135 and USD 137,089,080, respectively.

Export Development Canada (EDC)

On July 27, 2012, the Company obtained financing from EDC facility related to CRJ1000 Next-Generation with a maximum credit of USD 135 million valid until November 30, 2014. At December 31, 2013, used facility amounted to USD 112,678,853 from plafond available.

Terdapat dua tingkat bunga yang diaplikasikan untuk pinjaman ini: Bunga Tetap dan Bunga Mengambang.

- Bunga tetap yang berlaku adalah *Semi-annual 6-years swap rate + Margin + Premium*.
- Bunga mengambang yang berlaku adalah: *3-months LIBOR + Margin + Premium*.

Perusahaan diminta untuk memberikan konfirmasi terlebih dahulu mengenai jenis tingkat bunga yang akan diaplikasikan pada saat pengiriman pesawat.

Pada saat eksekusi Pinjaman, tingkat suku bunga yang direalisasikan adalah:

1. Perusahaan memilih pembayaran bunga tetap untuk pembiayaan atas PK-GRA. Pembayaran dilakukan setiap kuartal dimulai pada tanggal 5 Januari 2013.
2. Perusahaan memilih pembayaran bunga tetap untuk pembiayaan atas PK-GRC. Pembayaran dilakukan setiap kuartal dimulai pada tanggal 30 Januari 2013.
3. Perusahaan memilih pembayaran bunga tetap untuk pembiayaan atas PK-GRE. Pembayaran dilakukan setiap kuartal dimulai pada tanggal 9 Februari 2013.
4. Perusahaan memilih pembayaran bunga tetap untuk pembiayaan atas PK-GRM. Pembayaran dilakukan setiap kuartal dimulai pada tanggal 25 September 2013.
5. Perusahaan memilih pembayaran bunga mengambang untuk pembiayaan atas PK-GRN. Pembayaran dilakukan setiap kuartal dimulai pada tanggal 29 Nopember 2013.

Pembatasan-pembatasan penting dalam fasilitas pinjaman ini adalah:

1. *Debt Ratio* Grup tidak lebih atau sama dengan 5.75 kali.
2. *Coverage Ratio* Grup tidak boleh sama atau kurang dari 1.05 kali.
3. Minimum kas tidak boleh sama dengan atau kurang dari 5% selama lebih dari dua (2) kuartal berturut-turut.

Pada tanggal 31 Desember 2013, Perusahaan memenuhi seluruh covenant yang disyaratkan.

There are two interest rates applicable to these financing: Fixed Rate and Floating Rate.

- Fixed interest rate is computed using the semi-annual 6-year swap rate + margin + premium.
- Floating interest rate is computed using the 3-month LIBOR + margin + premium.

The Company is required to confirm in advance the applicable interest rate to be used upon delivery of the aircraft.

Upon execution of financing agreement, the interest rate is realized as follows:

1. The Company elected fixed interest payment for the loan tied to PK-GRA. Payments are made each quarter beginning on January 5, 2013.
2. The Company elected fixed interest payment for the loan tied to PK-GRC. Payments are made each quarter beginning on January 30, 2013.
3. The Company elected fixed interest payment for the loan tied to PK-GRE. Payments are made each quarter beginning on February 9, 2013.
4. The Company elected fixed interest payment for the loan tied to PK-GRM. Payments are made each quarter beginning on September 25, 2013.
5. The Company elected floating interest payment for the loan tied to PK-GRN. Payments are made each quarter beginning on November 29, 2013.

Significant covenants of the financing facility are as follow:

1. Debt ratio of the Group shall not be equal to or more than 5.75 times.
2. Coverage ratio of the Group shall not be equal to or less than 1.05 times.
3. Minimum cash of the Group shall not be equal to or less than 5% for more than two (2) consecutive quarters.

At December 31, 2013, the Company is in compliance with the required covenants.

Jangka waktu pembiayaan adalah 10 tahun dengan tanggal jatuh tempo sebagai berikut:

1. CRJ1000 PK-GRA jatuh tempo tanggal 5 setiap kuartal. Pembayaran pertama tanggal 5 Januari 2013, sedangkan jatuh tempo terakhir pada tanggal 5 Oktober 2022.
2. CRJ1000 PK-GRC jatuh tempo tanggal 30 setiap kuartal. Pembayaran pertama tanggal 30 Januari 2013, sedangkan jatuh tempo terakhir pada tanggal 30 Oktober 2022.
3. CRJ1000 PK-GRE jatuh tempo tanggal 9 setiap kuartal. Pembayaran pertama tanggal 5 Februari 2013, sedangkan jatuh tempo terakhir pada tanggal 9 November 2022.
4. CRJ1000 PK-GRM jatuh tempo tanggal 25 setiap kuartal. Pembayaran pertama tanggal 25 September 2013, sedangkan jatuh tempo terakhir pada tanggal 25 Juni 2023.
5. CRJ1000 PK-GRN jatuh tempo tanggal 29 setiap kuartal. Pembayaran pertama tanggal 29 November 2013, sedangkan jatuh tempo terakhir pada tanggal 29 Agustus 2023.

Tidak ada uang jaminan atas pembiayaan ini. Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, saldo utang sewa pembiayaan EDC masing-masing sebesar USD 105.784.435 dan USD 67.029.003.

PT Hewlett-Packard Finance Indonesia dan PT Orix Indonesia

Merupakan utang pembelian perangkat keras dan perangkat lunak dengan jangka waktu sewa 36 bulan dengan tingkat bunga efektif sebesar 7% dan 8% tahun 2013 dan 2012.

Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012 saldo utang sewa pembiayaan masing-masing sebesar USD 2.223.374 dan USD 2.234.515.

Financing period is 10 years with maturity as follows:

1. CRJ1000 PK-GRA will be due every 5th of each quarter. The first installment date is on January 5, 2013, with final maturity on October 5, 2022.
2. CRJ1000PK-GRC will be due every 30th of each quarter. The first installment date is on January 30, 2013, with final maturity on October 30, 2022.
3. CRJ1000PK-GRE will be due every 9th of each quarter. The first installment date is on February 5, 2013, with final maturity on November 9, 2022.
4. CRJ1000PK-GRM will be due on 25th of each quarter. The first installment date is on September 25, 2013, with final maturity on June 25, 2023.
5. CRJ1000PK-GRN will be due on 29th of each quarter. The first installment date is on November 29, 2013, with final maturity on August 29, 2023.

No security deposit is issued for this financing. At December 31, 2013 and 2012, the outstanding balance of EDC financing amounted to USD 105,784,435 and USD 67,029,003, respectively.

PT Hewlett-Packard Finance Indonesia and PT Orix Indonesia

The loan is related to the purchase of hardware and software with lease term of 36 months and effective interest rate per annum of 7% and 8% in 2013 and 2012, respectively.

As of December 31, 2013 and 2012, the outstanding balance amounted to USD 2,223,374 and USD 2,234,515, respectively.

25. LIABILITAS ESTIMASI BIAYA PENGEMBALIAN DAN PEMELIHARAAN PESAWAT

	2013 USD	2012 USD
Saldo awal tahun	52.331.790	55.428.337
Penambahan tahun berjalan	33.946.760	19.052.718
Jumlah digunakan	(19.509.300)	(24.578.223)
Amortisasi diskonto	3.483.000	2.428.958
Saldo akhir tahun	<u>70.252.250</u>	<u>52.331.790</u>
Penyajian		
Jatuh tempo dalam satu tahun	15.060.990	21.795.528
Jangka panjang	<u>55.191.260</u>	<u>30.536.262</u>
Jumlah	<u>70.252.250</u>	<u>52.331.790</u>

25. ESTIMATED LIABILITY FOR AIRCRAFT RETURN AND MAINTENANCE COST

Balance at beginning of year
Provision during the year
Amount utilised
Amortized discount
Balance at end of year
Presentation
Current maturities
Non current maturities
Total

26. UTANG OBLIGASI

Di Juli 2013, Perusahaan melakukan penawaran efek grup bernama "Obligasi Garuda Indonesia Berkelanjutan 1". Perusahaan menargetkan untuk meraih Rp 4,000,000,000,000 dari penawaran tersebut. Pada fase pertama Bond yang ditawarkan sebesar Rp 2,000,000,000,000 (setara dengan USD 200,724,972). 80% dari hasil yang diperoleh akan digunakan sebagai uang muka untuk pembelian pesawat dan 20% sisanya akan digunakan sebagai capital untuk pembayaran sewa pesawat.

Pembayaran obligasi dilakukan secara penuh (*bullet payment*) saat jatuh tempo. Tingkat bunga sebesar 9,25% per tahun dan dibayar setiap 3 bulanan, dimulai 5 Oktober 2013 sampai 5 Juli 2018. Pembelian kembali obligasi dapat dilakukan setelah satu tahun dari tanggal peninjauan berdasarkan harga pasar.

PT CIMB Niaga Tbk bertindak sebagai wali amanat. Obligasi tersebut mendapatkan IdA fitch rating dan tercatat pada Bursa Efek Indonesia pada 8 Juli 2013. Obligasi tidak dijamin oleh apapun atau siapapun.

Saldo per 31 Desember 2013 sebesar USD 162.850.383.

26. BONDS PAYABLE

In July 2013, the Company carried out a sustainable public offering called "Garuda Indonesia Sustainable Bond 1". The Company is aiming to raise Rp 4,000,000,000,000 from the offering. In the first phase, the Company offered Sustainable Bond Garuda Indonesia 2013 amounting to Rp 2,000,000,000,000 (equivalent to USD 200,724,972). About 80% of the proceeds will be used as advance payment for the purchase of aircrafts and the remaining 20% will be used as working capital to pay for aircraft lease rentals.

The bond principal is to be settled at bullet payment on maturity. Interest is fixed at 9.25% per annum, payable every three months starting on October 5, 2013 to July 5, 2018. Buy-back of bond can be made one year after allotment date at market price.

The Trustee for the bonds is PT CIMB Niaga Tbk. The bond received Fitch rating of IdA, and listed in the Indonesian Stock Exchange on July 8, 2013. The bond is not secured by any collateral and not guaranteed by any party.

Balance at December 31, 2013 amounted to USD 162,850,383.

27. LIABILITAS TIDAK LANCAR LAINNYA

	2013 USD	2012 USD	
Pendapatan ditangguhkan atas jual dan sewa balik (Catatan 47)	22.720.707	5.014.143	Deferred income from sale and leaseback (Note 47)
Uang muka agen	2.742.732	2.116.789	Advances from agent
Lain-lain	408.068	113.981	Others
Jumlah	25.871.507	7.244.913	Total

27. OTHER NONCURRENT LIABILITIES

28. LIABILITAS IMBALAN PASCA KERJA

a. Imbalan Pasca-kerja

Program Iuran Pasti

Perusahaan dan PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA), entitas anak, 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 masing-masing berjumlah 7,5% dari gaji dasar karyawan dimana sebesar 2% ditanggung karyawan dan sisanya ditanggung Perusahaan dan GMFAA.

28. POST-EMPLOYMENT BENEFITS OBLIGATION

a. Post-employment Benefits

Defined Contribution Plan

The Company and PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA), a subsidiary, established a defined contribution pension plan for all their permanent employees. The pension plan is managed by Dana Pensiun Garuda Indonesia (DPGA), whose deed of establishment was approved by the Minister of Finance of the Republic of Indonesia in his Decision Letter No. KEP-403/KM.17/1999 dated November 15, 1999. The pension fund contributions are equivalent to 7.5% of employees' basic salaries wherein 2% are assumed by the employees and the difference is assumed by the Company and GMFAA.

Berdasarkan hasil Rapat Umum Pemegang Saham Tahunan (RUPST) Perusahaan tanggal 26 April 2013, di setuju dan ditetapkan perubahan iuran dana pensiun Perusahaan dari yang semula 7,5% dari gaji dasar karyawan menjadi 10% dan perubahan iuran yang ditanggung karyawan dari yang semula 2% menjadi 3% dan sisanya menjadi tanggungan Perusahaan.

PT Abacus Distribution Systems Indonesia (ADSI), entitas anak, 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 entitas anak tersebut dan karyawannya masing-masing sebesar 7,5% dan 2,5% dari gaji dasar.

Beban iuran pasti untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2013 dan 2012 masing-masing sebesar USD 7.432.668 dan USD 7.581.136 dicatat sebagai beban operasional.

Program Imbalan Pasti

PT Aero Wisata, entitas anak, menyelenggarakan program pensiun manfaat pasti untuk seluruh karyawan tetapnya yang dikelola oleh Dana Pensiun Aero Wisata yang akta pendiriannya telah disahkan oleh Menteri Keuangan Republik Indonesia dengan Surat Keputusan No. KEP-044/KM.10/2007 tanggal 26 Maret 2007. Iuran dana pensiun berasal dari kontribusi PT Aero Wisata dan karyawan masing-masing sebesar 11,40% dan 5% dari gaji kotor. Pada masa pensiun, karyawan akan memperoleh manfaat sebesar 2,5% kali masa kerja kali penghasilan dasar pensiun.

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. Tidak terdapat pendanaan yang disisihkan oleh Perusahaan sehubungan dengan imbalan kerja ini.

b. Imbalan Kerja Jangka Panjang Lain

GMFAA, ADSI, ASI dan AWS memberikan penghargaan masa bakti kepada karyawan yang telah bekerja selama 20 tahun sesuai dengan kebijakan Perusahaan. Tidak terdapat pendanaan yang disisihkan oleh Perusahaan sehubungan dengan imbalan kerja ini.

Based on the Company's Annual General Shareholder Meeting (RUPST) dated April 26, 2013, RUPST agreed and approved the changes in pension funding from 7,5% of employee basic salary to become 10%, while the contribution ratio as borne by an employees was changed from 2% to become 3% with the remaining portion is borne by the Company.

PT Abacus Distribution Systems Indonesia (ADSI), a subsidiary, established an insurance program covering post-retirement benefits for all qualified permanent employees. This program provides post-retirement benefits based on the participants latest salaries. This program is managed by PT Asuransi Jiwasraya (Persero). The program is funded by contributions from the subsidiary and its employees at 7.5% and 2.5%, of the employees' basic salaries, respectively.

Pension expense was recorded as part of operating expense for the years ended December 31, 2013 and 2012 amounting to USD 7,432,668 and USD 7,581,136, respectively.

Defined Benefit Plan

PT Aero Wisata, a subsidiary, established a defined benefit pension plan for all its permanent employees. The plan is managed by Dana Pensiun Aero Wisata whose deed of establishment was approved by the Minister of Finance of Republic of Indonesia in his Decision Letter No. KEP-044/KM.10/2007 dated March 26, 2007. The pension fund is funded by contribution from PT Aero Wisata and its employees at 11.40% and 5%, respectively, of the employees gross salaries. At retirement age, the employees will obtain benefit of 2.5% times working period times basic pension income.

The GMFAA, ADSI, ASI and AWS also provide benefits to their qualifying employees in accordance with the Company's policies based on Labor Law No. 13 Year 2003. No funding has been made to this defined benefit plan.

b. Other Long-term Benefit

The GMFAA, ADSI, ASI and AWS provide long service awards to their employees who have already rendered 20 years of service in accordance with their policies. No funding has been made to this long-term benefit.

Pada 31 Desember 2013 dan 2012, perhitungan imbalan kerja program imbalan pasti dan imbalan kerja jangka panjang lainnya dihitung oleh PT Padma Radya Aktuaria, aktuaris independen, dengan menggunakan asumsi utama sebagai berikut:

At December 31, 2013 and 2012, the cost of providing defined benefit plan and other long-term benefits is calculated by PT Padma Radya Aktuaria, an independent actuary, using the following key assumptions:

	2013	2012	
Tingkat diskonto	8,6% - 9%	5,75% - 6,5%	Discount rate
Tingkat kenaikan gaji	3% - 8%	6% - 8%	Future salary increment rate
Tingkat kematian	TMI	TMI	Mortality rate
Tingkat cacat	10% dari tingkat kematian/ 10% of mortality rate		Disability rate
Tingkat pengunduran diri	5% usia 25 tahun menurun secara garis lurus sampai 0% usia 56 tahun/ 5% at age 25 and decreasing linearly to 0% at age 56		Resignation rate
Tingkat pensiun normal	56 tahun/56 years	56 tahun/56 years	Normal retirement rate
Tingkat kenaikan biaya kesehatan - untuk kesehatan	6,1% sampai tahun 2017 kemudian flat 5%/ 6,1% until year 2017 then 5% flat rate	7,2% sampai tahun 2014 kemudian flat 5%/ 7.2% until year 2014 then 5% flat rate	Medical cost increment rate - for healthcare

Jumlah yang dibebankan atas imbalan pasca-kerja program imbalan pasti dan jangka panjang lain adalah sebagai berikut:

The amounts recognized in profit or loss arising from the post-employment defined benefits plan and other long-term benefits, are as follows:

2013					
Imbalan pasca-kerja/ Post-employment benefit					
Imbalan kesehatan/ Healthcare plan	Program imbalan pasti/ Defined benefit plan	Pensiun kesehatan/ Health care	Penghargaan masa bakti/ Long service award	Jumlah/ Total	
USD	USD	USD	USD	USD	
Biaya jasa kini	-	9.765.992	39.130	1.512.637	11.317.759
Biaya jasa lalu	-	876.504	-	46.688	923.192
Beban bunga	-	9.972.893	2.806.779	1.203.702	13.983.374
Keuntungan (kerugian) aktuarial	-	4.964.403	(4.001.795)	(1.261.908)	(299.300)
Dampak kurtailmen	-	(402.973)	-	(56.257)	(459.230)
Hasil aset program diharapkan	-	-	(2.587.857)	-	(2.587.857)
Jumlah	-	25.176.819	(3.743.743)	1.444.862	22.877.938
					Total

2012					
Imbalan pasca-kerja/ Post-employment benefit					
Imbalan kesehatan/ Healthcare plan	Program imbalan pasti/ Defined benefit plan	Pensiun kesehatan/ Health care	Penghargaan masa bakti/ Long service award	Jumlah/ Total	
USD	USD	USD	USD	USD	
Biaya jasa kini	-	10.220.571	71.723	1.576.454	11.868.748
Biaya jasa lalu	-	1.424.644	-	-	1.424.644
Beban bunga	283.586	13.699.527	2.375.776	1.488.273	17.847.162
Keuntungan (kerugian) aktuarial	-	5.969.097	(321.931)	(35.981)	5.611.185
Dampak kurtailmen	-	(1.283.458)	-	(339.294)	(1.622.752)
Hasil aset program diharapkan	-	-	(4.592.518)	-	(4.592.518)
Jumlah	283.586	30.030.381	(2.466.950)	2.689.452	30.536.469
					Total

Liabilitas imbalan kerja pasca-kerja program imbalan pasti dan jangka panjang lain yang termasuk dalam laporan keuangan konsolidasian adalah sebagai berikut:

The amounts included in the consolidated statements of financial position arising from the post-employment defined benefits plan and other long-term benefit are as follows:

2013						
Liabilitas imbalan pasca kerja/ Employee benefit obligations						
Imbalan kesehatan/ Healthcare plan	Program imbalan pasti/ Defined benefit plan	Pensiun kesehatan/ Health care	Penghargaan masa bakti/ Long service award	Jumlah/ Total		
USD	USD	USD	USD	USD		
Nilai tunai kewajiban	-	155.771.612	29.756.445	15.969.303	201.497.359	Present value of obligation
Biaya jasa lalu yang masih akan diakui dimasa mendatang	-	(1.421.066)	-	-	(1.421.066)	Unrecognized past service cost
Keuntungan (kerugian) aktuarial belum diakui	-	(52.777.586)	-	-	(52.777.586)	Unrecognized actuarial gains (losses)
Nilai wajar aset program	-	-	(40.479.066)	-	(40.479.066)	Fair value of plan assets
Selisih Kurs	-	11.200.788	-	-	11.200.788	Foreign exchange differential
Kewajiban bersih	-	112.773.748	(10.722.622)	15.969.303	118.020.429	Net liability
Liabilitas imbalan kerja	-	112.773.748	-	15.969.303	128.743.051	Employee benefit obligations
Surplus imbalan kerja	-	-	(10.722.622)	-	(10.722.622)	Plan assets

2012						
Liabilitas imbalan pasca kerja/ Employee benefit obligations						
Imbalan kesehatan/ Healthcare plan	Program imbalan pasti/ Defined benefit plan	Pensiun kesehatan/ Health care	Penghargaan masa bakti/ Long service award	Jumlah/ Total		
USD	USD	USD	USD	USD		
Nilai tunai kewajiban	72.380	203.147.676	47.692.880	23.231.912	274.144.848	Present value of obligation
Biaya jasa lalu yang masih akan diakui dimasa mendatang	-	(1.345.156)	-	-	(1.345.156)	Unrecognized past service cost
Keuntungan (kerugian) aktuarial belum diakui	-	(75.847.250)	1.676.777	-	(74.170.473)	Unrecognized actuarial gains (losses)
Nilai wajar aset program	-	-	(58.890.645)	-	(58.890.645)	Fair value of plan assets
Selisih kurs	-	3.727.551	(104.386)	-	3.623.165	Foreign exchange differential
Kewajiban bersih	72.380	129.682.821	(9.625.374)	23.231.912	143.361.739	Net liability
Kewajiban imbalan kerja	72.380	129.682.821	-	23.231.912	152.987.113	Employee benefit obligations
Surplus imbalan kerja	-	-	(9.625.374)	-	(9.625.374)	Plan assets

Mutasi nilai kini kewajiban adalah sebagai berikut:

Movements in the present value obligation are as follows:

2013						
Liabilitas imbalan pasca kerja/ Employee benefit obligations						
Imbalan kesehatan/ Healthcare plan	Program imbalan pasti/ Defined benefit plan	Pensiun kesehatan/ Health care	Penghargaan masa bakti/ Long service award	Jumlah/ Total		
USD	USD	USD	USD	USD		
Nilai kini kewajiban						Present value obligation
imbalan pasti - awal tahun	72.380	203.147.676	47.692.880	23.231.912	274.144.848	- beginning balance
Biaya jasa kini	-	9.765.992	39.130	1.512.637	11.317.759	Current service cost
Biaya bunga	-	9.972.893	2.806.779	1.203.702	13.983.374	Interest expense
Biaya jasa lalu	-	37.025	-	46.688	83.713	Past service cost
Kurtailment dan penyelesaian	-	(497.965)	-	(56.257)	(554.222)	Curtailement and settlement
Imbalan yang dibayarkan	(66.263)	(12.488.528)	(1.873.308)	(4.208.901)	(18.637.000)	Benefit payment
(Keuntungan) kerugian aktuarial dan koreksi data	-	(13.739.548)	(11.247.374)	(1.261.908)	(26.248.830)	Actuarial gain/loss and data correction
Perubahan kurs valuta asing	(6.117)	(40.425.933)	(7.661.663)	(4.498.570)	(52.592.283)	Foreign exchange differential
Nilai kini kewajiban						Present value obligation
Imbalan pasti - akhir tahun	-	155.771.612	29.756.444	15.969.303	201.497.359	- ending balance

2012							
Liabilitas imbalan pasca kerja/ Employee benefit obligations							
Imbalan kesehatan/ Healthcare plan	Program imbalan pasti/ Defined benefit plan	Pensiun kesehatan/ Health care	Penghargaan masa bakti/ Long service award	Jumlah/ Total			
USD	USD	USD	USD	USD			
Nilai kini kewajiban						Present value obligation	
imbalan pasti - awal tahun	13.628.718	220.262.982	50.616.726	24.862.307	309.370.733	- beginning of the year	
Biaya jasa kini	-	10.220.571	71.723	1.576.454	11.868.748	Current service cost	
Biaya bunga	283.586	13.699.527	2.375.776	1.488.273	17.847.162	Interest expense	
Biaya jasa lalu	-	7.937	-	-	7.937	Past service cost	
Kurtailmen dan penyelesaian	-	(2.775.969)	-	(343.855)	(3.119.824)	Curtailment and settlement	
Imbalan yang dibayarkan	(13.330.107)	(10.290.100)	(1.895.528)	(2.793.355)	(28.309.090)	Benefit payment	
(Keuntungan) kerugian aktuarial dan data koreksi		(14.927.375)	330.869	(39.597)	(14.636.103)	Actuarial gain/loss and data correction	
Perubahan kurs valuta asing	(509.817)	(13.049.897)	(3.806.686)	(1.518.315)	(18.884.715)	Foreign exchange differential	
Nilai kini kewajiban						Present value obligation	
Imbalan pasti - saldo akhir	72.380	203.147.676	47.692.880	23.231.912	274.144.848	- end of the year	

Mutasi liabilitas imbalan kerja pasca-kerja program imbalan pasti dan jangka panjang lain adalah sebagai berikut:

Movements in the net liability of the post-employment defined benefits plan and other long-term benefit are as follows:

2013							
Imbalan pasca-kerja/ Post-employment benefit							
Imbalan kesehatan/ Healthcare plan	Program imbalan pasti/ Defined benefit plan	Pensiun kesehatan/ Health care	Penghargaan masa bakti/ Long service award	Jumlah/ Total			
USD	USD	USD	USD	USD			
Saldo awal tahun	72.380	129.682.821	(9.625.374)	23.231.912	143.361.739	Balance of beginning of year	
Beban tahun berjalan	-	25.176.819	(3.743.743)	1.444.862	22.877.938	Expense for the year	
Selisih kurs	(6.117)	(29.597.364)	2.715.443	(4.498.570)	(31.386.608)	Foreign exchange differential	
Pembayaran imbalan	(66.263)	(12.488.528)	(68.948)	(4.208.901)	(16.832.640)	Payments of benefits	
Saldo akhir tahun	-	112.773.748	(10.722.622)	15.969.303	118.020.429	Balance at end of year	

2012							
Imbalan pasca-kerja/ Post-employment benefit							
Imbalan kesehatan/ Healthcare plan	Program imbalan pasti/ Defined benefit plan	Pensiun kesehatan/ Health care	Penghargaan masa bakti/ Long service award	Jumlah/ Total			
USD	USD	USD	USD	USD			
Saldo awal tahun	13.628.718	117.745.460	(7.553.118)	24.862.307	148.683.367	Balance of beginning of year	
Beban tahun berjalan	283.586	30.030.381	(2.466.950)	2.689.452	30.536.469	Expense for the year	
Selisih kurs	(509.817)	(7.802.920)	538.076	(1.526.492)	(9.301.153)	Foreign exchange differential	
Pembayaran imbalan	(13.330.107)	(10.290.100)	(143.382)	(2.793.355)	(26.556.944)	Payments of benefits	
Saldo akhir tahun	72.380	129.682.821	(9.625.374)	23.231.912	143.361.739	Balance at end of year	

Perusahaan telah menghentikan imbalan kesehatan atas karyawan yang pensiun pada periode tertentu.

The Company has discontinued the healthcare plan program for the employee who retired for certain period.

Mutasi nilai wajar aset program kesehatan adalah sebagai berikut:

Movements in the present value of health care plan assets are as follows:

	2013 USD	2012 USD	
Nilai wajar aset program			Fair value of plan assets
- awal tahun	58.890.645	58.606.534	- beginning balance
Imbal hasil ekspektasian aset program	2.587.857	4.592.518	Expected return on plan assets
(Keuntungan) kerugian aktuarial			Actuarial gain/loss
dan koreksi data	(8.097.324)	1.197.306	and data correction
Kontribusi pemberi kerja	68.948	143.382	The Company contribution
Pembayaran manfaat	(1.873.308)	(1.895.528)	Benefit payment
Perubahan kurs valuta asing	(11.097.752)	(3.753.567)	Foreign exchange differential
Nilai wajar aset program			Fair value of plan assets
- akhir tahun	40.479.066	58.890.645	- ending balance

Pengaruh kenaikan/penurunan 1% dalam tingkat tren biaya kesehatan yang diasumsikan atas:

The effect of an increase/decrease of 1% in the assumed medical cost trend rate on:

	2013 USD	2012 USD	
Biaya jasa kini agregat dan biaya bunga	3.225.401	2.448.539	The aggregate of the current service cost and interest cost
Akumulasi kewajiban imbalan pasca kerja untuk biaya kesehatan	33.063.368	48.986.796	The accumulated post-employment benefit for medical costs.

Kategori utama aset program, dan tingkat imbal hasil ekspektasian pada akhir periode pelaporan untuk setiap kategori, adalah sebagai berikut:

The major category of plan assets, and the expected rate of return at the end of the reporting period for each category, are as follows:

	Tingkat imbal hasil ekspektasian/ Expected return		Nilai wajar aset program/ Fair value of plan assets		
	2013 %	2012 %	2013 USD	2012 USD	
Instrumen ekuitas	85,18%	52,06%	34.481.000	27.990.837	Equity instruments
Deposito dan lainnya	8,42%	47,94%	3.410.209	25.770.825	Time deposits and others
Imbalan hasil ekspektasian rata-rata	6,39%	8,71%	2.587.857	5.128.983	Investment result expected average
Nilai wajar aset program					Fair value of plan assets
- akhir tahun	100%	109%	40.479.066	58.890.645	- ending balance

Tingkat imbal hasil ekspektasian keseluruhan adalah rata-rata tertimbang dari imbal hasil ekspektasian dari berbagai kategori aset program yang diselenggarakan. Penilaian direksi atas imbal hasil ekspektasian didasarkan pada tren pengembalian historis dan analisis prediksi pasar untuk aset selama masa kewajiban tersebut.

The overall expected rate of return is a weighted average of the expected returns of the various categories of plan assets held. The directors' assessment of the expected return is based on historical return trends and analysis' predictions of the market for the assets over the life of the related obligation.

Imbalan hasil aset program adalah USD 2.587.857 dan USD 4.592.518 masing-masing pada tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2013 dan 2012.

The actual return on plan assets was USD 2,587,857 and USD 4,592,518 in the years ended December 31, 2013 and 2012, respectively.

Riwayat penyesuaian pengalaman adalah sebagai berikut:

The history of experience adjustment is as follows:

	2013 USD	2012 USD	2011 USD	2010 USD	2009 USD	
Nilai kini kewajiban imbalan pasti	201.497.359	274.144.848	309.370.733	281.707.923	230.842.134	Present value of defined benefit obligation
Nilai wajar aset program	(40.479.066)	(58.890.645)	(58.606.534)	(53.825.294)	(35.444.768)	Fair value of plan assets
Defisit	161.018.293	215.254.203	250.764.199	227.882.629	195.397.366	Deficit
Penyesuaian pengalaman liabilitas program	22.241.577	(11.107.613)	8.973.931	4.645.283	23.041.304	Experience adjustment on plan liabilities
Penyesuaian pengalaman aset program	(6.920.093)	1.166.177	85.610	1.989.757	766.357	Experience adjustment on plan assets

29. MODAL SAHAM

29. CAPITAL STOCK

	2013			
	Jumlah saham/ Number of shares	Persentase kepemilikan/ Percentage of ownership %	Jumlah modal disetor/ Total paid-up capital USD	
Saham seri A Dw i w arna:				Series A Dw i w arna share:
Pemerintah Negara Republik Indonesia	1	0,0000%	0,10	Government of the Republic of Indonesia
Saham biasa seri B:				Series B share:
Pemerintah Negara Republik Indonesia	15.653.127.999	69,1362%	792.323.085	Government of the Republic of Indonesia
Credit Suisse AG Singapore TC AR CL PT Trans Airw ays	2.466.965.725	10,8960%	124.871.776	Credit Suisse AG Singapore TC AR CL PT Trans Airw ays
Credit Suisse AG Singapore Trust A/C Clients	462.691.000	2,0436%	23.420.288	Credit Suisse AG Singapore Trust A/C Clients
Komisaris:				Commisioners:
Wendy Aritenang Yazid	231.534	0,0010%	11.720	Wendy Aritenang Yazid
Direktur:				Directors:
Emirsyah Satar	1.904.369	0,0084%	96.395	Emirsyah Satar
Batara Silaban	285.207	0,0013%	14.436	Batara Silaban
Heriyanto Agung Putra	181.829	0,0008%	9.204	Heriyanto Agung Putra
Faik Fahmi	166.094	0,0007%	8.407	Faik Fahmi
Novijanto Herupratomo	123.816	0,0005%	6.267	Novijanto Herupratomo
Handrito Hardjono	97.118	0,0004%	4.916	Handrito Hardjono
Masyarakat (kepemilikan di baw ah 2%)	4.055.221.308	17,9110%	205.265.396	Public (each holding below 2%)
Jumlah	22.640.996.000	100,0000%	1.146.031.889	Total

	2012			
	Jumlah saham/ <i>Number of shares</i>	Persentase kepemilikan/ <i>Percentage of ownership</i> %	Jumlah modal disetor/ <i>Total paid-up capital</i> USD	
Saham seri A Dw i w a r n a:				Series A Dw i w a r n a share:
Pemerintah Negara				Government of the Republic
Republik Indonesia	1	0,0000%	0,10	of Indonesia
Saham biasa seri B:				Series B share:
Pemerintah Negara				Government of the Republic
Republik Indonesia	15.653.127.999	69,1362%	792.323.087	of Indonesia
Credit Suisse AG Singapore				Credit Suisse AG Singapore
TC AR CL PT Trans Airw a y s	2.466.965.725	10,8960%	124.871.776	TC AR CL PT Trans Airw a y s
PT Angkasa Pura II (Persero)	403.634.000	1,7828%	20.430.967	PT Angkasa Pura II (Persero)
PT Angkasa Pura I (Persero)	248.496.000	1,0975%	12.578.260	PT Angkasa Pura I (Persero)
Komisaris:				Commisioners:
Wendy Aritenang Yazid	231.534	0,0010%	11.720	Wendy Aritenang Yazid
Direktur:				Directors:
Emirsyah Satar	1.904.369	0,0084%	96.395	Emirsyah Satar
Elisa Lumbantoruan	968.835	0,0043%	49.040	Elisa Lumbantoruan
Batara Silaban	285.207	0,0013%	14.436	Batara Silaban
Heriyanto Agung Putra	181.829	0,0008%	9.204	Heriyanto Agung Putra
Novijanto Herupratomo	123.816	0,0005%	6.267	Novijanto Herupratomo
Faik Fahmi	116.094	0,0005%	5.876	Faik Fahmi
Handrito Hardjono	97.118	0,0004%	4.916	Handrito Hardjono
Masyarakat				Public
(Kepemilikan di baw a h 2%)	3.864.863.473	17,0702%	195.629.945	(each holding below 2%)
Jumlah	22.640.996.000	100,0000%	1.146.031.889	Total

Saham "Seri A" adalah saham khusus yang dimiliki oleh Pemerintah dan mempunyai hak suara khusus. Hak dan batasan yang berlaku pada saham "Seri B" juga berlaku bagi saham "Seri A", kecuali bahwa Pemerintah tidak dapat mengalihkan saham "Seri A", dan mempunyai hak veto sehubungan dengan (i) perubahan maksud dan tujuan Perusahaan; (ii) penambahan modal tanpa hak memesan terlebih dahulu; (iii) penggabungan, peleburan, pengambilalihan dan pemisahan; (iv) perubahan atas ketentuan-ketentuan yang mengatur hak-hak saham "Seri A" sebagaimana diatur dalam Anggaran Dasar; dan (v) pembubaran, kepailitan dan likuidasi Perusahaan. Saham "Seri A" juga memiliki hak untuk menunjuk satu orang Direktur dan satu orang Komisaris Perusahaan.

Berdasarkan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa (RUPSLB) pada tanggal 28 Juni 2012, pemegang saham menyetujui pelaksanaan kuasi-reorganisasi sesuai dengan ketentuan yang tertuang di PSAK 51 (Revisi 2003) dan Peraturan Bapepam No. IX.L1 tentang tata cara pelaksanaan Kuasi-Reorganisasi, lampiran keputusan ketua Bapepam No. Kep-16/PM/2004 tanggal 13 April 2004. Kuasi-reorganisasi dilakukan berdasarkan laporan keuangan per 1 Januari 2012 yang telah disajikan dalam mata uang US Dolar sebagai mata uang penyajian.

"Series A" share is a special share owned by the Government that has special voting rights. The rights and restrictions in effect on "Series B" share also applies to "Series A" share, except that the Government cannot transfer the "Series A" share, and has a veto in connection with (i) changes in scope of the Company, (ii) capital increase without rights issue in advance, (iii) a merger, consolidation, acquisition and separation, (iv) changes of the provisions governing the rights of shares of "Series A" as stipulated in the Articles of Association, and (v) the dissolution, bankruptcy and liquidation of the Company. "Series A" share also has the right to appoint one director and one commissioner.

Based on Extraordinary Shareholder Meeting (RUPSLB) dated June 28, 2012, the shareholders agreed to carry out a quasi-reorganization in accordance with PSAK 51 (Revised 2003) and Bapepam rules No. IX.L1 related to quasi-reorganization procedures, supplementary to the Bapepam Chairman Decision Letter No. Kep-16/PM/2004 dated April 13, 2004. The Company performed the procedures of quasi-reorganization based on the opening consolidated financial statement as of January 1, 2012, as remeasured in U.S. Dollar which is the Company's functional and presentation currency.

Sehubungan dengan kuasi-reorganisasi, RUPSLB menyetujui pengurangan modal Perusahaan dengan cara menurunkan nilai nominal saham Perusahaan dari semula sebesar Rp 500 menjadi sebesar Rp 459 yang akan dilaksanakan setelah Peraturan Pemerintah terkait pengurangan modal tersebut diterbitkan. Setelah tanggal efektif, struktur modal Perusahaan akan menjadi:

1. Modal dasar, semula Rp 15.000.000.000.000 menjadi sebesar Rp 13.770.000.000.000.
2. Modal ditempatkan dan disetor semula Rp 11.320.498.000.000 menjadi Rp 10.392.217.164.000.

Pada tanggal 27 Desember 2012, Pemerintah Republik Indonesia menerbitkan Peraturan Pemerintah No. 114 tahun 2012 sehubungan dengan pengurangan penyertaan modal Pemerintah pada Perusahaan sebesar Rp 641.778.248.000. Perusahaan juga menerima Surat Keputusan Menteri Hukum dan Hak Azasi Manusia Republik Indonesia No. AHU-66159.AH.01.02.tahun 2012 tentang Persetujuan Perubahan Anggaran Dasar Perusahaan terkait proses Kuasi-reorganisasi. Dikarenakan komponen ekuitas selain modal saham tidak mencukupi untuk mengeliminasi saldo defisit yang ada, maka dilakukan penurunan modal saham sebesar USD 1.145.905.003 sehingga saldo modal saham setelah Kuasi-reorganisasi menjadi USD 1.146.031.889.

In connection with quasi-reorganization, the RUPSLB approved the capital reduction by lowering the nominal value of shares from the original amount of Rp 500 to Rp 459 to be carried out after the government regulation related with new capital structure is issued. After the effective date, the capital structure of the Company will be:

1. Authorized capital reduced from Rp 15,000,000,000,000 to Rp 13,770,000,000,000.
2. Issued and paid-up capital reduced from Rp 11,320,498,000,000 to Rp 10,392,217,164,000.

On December 27, 2012, the Government or Republic of Indonesia issued Government Regulation No. 114 year 2012 related to the decrease of the Government Equity participation in the Company amounting to Rp 641,778,248,000. The Company also received the Decision Letter from Minister of Law and Human Rights of the Republic Indonesia No. AHU-66159.AH.01.02.tahun 2012 related with the amendment of the Company, articles of association in connection with quasi-reorganization. Because the component of equity other than the capital stock is not sufficient to eliminate the deficit balance, the Company reduced its capital stock by USD 1,145,905,003. The capital stock after quasi-reorganization amounted to USD 1,146,031,889.

30. TAMBAHAN MODAL DISETOR

	2013 USD	2012 USD
Cadangan modal	106	106
PMP atas 2 pesawat Boeing 747-400 dan 7 pesawat Boeing 737-400 sesuai PP No. 70 tahun 2000	10	10
PMP atas <i>jet engine test cell</i> berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. S-124/MK.016/1998	4.088.185	4.088.185
Pengeluaran saham melalui penawaran umum perdana kepada masyarakat	121.453.020	121.453.020
Biaya Emisi Efek	(12.474.286)	(12.474.286)
Eliminasi defisit dalam rangka kuasi reorganisasi	(108.518.998)	(108.518.998)
Jumlah	<u>4.548.037</u>	<u>4.548.037</u>

Penyertaan Modal Pemerintah (PMP) sebesar Rp 8.401.219.715 atau setara dengan USD 4.088.185 dicatat sebagai tambahan modal disetor karena Perusahaan belum melakukan peningkatan modal disetor.

30. ADDITIONAL PAID-IN CAPITAL

Capital reserve
GEP on 2 boeing 747-400 aircrafts and 7 boeing 737-400 aircrafts based on Government Regulation No. 70/2000
GEP on jet engine test cell based on the Decision Letter of Ministry of Finance of the Republic of Indonesia No. S-124/MK.016/1998
Issuance of shares through public offering
Share issuance cost
Elimination of deficit in connection with quasi-reorganization
Total

The Government Equity Participation (GEP) of Rp 8,401,219,715 or equivalent with USD 4,088,185 was presented as additional paid-in capital since the Company has not yet increased its paid-up capital.

Agio saham berasal dari selisih nilai par sebesar Rp 750 per saham dan nilai nominal sebesar Rp 500 per saham pada saat penawaran umum perdana Perusahaan pada tahun 2011. Total agio saham sebelum biaya emisi efek sebesar Rp 1.100.000.000.000 setara dengan USD 121.453.020.

Share premium arose from the market value of Rp 750 per share and nominal value of Rp 500 per share at initial public offering in 2011. Total share premium recorded before stock issuance cost amounted Rp 1,100,000,000,000 equivalent with USD 121,453,020.

Penyesuaian atas tambahan modal disetor sebesar USD 108.518.998 merupakan penyesuaian terkait dengan kuasi-reorganisasi untuk menghapus saldo defisit Perusahaan pada tanggal 1 Januari 2012.

The adjustment in additional paid in capital of USD 108,518,998 was made in connection with quasi-reorganization to eliminate opening deficit balance as of January 1, 2012.

31. PENDAPATAN KOMPREHENSIF LAINNYA

31. OTHER COMPREHENSIVE INCOME

	2013 USD	2012 USD	
Surplus revaluasi			Revaluation surplus
Saldo awal	38.412.435	-	Beginning Balance
Peningkatan	18.993.491	46.699.641	Additions
Penurunan	(4.345.839)	-	Deductions
Dipindahkan ke laba ditahan	(2.283.780)	-	Transferred to retained earning
Pembalikan pajak tangguhan	2.327.626	-	Deferred tax realization
Dampak pajak tangguhan	(747.118)	(8.316.974)	Deferred tax effect
Kepentingan non pengendali	17.066	29.768	Non controlling interest
Sub jumlah	52.373.880	38.412.435	Sub total
Akumulasi selisih kurs penjabaran laporan keuangan			Cumulative translation adjustments
Pemilik entitas induk	(213.967.790)	(188.261.422)	Owner of the parent company
Kepentingan non pengendali	-	611.390	Non controlling interest
Sub jumlah	(213.967.790)	(187.650.032)	Sub total
Jumlah	(161.593.910)	(149.237.597)	Total

32. OPSI SAHAM

32. STOCK OPTION

Pada tahun 2011, Perusahaan memberikan opsi saham kepada komisaris, direksi dan karyawan dengan persyaratan yang telah ditetapkan. Biaya kompensasi saham pada tanggal penerbitan dihitung berdasarkan nilai wajar dari opsi saham tersebut dan diakui dalam beban kompensasi. Berdasarkan program hak yang diakui pada tahun berjalan (*cliff-vesting*) dengan metode garis lurus selama masa tunggu. Akumulasi biaya kompensasi saham diakui sebagai Opsi saham dalam bagian ekuitas pada tahun 2011 sebesar Rp 19.740.236.981 atau setara dengan USD 2.278.677, yang terdiri dari 87.847.064 saham untuk opsi tahap 1 dan 65.885.298 saham untuk opsi tahap 2.

In 2011, the Company granted stock options to qualifying commissioners, directors and employees. Stock compensation expense is calculated based on the fair value of stock options granted and recognized as compensation expense. Based on the program, compensation expenses are recognized (*cliff-vesting*) using straight-line method during the vesting period. The accumulated costs are recognized as stock options in equity in 2011 which amounted to Rp 19,740,236,981 or equivalent with USD 2,278,677, consisting of 87,847,064 shares for phase 1 and 65,885,298 shares for phase 2.

Nilai wajar dari opsi saham tersebut dinilai oleh appraisal independen Towers Watson Purbajaga dalam laporannya tertanggal 19 Mei 2011 untuk tahap 1 dan 29 Februari 2012 untuk tahap 2 dengan menggunakan model penentuan harga opsi *Black-Scholes*.

The fair value of stock options are valued by Towers Watson an independent appraisal, in its report dated May 19, 2011 for phase 1 and February 29, 2012 for phase 2 which used Black-Scholes model to measure the option price.

Pelaksanaan program MESOP dilakukan dengan cara sebagai berikut:

- a) Hak opsi pembelian saham diberikan kepada seluruh peserta yang memenuhi persyaratan yang ditentukan.
- b) Hak opsi pembelian saham yang dibagikan dalam program MESOP dapat digunakan oleh Peserta untuk membeli saham baru Perusahaan dengan harga yang akan ditetapkan dengan memperhatikan peraturan dan perundangan yang berlaku.
- c) Hak Opsi pembelian saham akan diterbitkan oleh Perusahaan dalam tiga tahapan selama periode dua tahun setelah tanggal pencatatan di Bursa Efek Indonesia.
- d) Hak Opsi, tahap pertama diberikan bersamaan dengan tanggal pencatatan saham di Bursa Efek Indonesia. 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 masa tunggu selama 1 tahun atau 12 bulan sejak tanggal penerbitannya yaitu periode transaksi yang diperkenankan untuk mengkonversi hak opsi menjadi saham.
- f) 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.
- g) *Vesting period* selama 12 bulan
- h) *Option life* selama 5 tahun

Pada tahun 2012, Perusahaan memberikan opsi saham Tahap ke 3 dengan jumlah lembar saham 65.885.298. Akumulasi biaya kompensasi saham diakui sebagai opsi saham dalam bagian ekuitas per 31 Desember 2013 dan 2012 masing-masing sebesar USD 2.770.970 dan USD 1.148.451

Nilai wajar dari opsi saham tersebut dinilai oleh appraisal independen Towers Watson Purbajaga dalam laporannya tertanggal 26 Februari 2013 untuk tahap 3 dengan menggunakan model penentuan harga opsi *Black-Scholes*.

The implementation of MESOP program is carried out through the following:

- a) Share purchase option rights granted to all participants who meet the specified requirements.
- b) Share purchase option rights that were distributed in MESOP program can be used by participants to purchase the Company's new shares at a price to be determined with due regard to rules and regulations.
- c) Right to purchase stock options will be issued by the Company in three stages over a period of two years after the date of listing on the Indonesia Stock Exchange.
- d) Stock option on first stage is given on the date of listing of shares on the Indonesia Stock Exchange. The second stage is given not later than December 2011. The third stage is given not later than December 2012.
- e) Stock option issued in each stage will be subject to the vesting period of one year or 12 months from the date of issuance within the transaction period allowed to convert into stock option rights.
- f) Right to exercise the option will be determined based on state laws, participants will use the option to purchase stock, must pay the full price of implementation and cost incurred in implementation of the option rights.
- g) Vesting period within 12 months
- h) Option life in 5 years

In 2012, the Company granted stock option phase 3 of 65,885,298 shares. The accumulated cost recognized as stock option in equity as of December 31, 2013 and 2012 amounted USD 2,770,970 and USD 1,148,451, respectively.

The fair values of stock options are valued by Towers Watson an independent appraisal, in its report dated February 26, 2013 for phase 3 which used Black-Scholes model to measure the option price.

33. SALDO LABA DICADANGKAN

Berdasarkan Undang-Undang Perseroan Terbatas, Perusahaan wajib menyisihkan jumlah tertentu dari Laba Bersih setiap tahun untuk cadangan apabila Perusahaan mempunyai saldo laba positif. Penyisihan Laba Bersih tersebut dilakukan sampai cadangan wajib mencapai paling sedikit 20% dari jumlah modal yang ditempatkan disetor penuh.

Berdasarkan Rapat Umum Pemegang Saham Tahunan (RUPST) tanggal 26 April 2013 yang dinyatakan dalam akta No. 128 yang dibuat oleh Aryanti Artisari, S.H., M.Kn Notaris di Jakarta menyebutkan bahwa RUPST menyetujui dan menetapkan penggunaan Laba Yang Diatribusikan kepada Pemilik Entitas Induk untuk tahun buku 2012 sebesar USD 110.598.370 adalah sebagai berikut:

1. Dividen sebesar 0%.
2. Sebesar 5% dari Laba Yang Diatribusikan kepada Pemilik Entitas Induk berdasarkan laporan keuangan konsolidasian untuk tahun yang berakhir 31 Desember 2012 atau sebesar USD 5.529.919 digunakan untuk Cadangan Wajib Perusahaan.
3. Sebesar 95% dari laba yang diatribusikan kepada pemilik entitas induk berdasarkan laporan keuangan konsolidasian untuk tahun yang berakhir 31 Desember 2012 atau sebesar USD 105.068.451 digunakan untuk cadangan lainnya.

Saldo laba dicadangkan Perusahaan pada tanggal 31 Desember 2013 adalah sebesar USD 5.529.919 atau sebesar 0,48% dari modal ditempatkan dan disetor penuh.

34. KEPENTINGAN NON PENGENDALI

	Kepentingan non pengendali atas aset bersih/ <i>Non controlling interests in net assets</i>		Kepentingan non pengendali atas atas laba (rugi) bersih/ <i>Net income attributable to non controlling interests</i>	
	2013	2012	2013	2012
	USD	USD	USD	USD
PT Abacus Distribution Systems Indonesia	250.859	261.669	6.256	3.575
PT Aero Wisata dan entitas anak/ and its subsidiaries	1.219.281	1.609.259	155.281	240.628
Jumlah/ Total	1.470.140	1.870.928	161.537	244.203

33. APPROPRIATED RETAINED EARNINGS

Under Indonesian Company Law, companies are obliged to allocate certain amount from the net earnings of each accounting year to reserve fund if the Company has a positive profit balance. The allocation of net earnings shall be performed up to an amount of 20% of the company's issued and paid up capital.

At the Annual General Meeting of Shareholders (RUPST) dated April 26, 2013 as stated in Deed No. 128 of Aryanti Artisari, S.H., M.Kn, notary in Jakarta the RUPST approved and stipulated the use of Net Income Attributable to Owners of the Parent Company for the fiscal year 2012 amounting to USD 110,598,370 with details as follows:

1. Dividend of 0%.
2. 5% of the Net Income Attributable to Owners of the Parent Company based on the consolidated financial statements for the year ended December 31, 2012 or in the amount of USD 5,529,919 shall be used as the Company's Mandatory Reserve.
3. 95% of the net income attributable to owners of the Parent Company based on the consolidated financial statements for the year ended December 31, 2012 or in the amount of USD 105,068,451 shall be used as other reserves.

The balance of the Company's appropriated retained earnings as of December 31, 2013 amounted USD 5,529,919 or 0.48% of the Company's issued and paid up capital.

34. NON CONTROLLING INTEREST

35. PENDAPATAN USAHA

35. OPERATING REVENUE

	2013 USD	2012 USD	
Penerbangan berjadwal			Scheduled airline services
Penumpang	2.955.288.708	2.687.450.057	Passenger
Kargo	195.952.040	184.889.000	Cargo
Kelebihan bagasi	10.081.118	7.029.768	Excess baggage
Surat dan dokumen	8.764.325	7.881.919	Mail and document
Sub jumlah	3.170.086.191	2.887.250.744	Sub total
Penerbangan tidak berjadwal			Non-scheduled airline services
Haji	195.192.932	247.262.921	Haji
Charter	20.772.955	21.828.656	Charter
Sub jumlah	215.965.887	269.091.577	Sub total
Lain-lain			Others
Biro perjalanan	81.964.385	79.878.710	Travel agent
Pemeliharaan dan perbaikan pesawat	68.308.243	67.362.378	Aircraft maintenance and overhaul
Jasa boga	60.461.986	50.136.002	Catering
Pelayanan penerbangan	47.393.619	47.575.662	Airline related
Fasilitas	22.873.959	21.204.424	Facilities
Hotel	22.218.301	21.357.575	Hotel
Transportasi	5.818.113	5.874.813	Transportation
Teknologi informasi	4.869.580	3.892.417	Information technology
Kesehatan	2.874.851	2.409.227	Healthcare service
Pelatihan	499.477	898.822	Training service
Lain-lain	12.741.994	15.536.611	Others
Sub jumlah	330.024.508	316.126.641	Sub total
Jumlah	3.716.076.586	3.472.468.962	Total

Tidak terdapat pendapatan dari pelanggan individu yang melebihi 10% dari jumlah pendapatan usaha.

No revenue earned from individual customers exceeded 10% of total operating revenue.

36. BEBAN OPERASIONAL PENERBANGAN

36. FLIGHT OPERATIONS EXPENSES

	2013 USD	2012 USD	
Bahan bakar	1.420.139.208	1.255.126.779	Fuel
Sewa dan charter pesawat	592.251.660	448.601.352	Aircraft rental and charter
Gaji dan tunjangan	144.911.938	116.443.700	Salaries and allowances
Beban penyusutan	62.155.939	51.501.031	Depreciation expenses
Asuransi	16.691.989	24.561.135	Insurance
Beban imbalan pasca kerja	6.950.541	10.438.528	Employee benefit expenses
Lain-lain	1.738.869	2.302.588	Others
Jumlah	2.244.840.144	1.908.975.113	Total

72% tahun 2013 dan 63% tahun 2012 dari total biaya operasi penerbangan yang berkaitan dengan pembelian bahan bakar dilakukan dengan pihak berelasi (Catatan 45),

72% in 2013 and 63% in 2012 of total flight operations expenses pertains to purchases of fuel from related party (Note 45).

37. BEBAN TIKET, PENJUALAN DAN PROMOSI

	2013	2012
	USD	USD
Komisi	117.819.462	119.288.145
Reservasi	111.457.234	96.216.046
Gaji dan tunjangan	47.532.130	42.678.492
Promosi	41.504.898	41.566.759
Sewa	9.289.844	9.064.071
Jasa profesional dan pelatihan	2.401.356	950.897
Beban imbalan pasca kerja	1.348.838	1.969.508
Lain-lain	4.488.373	5.710.017
Jumlah	<u>335.842.135</u>	<u>317.443.935</u>

37. TICKETING, SALES AND PROMOTION EXPENSES

Commissions
Reservations
Salaries and allowances
Promotions
Rental
Professional services and training
Employee benefit expenses
Others
Total

38. BEBAN PELAYANAN PENUMPANG

	2013	2012
	USD	USD
Pelayanan penumpang	175.481.145	157.351.404
Gaji dan tunjangan	100.908.081	97.371.195
Pemakaian persediaan umum	2.225.273	2.088.304
Beban imbalan pasca kerja	1.676.588	2.519.680
Jasa profesional dan pelatihan	1.624.865	1.693.605
Lain-lain	1.584.909	2.925.230
Jumlah	<u>283.500.861</u>	<u>263.949.418</u>

38. PASSENGER SERVICE EXPENSES

Passenger services
Salaries and allowances
General inventories consumption
Employee benefit expenses
Professional services and training
Others
Total

39. BEBAN BANDARA

	2013	2012
	USD	USD
Pelayanan pesawat dan penerbangan	229.242.835	200.761.647
Gaji dan tunjangan	20.231.807	23.782.036
Sewa	12.951.822	10.923.247
Beban imbalan pasca kerja	851.859	1.483.712
Beban penyusutan	1.961.552	2.310.306
Lain-lain	1.758.481	1.218.554
Jumlah	<u>266.998.356</u>	<u>240.479.502</u>

39. USER CHARGE AND STATION EXPENSES

Aircraft and flight services
Salaries and allowances
Rental
Employee benefit expenses
Depreciation expenses
Others
Total

40. BEBAN ADMINISTRASI DAN UMUM

	2013	2012
	USD	USD
Gaji dan tunjangan	85.236.646	91.045.462
Beban penyusutan	23.405.558	19.765.763
Pajak	19.794.132	16.241.432
Sewa	18.953.719	17.322.651
Utilitas	14.754.097	14.689.277
Pemeliharaan dan perbaikan	12.995.228	12.739.440
Jasa profesional dan pelatihan	10.786.536	9.844.897
Asuransi	8.982.388	5.361.438
Beban imbalan pasca kerja	6.013.391	7.870.581
Perlengkapan kantor	3.423.127	3.590.454
Kesehatan	1.294.699	3.523.752
Iuran keanggotaan	1.265.750	1.566.588
Lain-lain	11.867.093	10.176.092
Jumlah	<u>218.772.364</u>	<u>213.737.827</u>

40. GENERAL AND ADMINISTRATIVE EXPENSES

Salaries and allowances
Depreciation expenses
Taxes
Rental
Utilities
Maintenance and repairs
Professional services and training
Insurances
Employee benefit expenses
Office supplies
Healthcare services
Membership dues and subscription
Others
Total

41. BEBAN PEMELIHARAAN DAN PERBAIKAN

	2013	2012
	USD	USD
Pemeliharaan dan perbaikan	91.000.588	104.868.442
Beban penyusutan	67.952.167	56.396.134
Suku cadang	59.914.151	60.142.618
Gaji dan tunjangan	55.022.379	52.469.171
Beban imbalan pasca kerja	6.189.182	6.941.855
Sewa	5.116.843	5.042.888
Bahan bakar	1.467.728	1.527.369
Asuransi	1.220.779	508.342
Lain-lain	329.898	956.845
Jumlah	<u>288.213.715</u>	<u>288.853.664</u>

41. MAINTENANCE AND OVERHAUL EXPENSES

Maintenance and overhaul
Depreciation expenses
Spareparts
Salaries and allowances
Employee benefit expenses
Rental
Fuel
Insurances
Others
Total

42. PENDAPATAN (BEBAN) LAIN-LAIN – BERSIH

	2013	2012
	USD	USD
Klaim asuransi	11.726.217	-
Keuntungan revaluasi properti investasi	3.107.892	682.021
Pendapatan dividen	1.130.000	1.044.636
Keuntungan (kerugian) <i>sale and leaseback</i>	846.147	(6.732.412)
Penurunan nilai aset	(10.649.525)	(10.371.034)
Premium kontrak	(6.528.600)	(5.361.580)
Keuntungan penjualan aset tetap dan aset tidak produktif (Catatan 14)	3.123.296	2.226.759
Lain-lain - bersih	(562.149)	(912.360)
Jumlah	<u>2.193.278</u>	<u>(19.423.970)</u>

42. OTHER INCOME (CHARGES) – NET

Gain on insurance claim
Gain on revaluation of investment property
Dividend income
Income (loss) on sale and leaseback
Impairment loss on property and equipment
Contract premium
Gain on sale of property and equipment and non productive assets (Note 14)
Others - net
Total

43. BEBAN KEUANGAN

	2013	2012	
	USD	USD	
Beban bunga			Interest expense
Pinjaman jangka panjang	24.394.888	13.088.380	Long-term loans
Utang obligasi	7.896.630	-	Bonds payable
Sewa pembiayaan	7.048.681	7.018.031	Leases
Utang bank	1.224.877	479.062	Bank loans
Lain-lain	3.883.989	1.438.194	Others
Sub jumlah	44.449.065	22.023.667	Sub total
Beban keuangan lainnya	15.391.023	3.201.252	Other finance cost
Jumlah beban bunga	59.840.088	25.224.919	Total finance cost

43. FINANCE COST

44. LABA PER SAHAM

Laba per saham dasar dihitung dengan membagi laba yang diatribusikan kepada pemilik entitas induk dengan jumlah rata-rata tertimbang saham biasa yang beredar pada periode yang bersangkutan.

Berikut ini data yang digunakan untuk perhitungan laba per saham dasar:

	2013	2012	
	USD	USD	
Laba yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk	11.038.843	110.598.370	Net income attributable to owner of the parent
Jumlah rata-rata tertimbang saham untuk tujuan perhitungan laba per saham dasar	22.640.996.000	22.640.996.000	Weighted average number of share for calculation of basic earning per share
Laba per saham - dasar	0,00049	0,00488	Earnings per share - basic

44. EARNINGS PER SHARE

Basic earnings per share is calculated by dividing income attributable to parent company owners by the weighted average number of ordinary shares outstanding during the period.

Below is the data used for the computation of basic earnings per share:

Perusahaan tidak menghitung laba per saham dilusian karena potensi saham biasa (seperti opsi) bersifat anti-dilusian.

The Company did not compute diluted earnings per share because the potential ordinary shares (i.e. options) are anti-dilutive.

45. SIFAT HUBUNGAN DAN TRANSAKSI DENGAN PIHAK BERELASI

i) Sifat hubungan berelasi

Pemerintah Republik Indonesia melalui Kementerian Keuangan adalah pemegang saham utama Perusahaan.

Seluruh entitas yang dimiliki dan dikendalikan oleh Kementerian Keuangan Pemerintah Republik Indonesia serta entitas dimana Kementerian Keuangan Pemerintah Republik Indonesia memiliki pengaruh signifikan.

Komisaris dan direksi merupakan manajemen kunci.

45. NATURE OF RELATIONSHIP AND TRANSACTIONS WITH RELATED PARTIES

i) Nature of relationship

The Government of the Republic of Indonesia represented by Ministry of Finance, is the majority stockholder of the Company.

All entities that are owned and controlled by the Ministry of Finance of the Republic of Indonesia and also entities where the Ministry of Finance Republic of Indonesia have significant influence.

Commissioners and directors are key management personnel.

ii) Transaksi dengan Pihak Berelasi

Dalam kegiatan usahanya, Grup melakukan transaksi tertentu dengan pihak berelasi.

- a. Rincian akun signifikan dengan pihak-pihak berelasi (pemerintah, entitas pemerintah atau dinyatakan lain) adalah sebagai berikut:

ii) Transactions with Related Parties

In the normal course of business, the Group entered into certain transactions with related parties.

- a. Details of significant accounts with related parties (government - owned entities unless otherwise indicated) are as follows:

	Jumlah/ Total		% terhadap Aset/ Liabilitas % to Assets/ Liabilities	
	2013	2012	2013	2012
	USD	USD	%	%
Kas dan setara kas (Catatan 5)/ <i>Cash and Cash Equivalents (Note 5)</i>				
Bank Negara Indonesia	55.816.521	52.801.185		
Bank Mandiri	37.336.951	56.299.467		
Bank Rakyat Indonesia	54.179.461	14.952.513		
Bank Syariah Mandiri	8.204.118	-		
Bank Rakyat Indonesia Syariah	6.563.295	-		
	<u>162.100.346</u>	<u>124.053.165</u>	5,49%	4,93%
Putang usaha (Catatan 6)/ <i>Trade Accounts Receivable (Note 6)</i>				
PT Jiw asraya	1.966.795	2.479.139		
PT Abacus International Ltd	410.871	478.751		
PT Gapura Angkasa	920.503	934.252		
PT POS Indonesia	532.813	843.371		
PT Bukit Asam (Persero) Tbk	113.915	198.306		
Kementerian Agama/Ministry of Religious Affairs	26.672	102.417		
Lain-lain/ Others	63.397	48.907		
	<u>4.034.966</u>	<u>5.085.143</u>	0,14%	0,28%
Aset lain-lain (Catatan 17)/ <i>Other assets (Note 17)</i>				
PT Merpati Nusantara	<u>16.845.647</u>	<u>16.886.623</u>	0,57%	0,67%
Utang bank (Catatan 18)/ <i>Bank Loans (Note 18)</i>				
Bank Negara Indonesia	<u>40.222.668</u>	<u>5.651.251</u>	2,19%	0,40%
Utang usaha (Catatan 19)/ <i>Trade Accounts Payable (Note 19)</i>				
PT Pertamina (Persero)	108.911.066	72.434.320		
PT Gapura Angkasa	3.706.367	4.680.787		
Perum LPPNPI	3.568.602	-		
PT Angkasa Pura II (Persero)	3.133.425	3.526.065		
PT Angkasa Pura I (Persero)	2.279.948	1.561.545		
PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk	694.318	903.361		
PT Abacus International Pte. Ltd.	-	667.411		
	<u>122.293.726</u>	<u>83.773.489</u>	6,66%	5,97%
Pinjaman Jangka Panjang (Catatan 23)/ <i>Long term liabilities (Note 23)</i>				
Bank Negara Indonesia	42.803.615	14.885.592		
PT Pertamina (Persero)	43.137.490	57.516.654		
Bank Rakyat Indonesia	40.198.427	-		
PT Angkasa Pura II (Persero)	16.104.859	16.104.859		
PT Angkasa Pura I (Persero)	5.798.472	7.308.953		
Indonesia Eximbank	-	100.000.000		
	<u>148.042.863</u>	<u>195.816.058</u>	8,06%	13,96%

- b. 30,03% dan 26,29% dari jumlah beban usaha masing-masing pada tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2013 dan 2012, merupakan beban usaha dari pihak berelasi. Pada tanggal pelaporan, utang atas beban tersebut dicatat sebagai bagian dari utang usaha, yang meliputi 6,66% dan 5,97% dari jumlah liabilitas masing-masing pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012.

Rincian beban usaha dari pihak berelasi sebagai berikut:

	2013	2012
	USD	USD
PT Pertamina (Persero)	1.020.854.735	784.715.722
PT Gapura Angkasa	52.843.455	48.246.437
PT Angkasa Pura II (Persero)	23.765.076	21.038.109
PT Angkasa Pura I (Persero)	12.718.756	14.626.959
Perum LPPNPI	3.748.853	-
Jumlah	1.113.930.875	868.627.227

Prosentase terhadap:

Total beban usaha 30,03%

- c. Transaksi dengan PT Pertamina (Persero) berupa transaksi pembelian bahan bakar pesawat khususnya rute domestik dan beberapa rute internasional sedangkan PT Gapura Angkasa, PT Angkasa Pura I (Persero) dan PT Angkasa Pura II (Persero) berkaitan dengan jasa kebandaraan.

- d. Transaksi dengan PT Asuransi Jasa Indonesia dan PT Tugu Pratama Indonesia berkaitan dengan jasa asuransi aset Perusahaan.

- e. Kompensasi Komisaris dan Direksi

- b. Operating expenses from related parties constituted 30,03% and 26,29% of the total operating expenses for the years ended December 31, 2013 and 2012, respectively. At reporting date, the liabilities for these expenses were presented as trade accounts payable which constituted 6,66% and 5,97%, respectively, of the total liabilities as of December 31, 2013 and 2012.

The details of operating expenses from related parties are as follows:

Percentage of:

Total operating expense

- c. The transactions with PT Pertamina (Persero) were related to aircraft fuel purchase mainly for domestic route and certain international route while the transactions, with PT Gapura Angkasa, PT Angkasa Pura I (Persero) and PT Angkasa Pura II (Persero) are related to airport operation and ground handling.

- d. The transaction with PT Asuransi Jasa Indonesia and PT Tugu Pratama Indonesia are related to the Company's assets insurance.

- e. Remuneration of Commissioners and Directors

	2013	2012
	USD	USD
<u>Komisaris</u>		
Imbalan kerja jangka pendek	629.373	831.689
Imbalan kerja pasca kerja	53.091	198.591
Pesangon pemutusan kontrak kerja	-	97.449
	682.464	1.127.729
<u>Direksi</u>		
Imbalan kerja jangka pendek	2.152.120	2.826.033
Imbalan kerja pasca kerja	257.494	701.412
Pesangon pemutusan kontrak kerja	-	342.946
	2.409.614	3.870.391

Commisioners

Short term benefits
Post employment benefits
Termination benefits

Directors

Short term benefits
Post employment benefits
Termination benefits

46. INSTRUMEN KEUANGAN, MANAJEMEN RISIKO
KEUANGAN DAN RISIKO MODAL

A. Manajemen permodalan

Grup berupaya untuk mencapai struktur modal yang optimal dalam mencapai tujuan usaha, termasuk mempertahankan rasio modal yang sehat dan peringkat kredit yang kuat, guna memaksimalkan nilai pemegang saham dan kelangsungan usaha Grup.

Struktur modal Grup terdiri dari pinjaman seperti diungkapkan dalam Catatan 18, 23 dan 24, kas dan setara kas, dan ekuitas yang terdiri dari modal saham, tambahan modal disetor, laba ditahan dan kepentingan non pengendali.

Gearing ratio pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012 adalah sebagai berikut:

	2013 USD	2012 USD	
Pinjaman			Debt
Utang bank dan lembaga keuangan	45.222.668	5.651.251	Loan from banks and financial institution
Pinjaman jangka panjang	604.695.491	400.947.490	Long-term loans
Obligasi	162.850.383	-	Bonds payable
Liabilitas sewa pembiayaan	191.750.944	206.352.598	Lease liabilities
Jumlah pinjaman	1.004.519.486	612.951.339	Total debt
Kas dan setara kas	475.260.630	325.784.942	Cash and cash equivalents
Pinjaman bersih	529.258.856	287.166.397	Net debt
Ekuitas	1.117.148.117	1.114.960.078	Equity
Rasio pinjaman bersih terhadap modal	47%	26%	Net debt to equity ratio

Dewan Komisaris dan Direksi secara berkala melakukan rewiu performa keuangan Grup. Sebagai bagian dari rewiu ini, Dewan Komisaris dan Direksi mempertimbangkan eksposur risiko keuangan.

B. Kategori instrumen keuangan

Klasifikasi aset keuangan dan liabilitas keuangan Grup adalah sebagai berikut:

	2013 USD	2012 USD	
<u>Tersedia untuk dijual</u>			<u>Available-for-sale</u>
Aset keuangan lainnya	8.800.031	9.201.350	Other financial assets
Pinjaman yang diberikan dan piutang			Loan and receivables
Kas dan setara kas	475.260.630	325.784.942	Cash and cash equivalents
Piutang usaha	139.981.363	129.471.098	Trade accounts receivables
Piutang lain-lain	8.745.081	7.877.613	Other receivables
Dana perawat an pesawat at dan uang jaminan	617.623.057	461.933.812	Maintenance reserve fund and security deposits
Aset lain-lain	33.164.537	31.874.533	Other assets
Jumlah	1.283.574.699	966.143.348	Total

46. FINANCIAL INSTRUMENTS, FINANCIAL RISK
AND CAPITAL RISK MANAGEMENT

A. Capital management

The Group strives to achieve an optimum capital structure in achieving the business goals, including maintaining a sound capital ratio and a strong credit rating, in order to maximize shareholder value and ensure the Group's business continuity.

The capital structure of the Group consists of debt as disclosed in Notes 18, 23 and 24, cash and cash equivalents, and total equity comprising issued capital, additional paid-in capital, retained earnings and non-controlling interest.

The gearing ratio as of December 31, 2013 and 2012 are as follows:

B. Categories of financial instruments

Classification of the Groups' financial assets and liabilities are as follows:

	2013	2012	
	USD	USD	
<u>Liabilitas keuangan - amortized cost</u>			<u>Financial liabilities - amortized cost</u>
Utang bank dan lembaga keuangan	45.222.668	5.651.251	Bank loans and financial institution
Utang usaha	206.186.276	173.469.631	Trade payables
Utang lain-lain	16.271.886	16.669.543	Other payable
Beban akrual	160.967.081	169.268.165	Accrued expenses
Pinjaman jangka panjang	604.695.491	400.947.490	Long-term loans
Liabilitas sewa	191.750.944	206.352.598	Lease liabilities
Utang obligasi	162.850.383	-	Bonds payable
Jumlah	1.387.944.729	972.358.678	Total

Grup tidak memiliki instrumen keuangan yang diklasifikasikan sebagai investasi dimiliki hingga jatuh tempo.

The Group does not have financial assets classified as Held-to-Maturity.

C. Kebijakan dan tujuan manajemen risiko keuangan

Sebagai Perusahaan yang bergerak di bidang industri penerbangan domestik dan internasional, Grup dihadapkan dan banyak dipengaruhi oleh risiko keuangan seperti risiko pasar, risiko likuiditas dan risiko kredit. Secara keseluruhan pendekatan manajemen risiko bertujuan untuk meminimalkan efek dari setiap risiko kinerja keuangan pada Grup. Kebijakan Grup menggunakan derivatif hanya untuk tujuan lindung nilai.

C. Financial risk management policies and objectives

As a Group of companies that operates in the domestic and international aviation industry and other related areas, the Group faces and is strongly affected by various financial risks such as market risk, liquidity risk, and credit risk. The overall risk management approach is to minimize the effect of such risks on the Group's financial performance. The Group's policy is to use derivatives only for hedging purposes.

Setiap kebijakan manajemen risiko keuangan yang dibuat harus senantiasa diarahkan kepada tujuan:

All financial risk management policies must constantly adhere to the following objectives:

- Melindungi pendapatan bersih Grup dari pengaruh perubahan harga keuangan bahkan mampu memanfaatkan perubahan harga tersebut sebagai suatu kesempatan untuk meningkatkan laba;
- Mencapai atau bahkan lebih baik dari anggaran Grup;
- Membatasi tingkat dampak negatif pergerakan harga terhadap arus kas dan profitabilitas sampai pada tingkat yang dapat ditolerir.

- To protect the Group's net revenue against price changes, and when possible to make use of such price changes as an opportunity to increase profits;
- To achieve or do better than the Group's budget plan;
- To limit to a tolerable level the negative impact of price movements on cash flow and profitability.

Direksi telah menelaah kebijakan manajemen risiko keuangan secara berkala.

The Directors review the financial risk management policies periodically.

Manajemen risiko pasar

Market risk management

Grup memiliki eksposur terhadap risiko pasar yaitu diantaranya risiko harga bahan bakar pesawat, risiko nilai tukar mata uang, dan risiko tingkat bunga.

The Group is exposed to market risk in particular aircraft fuel price risk, currency exchange rate risk and interest rate.

Perusahaan melakukan transaksi lindung nilai atas *Fuel Call Option* untuk mengelola risiko harga bahan bakar pesawat khusus untuk penerbangan haji. Tidak terdapat saldo transaksi lindung nilai pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012.

The Company entered into Fuel Call Option derivative financial instruments to manage its exposure to aircraft fuel price risk for hajj flight. There are no derivatives outstanding as of December 31, 2013 and 2012.

(i) Risiko harga bahan bakar pesawat

Risiko harga bahan bakar pesawat didefinisikan sebagai penurunan nilai aset/pendapatan atau peningkatan nilai liabilitas/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 30% - 40% dari rata-rata biaya operasional Perusahaan.

Strategi untuk meminimalisir risiko fluktuasi kenaikan harga yang dilakukan oleh Perusahaan pada saat ini adalah dengan melakukan lindung nilai arus kas dengan instrumen lindung nilai "*plain vanilla call option*", khusus untuk penerbangan haji. Risiko tersebut diantisipasi dengan mengukur harga *Mark to Market* yang dihasilkan setiap bulan saat jatuh tempo transaksi.

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 kinerja Perusahaan.

Analisa sensitivitas risiko harga bahan bakar pesawat berdasarkan asumsi bahwa semua faktor tetap termasuk biaya-biaya lain dan *uplifted volume*, yang dianalisa berdasarkan kontrak yang masih *outstanding* pada periode pelaporan atas penggunaan bahan bakar penerbangan regular dan haji.

Jika terjadi kenaikan (penurunan) harga sebesar 1 Dolar Amerika Serikat per barel, sebagai akibat perubahan harga bahan bakar, maka laba setelah pajak Perusahaan untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2013 dan 2012, akan mengalami kenaikan (penurunan) sebesar USD 5.780.348 dan USD 6.030.750.

(i) Aircraft fuel price risk

Aircraft fuel price risk is defined as decline in the value of assets/revenue or increase in the value of liabilities/expenditures caused by changes in the prices of fuel commodities.

Risk exposure and strategy

The Company's exposure to aircraft fuel price risk uses market references with 100% floating prices, with the result that any upward price fluctuations will have a significant impact on achievement of the Company's targets. Aircraft fuel expenditure is a major cost component of the Company's cost structure, as well as the costs of aircraft leasing and maintenance. Fuel cost accounts for around 30% to 40% of the Company's overall operational expense.

Strategy implemented by the Company to minimize the risk of fluctuations in the price increase in the current year is to use cash flow hedge with a hedge instruments "*plain vanilla call option*", especially for hajj flight. Such risk is anticipated by monitoring the monthly Mark to Market at maturity date.

Apart from these efforts to reduce price fluctuation risk through hedging transactions, the Company also constantly strives to ensure that costs are controlled by using fuel efficiently in all flight operations through effective and efficient use of alternative aircraft and evaluation of current contracts. These efficiency efforts are set forth in the Company's work programs.

The aircraft fuel price risk sensitivity analysis is based on the assumption that all other factors, such as uplifted volume and other costs, remain constant. The aircraft price risk analysis is based on regular and hajj flight contracts that are still outstanding at reporting date.

If the aircraft fuel price had increased (decreased) in price of USD 1 per barrel, as the result of change in price of fuel, the profit after tax for years ended December 31, 2013 and 2012 would increased (decreased) by USD 5,780,348 and USD 6,030,750.

(ii) Risiko nilai tukar mata uang non-fungsional

Risiko nilai tukar mata uang non-fungsional didefinisikan sebagai penurunan nilai aset/pendapatan atau peningkatan nilai liabilitas/pengeluaran yang disebabkan fluktuasi nilai tukar mata uang non-fungsional tersebut.

Paparan risiko dan strategi

Sebagai perusahaan jasa penerbangan kelas internasional, Grup 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 non-fungsional terhadap mata uang lainnya sangat mempengaruhi laporan keuangan konsolidasian.

Kebijakan berkaitan dengan risiko nilai tukar yang saat ini dijalankan adalah secara natural (tanpa lindung nilai) yaitu:

- Grup memanfaatkan peluang harga pasar nilai tukar mata uang lainnya (*multi currency*) untuk menutup kemungkinan risiko melemahnya nilai tukar fungsional dan begitu sebaliknya, sehingga secara natural risiko adanya pergerakan nilai tukar mata uang non-fungsional bisa saling menghilangkan. Transaksi valuta mata uang bisa dilakukan dengan selalu mempertimbangkan kurs yang menguntungkan Grup.
- Grup mengatur risiko dengan berusaha menyelaraskan penerimaan dan pembayaran untuk setiap jenis mata uang.

Rincian aset dan liabilitas yang terexpose terhadap risiko nilai tukar diungkapkan pada Catatan 50.

Berikut ini sensitivitas untuk perubahan 100 basis point nilai tukar mata uang Dolar Amerika Serikat terhadap saldo mata uang non-fungsional lainnya yang signifikan pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, dengan variabel lain konstan terhadap laba setelah pajak Grup. 100 basis point adalah tingkat sensitivitas yang digunakan ketika melaporkan secara internal risiko mata uang asing kepada para karyawan kunci, dan merupakan penilaian manajemen terhadap perubahan yang mungkin terjadi pada nilai tukar valuta asing. Analisis sensitivitas hanya mencakup item mata uang asing moneter yang ada dan menyesuaikan translasinya pada akhir periode untuk perubahan 100 basis point dalam nilai tukar mata uang asing.

(ii) Non-functional currency exchange rate risk

Non-functional currency exchange rate risk is defined as decline in the value of assets/revenue or increase in the value of liabilities/expenditures caused by fluctuation in non-functional currency exchange rates.

Risk exposure and strategy

As a world-class airline, the Group requires significant amounts of funds, expenses and investment, involving both domestic and foreign customers and creditors, with situations in which transactions are denominated in certain currencies (transactions per currency). Movements in the non-functional exchange rate against other currencies strongly affect the consolidated financial statements.

The policy currently applied in connection with exchange rate risk is natural (i.e. without hedging), as follows:

- The Group takes advantage of opportunities in the market prices of other currencies (multi currency) to cover possible risk of weakening value of the functional currency, and vice versa; thus, in a natural way, the risks of non-functional currency exchange rate movements will be mutually eliminated/reduced. Currency transactions are always done with consideration to the exchange rate favorable to the Group.
- The Group helps manage the risk by matching receipt and payment in each individual currency.

Details of monetary assets and liabilities exposed to foreign exchange risk are set forth in Note 50.

Following is the sensitivity to a 100 basis point change in exchange rate of functional currency of U.S. Dollar against significant outstanding non-functional currency as of December 31, 2013 and 2012, with other variables held constant, of the Group's profit after tax. The 100 basis point is the sensitivity rate used when reporting foreign currency risk internally to key management personnel and represents management's assessment of the reasonably possible change in foreign exchange rates. The sensitivity analysis includes only outstanding foreign currency denominated monetary items and adjusts their translation at the period end for a 100 basis point change in foreign currency rates.

	Perubahan kurs/ <i>Changes in currency rate</i>	Dampak terhadap laba setelah pajak/ <i>Effect on profit after tax</i>		
		2013	2012	
		USD	USD	
Mata uang selain fungsional				Other functional currency rates
Penguatan (pelemahan)				Strengthening (weakening)
Rupiah	100 bp	732.783	595.163	Rupiah
Yen	100 bp	(95.067)	(159.116)	Yen
AUD	100 bp	(165.325)	(372.042)	AUD

(iii) Risiko suku bunga

Risiko suku bunga didefinisikan sebagai penurunan nilai aset/pendapatan atau peningkatan nilai liabilitas/pengeluaran yang disebabkan perubahan tingkat suku bunga.

Paparan risiko dan strategi

Pendapatan Grup dipengaruhi oleh beban 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 bunga yang harus dibayar oleh Grup.

Kebijakan Grup 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 31 Desember 2013 belum berjalan meskipun kebijakan lindung nilai risiko tingkat suku bunga sudah disetujui oleh manajemen Grup. Hal ini disebabkan selama periode 2013 tingkat suku bunga LIBOR di pasar sangat rendah sebagai dampak dari melemahnya perekonomian dunia. Dengan demikian Grup dapat memanfaatkan tingkat suku bunga yang rendah sehingga dapat menekan beban bunga.

Instrumen keuangan Grup tersebut yang terekspos terhadap risiko tingkat bunga seperti diungkapkan pada table likuiditas seksi iv dibawah ini.

(iii) Interest rate risk

Interest rate risk is defined as decline in value of assets/revenue or increase in value of liabilities/expenditures caused by changes in interest rates.

Risk exposure and strategy

The Group earnings are affected by changes in interest rate, such as changes on interest of short-term and long-term borrowings, including interest payments for aircraft leasing.

The interest rate references used are floating, i.e. LIBOR for USD loans and the average interest of government banks for loans in Rupiah. Interest rate movements strongly affect the total amount of interest expense that must be paid by the Group.

The Group's policy regarding interest rate risk is to manage exposure in loans with floating interest rates through an interest rate hedging strategy. As of December 31, 2013, no hedging transaction contract is yet in effect, although the interest rate risk hedging policy has been approved by the Group's management. This is because in 2013, the rate of LIBOR market is very low as a result of the weakening world economy. Thus, the Group can take advantage of low interest rates that reduce the burden of interest charges.

The Group's financial liabilities that are exposed to interest rate risk are included in the liquidity table in section iv below.

Berikut ini analisis sensitivitas, ditentukan berdasarkan eksposur suku bunga terhadap liabilitas keuangan yang menggunakan suku bunga mengambang pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012. Analisis ini disajikan dengan asumsi liabilitas keuangan pada akhir periode pelaporan masih beredar sepanjang periode, dengan variabel lain konstan terhadap laba setelah pajak Grup.

The sensitivity analysis below had been determined based on the exposure of the financial liabilities to floating interest rates as of December 31, 2013 and 2012. The analysis is prepared assuming the amount of the liability outstanding at the end of the reporting period was outstanding for the whole period, with other variables held constant, of the Group's profit after tax.

	Perubahan tingkat suku bunga/ <i>Changes in interest rate</i>	Dampak terhadap laba setelah pajak/ <i>Effect on profit after tax</i>	
		2013	2012
		USD	USD
Suku bunga			
Penguatan (pelemahan)			
LIBOR	1%	423.821	563.919
SBI	0,5%	9.220	11.089
Interest rate			
Strengthening (w eakening)			
LIBOR			
SBI			

(iv) Risiko Likuiditas

Risiko Likuiditas didefinisikan sebagai ketidakmampuan Grup untuk memenuhi liabilitas keuangannya yang selanjutnya mengakibatkan Grup tidak dapat memanfaatkan peluang investasi atau tidak dapat memenuhi liabilitas keuangan jangka pendek yang pada akhirnya mengakibatkan *default*, peminjaman yang berlebihan atau tingkat suku bunga yang buruk.

Dalam mengelola risiko likuiditas, Grup memantau dan menjaga tingkat kas dan setara kas yang dianggap memadai untuk membiayai operasional Grup dan untuk mengatasi dampak dari fluktuasi arus kas.

Grup 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 utang bank.

Tabel berikut ini merupakan analisis likuiditas instrumen keuangan pada 31 Desember 2013 dan 2012 berdasarkan jatuh tempo atas liabilitas keuangan Grup dalam rentang waktu yang menunjukkan kontraktual tidak terdiskonto untuk semua aset dan liabilitas keuangan non-derivatif. Jatuh tempo didasarkan pada tanggal yang paling awal dimana Grup dapat diminta untuk membayar:

(iv) Liquidity risk

Liquidity risk is defined as the Group's inability to fulfill its financial liabilities, which in turn makes the Group unable to take advantage of investment opportunities or unable to meet its short-term financial liabilities, ultimately leading to default, excessive borrowing, or unfavorable interest rates.

To manage liquidity risk, the Group monitors and maintains a level of cash and cash equivalents that is considered adequate to finance the Group's operations and to overcome the impact of cash flow fluctuations.

The Group also routinely evaluates the projected and actual cash flow, including scheduled maturity of long-term debts, and continually reviews conditions in the financial markets to take initiatives to seek funds for working capital. This activity may include obtaining bank loans.

The following table represents the liquidity analysis of financial instruments as of December 31, 2013 and 2012 based on exposure on due date on undiscounted contractual maturities for all non-derivative financial assets and liabilities. The contractual maturity is based on the earliest date on which the Group may be required to pay:

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
31 DESEMBER 2013 DAN 2012 SERTA UNTUK TAHUN-
TAHUN YANG BERAKHIR PADA TANGGAL TERSEBUT
- Lanjutan

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk
AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
DECEMBER 31, 2013 AND 2012
AND FOR THE YEARS THEN ENDED
- Continued

2013						
Tingkat bunga efektif rata-rata tertimbang/ <i>Weighted average effective interest rate</i>	Dalam satu tahun/ <i>Within one year</i>	Lebih dari satu tahun tetapi tidak lebih dari lima tahun/ <i>Over one year but longer than five years</i>	Lebih dari lima tahun/ <i>Over than five years</i>	Jumlah/ <i>Total</i>		
%	USD	USD	USD	USD		
Tanpa bunga					Non-interest bearing	
Kas dan setara kas	-	2.129.600	-	-	2.129.600	Cash and cash equivalents
Piutang usaha	-	139.981.363	-	-	139.981.363	Account receivables
Piutang lain-lain	-	7.873.547	-	-	7.873.547	Others receivables
Dana perawatan pesawat dan uang jaminan		225.007.400	228.469.390	202.157.359	655.634.149	Maintenance reserved fund and security deposits
Tingkat bunga variabel					Variable interest rate	
Kas dan setara kas	0,1% - 11%	258.309.586	-	-	258.309.586	Cash and cash equivalents
Piutang lain-lain	0,1% - 11%	919.904	-	-	919.904	Others receivables
Kas yang dibatasi penggunaannya	0,51% - 4,25%	3.836.528	62.513	-	3.899.041	Restricted cash
Tingkat bunga tetap					Fixed interest rate	
Kas dan setara kas	0,1% - 11%	241.080.216	-	-	241.080.216	Cash and cash equivalents
Jumlah		<u>879.138.144</u>	<u>228.531.903</u>	<u>202.157.359</u>	<u>1.309.827.406</u>	
Tanpa bunga					Non-interest bearing	
Utang usaha	-	206.186.276	-	-	206.186.276	Trade payables
Utang lain-lain	-	16.010.192	-	-	16.010.192	Other payables
Beban akrual	-	160.967.081	-	-	160.967.081	Accrued expenses
Tingkat bunga variabel					Variable interest rate	
Pinjaman jangka panjang	1,15% - 11,15%	308.507.800	252.332.921	5.193.217	566.033.938	Long-term loans
Liabilitas sewa	1,13% - 8%	42.311.559	41.431.576	-	83.743.135	Lease liabilities
Tingkat bunga tetap					Fixed interest rate	
Pinjaman jangka panjang	1,15% - 11,15%	6.237.669	74.906.143	255.369.571	336.513.383	Long-term loans
Liabilitas sewa	1,13% - 8%	10.957.121	43.632.984	53.417.704	108.007.809	Lease liabilities
Utang bank dan lembaga keuangan	1,15% - 11,15%	41.774.848	-	-	41.774.848	Loans from banks and financial institution
Jumlah		<u>792.952.546</u>	<u>412.303.624</u>	<u>313.980.492</u>	<u>1.519.236.662</u>	Total
2012						
Tingkat bunga efektif rata-rata tertimbang/ <i>Weighted average effective interest rate</i>	Dalam satu tahun/ <i>Within one year</i>	Lebih dari satu tahun tetapi tidak lebih dari lima tahun/ <i>Over one year but longer than five years</i>	Lebih dari lima tahun/ <i>Over than five years</i>	Jumlah/ <i>Total</i>		
%	USD	USD	USD	USD		
Tanpa bunga					Non-interest bearing	
Kas dan setara kas	-	2.630.585	-	-	2.630.585	Cash and cash equivalents
Piutang usaha	-	129.471.098	-	-	129.471.098	Account receivables
Piutang lain-lain	-	3.122.588	-	-	3.122.588	Others receivables
Tingkat bunga variabel					Variable interest rate	
Kas dan setara kas	0,25% - 8%	269.564.344	-	-	269.564.344	Cash and cash equivalents
Piutang lain-lain	0,25% - 8%	220.719	-	-	220.719	Others receivables
Kas yang dibatasi penggunaannya	0,51% - 4,25%	254.147	2.085.806	-	2.339.953	Restricted cash
Tingkat bunga tetap					Fixed interest rate	
Kas dan setara kas	0,25% - 8%	66.920.131	-	-	66.920.131	Cash and cash equivalents
Dana perawatan pesawat dan uang jaminan	0,59%	193.344.404	137.945.159	143.760.966	475.050.529	Maintenance reserved fund and security deposits
Jumlah		<u>665.528.016</u>	<u>140.030.965</u>	<u>143.760.966</u>	<u>949.319.947</u>	Total
Tanpa bunga					Non-interest bearing	
Utang usaha	-	174.469.631	-	-	174.469.631	Trade payables
Utang lain-lain	-	16.669.543	-	-	16.669.543	Other payables
Beban akrual	-	169.268.165	-	-	169.268.165	Accrued expenses
Tingkat bunga variabel					Variable interest rate	
Pinjaman jangka panjang	1,32% - 7,58%	136.247.869	325.549.359	-	461.797.228	Long-term loans
Liabilitas sewa	1,13% - 8%	53.111.845	86.211.750	-	139.323.595	Lease liabilities
Tingkat bunga tetap					Fixed interest rate	
Pinjaman jangka panjang	1,32% - 7,58%	3.116.693	14.474.476	-	17.591.169	Long-term loans
Liabilitas sewa	1,13% - 8%	5.469.908	24.418.675	37.140.420	67.029.003	Lease liabilities
Utang bank dan lembaga keuangan	1,32% - 7,58%	5.913.458	-	-	5.913.458	Loans from banks and financial institution
Jumlah		<u>564.267.112</u>	<u>450.654.260</u>	<u>37.140.420</u>	<u>1.052.061.792</u>	Total

Fasilitas pembiayaan

Grup memperoleh pembiayaan dari bank dan lembaga keuangan lainnya untuk menunjang operasional dan modal kerja Grup seperti diungkapkan di Catatan 18, 23 dan 24.

Berikut komposisi fasilitas pembiayaan Grup:

	2013 USD	2012 USD
Fasilitas pembiayaan tanpa jaminan:		
- Jumlah yang digunakan	526.527.409	285.017.444
- Jumlah yang tidak digunakan	152.438.281	77.096.852
Jumlah	<u>678.965.690</u>	<u>362.114.296</u>
Fasilitas utang dengan jaminan dan tanggal jatuh tempo yang berbeda mulai tahun 2013 yang diperpanjang dengan perjanjian bersama:		
- Jumlah yang digunakan	49.431.837	128.679.634
- Jumlah yang tidak digunakan	51.161.649	26.482.923
Jumlah	<u>100.593.486</u>	<u>155.162.557</u>

(v) Risiko kredit

Risiko kredit yang dihadapi Grup adalah risiko ketidakmampuan dari pihak-pihak yang berhutang (debitur) untuk memenuhi liabilitas keuangan mereka sesuai dengan persyaratan-persyaratan yang telah disepakati bersama.

Eksposur tersebut terutama berasal dari:

- risiko pelanggan akan gagal memenuhi liabilitasnya,
- 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 liabilitas yang timbul antar maskapai penerbangan biasanya diselesaikan secara bilateral atau melalui IATA *Clearing House*. Penyelesaian dilakukan terutama dengan cara menandingkan piutang dan liabilitas secara berkala, yang menyebabkan berkurangnya risiko gagal bayar secara signifikan.

Financing facilities

The Group obtained financing facilities from banks and other financial institution for the Group's operational and working capital activities as described in Notes 18, 23 and 24.

Below is the Group's composition of financing facilities as follows:

Unsecured financing facilities:

- Amount used
- Amount unused

Total

Secured bank facilities with various maturity dated through 2013 and which maybe extended:

- Amount used
- Amount unused

Total

(v) Credit risk

The credit risk faced by the Group is the risk of inability of debtors to fulfill their financial obligations in accordance with the terms of the agreement.

This exposure derives mainly from:

- risk of customers failing to fulfill their obligations,
- risk that funds or financial instruments are not transferred by counterparties.

In most cases, sales of passenger ticket and cargo are handled by agents under the influence and auspices of IATA. These agents are connected with a clearing system for every country for settlement of passage or cargo sales. Individual agents are audited by certain clearing houses.

The credit risk from sales agents is relatively low. Except when the contract that serves as the basis for payment stipulates otherwise, claims and liabilities incurred between airlines are normally settled bilaterally or through the IATA Clearing House. Settlement is mainly done by periodically offsetting payables and receivables, which significantly reduces the risk of failure to pay.

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.

Grup melakukan hubungan usaha hanya dengan pihak ketiga yang kredibel. Semua lawan transaksi harus mendapat persetujuan sebelumnya dari manajemen sebelum kesepakatan dilakukan. Batasan lawan transaksi (jumlah dan waktu kredit) harus ditetapkan terhadap masing-masing lawan transaksi dan ditelaah secara tahunan oleh manajemen. Di samping itu, saldo piutang dimonitor secara berkelanjutan untuk mengurangi eksposur piutang bermasalah.

Nilai tercatat aset keuangan pada laporan keuangan konsolidasian dikurangi dengan pencadangan kerugian penurunan nilai yang mencerminkan eksposur maksimum risiko kredit pada tanggal pelaporan adalah sebagai berikut:

	2013	2012	
	USD	USD	
Kas dan setara kas	475.260.630	325.784.942	Cash and cash equivalents
Piutang usaha	139.981.363	129.471.098	Trade receivable
Piutang lain-lain	8.745.081	7.877.613	Other receivable
Dana peraw atan pesaw at			Maintenance reserve fund
dan uang jaminan	617.623.057	461.933.812	and security deposits
Aset lain-lain	33.164.537	31.874.533	Other assets
Jumlah	1.274.774.668	956.941.998	Total

Resiko kredit pada dana likuid terbatas karena *counterparty* adalah bank dengan peringkat kredit tinggi yang dinilai oleh lembaga pemeringkat kredit.

Transaction counterpart credit risk from investments and derivative financial instruments, arising from failure to make payments as per the contract, is relatively low because such transactions are only conducted with parties with a high credit rating.

The Group enters into business relationships only with credible third parties. All transaction counterparts must be approved in advance by the management before an agreement is made. Restrictions on transaction counterparts (amounts and periods of loans) must be stipulated for each transaction counterpart and are reviewed annually by the management. In addition, the outstanding receivables are continually monitored to reduce exposure to bad debts.

The carrying amount of financial assets recorded in the consolidated financial statements, net any of allowance for losses represents the maximum credit risk exposure at the reporting date as follows:

D. Estimasi Nilai Wajar Instrumen Keuangan

Nilai wajar instrumen keuangan yang dicatat pada biaya perolehan diamortisasi

Kecuali sebagaimana tercantum dalam tabel berikut, direksi menganggap bahwa nilai tercatat aset keuangan dan liabilitas keuangan diakui dalam laporan keuangan konsolidasian mendekati nilai wajarnya.

	2013		2012		
	Nilai tercatat/ <i>Carrying amount</i>	Nilai wajar/ <i>Fair value</i>	Nilai tercatat/ <i>Carrying amount</i>	Nilai wajar/ <i>Fair value</i>	
	USD	USD	USD	USD	
Dana peraw atan pesaw at					Maintenance reserve fund
dan uang jaminan	617.623.057	601.450.216	461.933.812	468.028.816	and security deposit
Pinjaman jangka panjang	604.695.491	601.555.736	400.947.490	401.518.540	Long-term loans
Liabilitas sewa pembiayaan	191.750.944	184.361.683	206.352.598	194.935.133	Lease liabilities
Utang obligasi	162.850.383	139.452.393	-	-	Bond payable

D. Fair Value Estimation of Financial Instruments

Fair value of financial instruments recorded as amortized cost

Except as detailed in the table below, management considers that the carrying amount of financial assets and liabilities recorded in consolidated financial statements approximately agreed the fair value.

Teknik penilaian dan asumsi yang diterapkan
untuk tujuan pengukuran nilai wajar

Nilai wajar aset keuangan dan liabilitas keuangan ditentukan sebagai berikut:

- Nilai wajar aset keuangan dan liabilitas keuangan dengan syarat dan kondisi standar dan diperdagangkan di pasar aktif ditentukan dengan mengacu pada harga pasar.
- Nilai wajar aset keuangan dan liabilitas keuangan lainnya (tidak termasuk yang dijelaskan di atas) ditentukan sesuai dengan model penentuan harga yang berlaku umum berdasarkan analisis *discounted cash flow* menggunakan harga dari transaksi pasar yang dapat diamati saat ini dan kutipan dealer untuk instrumen sejenis

Secara khusus, asumsi signifikan yang digunakan dalam menentukan nilai wajar dari liabilitas keuangan ditetapkan di bawah ini:

Pinjaman jangka panjang

Nilai wajar dari pinjaman jangka panjang untuk tahun yang berakhir 31 Desember 2013 dan 2012 diperkirakan masing-masing sebesar USD 601.555.736 dan USD 401.518.540, dengan tingkat suku bunga diskonto tahun 2013 sebesar 1,159% - 4,750% untuk USD dan 6,5% - 11,15% untuk Rupiah.

Liabilitas sewa pembiayaan

Nilai wajar dari liabilitas sewa pembiayaan untuk tahun yang berakhir 31 Desember 2013 dan 2012 diperkirakan masing-masing sebesar USD 184.361.683 dan USD 194.935.133, dengan tingkat diskonto 7,33% - 8,59% dan berdasarkan tingkat bunga Libor 3 bulan.

Utang obligasi

Nilai wajar dari utang obligasi untuk tahun yang berakhir 31 Desember 2013 diperkirakan USD 139.452.393 dengan menggunakan tingkat bunga pasar 11,15% berdasarkan Indonesia Government Bond Yield Curve.

Valuation techniques and assumptions applied
for the purposes of measuring fair value

The fair values of financial assets and financial liabilities are determined as follows:

- The fair values of financial assets and financial liabilities with standard terms and conditions and traded on active liquid markets are determined with reference to quoted market prices.
- The fair values of other financial assets and financial liabilities (excluding those described above) are determined in accordance with generally accepted pricing models based on discounted cash flow analysis using prices from observable current market transactions and dealer quotes for similar instruments.

Specifically, significant assumptions used in determining the fair value of the following financial liabilities are set out below:

Long-term loan

The fair value of long-term loan as at December 31, 2013 and 2012 are estimated to be USD 601,555,736 and USD 401,518,540 with discount rate in 2013 are estimated to 1.159% - 4.750% in USD and 6.5% - 11.15% in Rupiah.

Lease liabilities

The fair value of lease liabilities as at December 31, 2013 and 2012 are estimated to be USD 184,361,683 and USD 194,935,133 using 7.33% - 8.59% discount rates and interest Libor 3 months.

Bond payable

The fair value of bond payable as at December 31, 2013 estimated to be USD 139,452,393 million using the market interest rate of 11.15% by Indonesian Government Bond Yield Curve.

47. PERJANJIAN SEWA OPERASI

Grup mengadakan perjanjian sewa operasi antara lain:

1. Pesawat

Perusahaan sewa operasi/ <i>Lessors</i>	Aset Sewaan/ <i>Leased Assets</i>	Jatuh Tempo/ <i>Year of Maturity</i>
<u>Pesawat/ Airline</u>		
GECAS (FRANCE) SARL	1 Boeing 737-800	2016
	3 Boeing 737-800	2022
	4 Boeing 737-800	2023
	3 Boeing 737-800	2025
AABS Aviation 1 France S.A.R.L	2 Boeing 737-800	2016
GY Aviation Lease (France) SARL	2 Boeing 737-800	2022
Int'l Lease Finance Corporation (ILFC)	2 Airbus 330-200	2016
	2 Boeing 737-800	2016
	1 Boeing 737-800	2021
Nice Location SARL	1 Airbus 330-200	2016
AerCo France S.A.R.L	1 Boeing 737-300	2014
ALS France S.A.R.L.	1 Boeing 737-300	2014
	1 Boeing 737-800	2015
SARL MASA FRANCE	1 Boeing 737-800	2014
SARL MASB FRANCE	1 Boeing 737-800	2014
SARL MASC FRANCE	1 Boeing 737-800	2016
MSN 30151 Leasing France SARL	1 Boeing 737-800	2021
MSN 30155 Leasing France SARL	1 Boeing 737-800	2021
MSN 30156 Leasing France SARL	1 Boeing 737-800	2021
MSN 30157 Leasing France SARL	1 Boeing 737-800	2021
MSN 30140 Leasing France SARL	1 Boeing 737-800	2021
MSN 30141 Leasing France SARL	1 Boeing 737-800	2022
MSN 30142 Leasing France SARL	1 Boeing 737-800	2022
MSN 30143 Leasing France SARL	1 Boeing 737-800	2022
Biarritz Location S.A.R.L	1 Airbus 330-200	2016
BANK OF UTAH	2 Boeing 737-800	2020
BBAM Aircraft Holding 121 SARL	1 Boeing 737-800	2020
BBAM Aircraft Holding 122 SARL	1 Boeing 737-800	2020
CIT Aerospace International (France) SARL	1 Boeing 737-800	2022
Trojan Aircraft Leasing (France) SARL	1 Airbus 330-200	2025
	2 Boeing 737-800	2017

47. OPERATING LEASE AGREEMENTS

The Group entered into the following operating lease agreements:

1. Aircraft

Perusahaan sewa operasi/ Lessors	Aset Sewaan/ Leased Assets	Jatuh Tempo/ Year of Maturity
<u>Pesawat/ Airline</u>		
La Victoire 3 Holding SARL	1 Boeing 737-800	2017
Centennial Aviation (France) 2, SARL	1 Airbus 330-200	2020
	1 Airbus 330-200	2021
MITSUBISHI France S.A.S	3 Boeing 737-800	2022
PEMBROKE LEASE FRANCE SAS	1 Boeing 737-800	2023
	4 Boeing 737-800	2022
	4 Boeing 737-800	2020
	1 Boeing 737-800	2021
	1 Boeing 737-800	2019
ICIL Paris (A Limited Liability Company)	1 Boeing 737-800	2018
BBAM Aircraft Holding 129 SARL	1 Boeing 737-800	2022
BBAM Aircraft Holding 130 SARL	1 Boeing 737-800	2022
AWAS 1214 S.A.R.L.	1 Airbus 330-200	2021
AWAS 29928 SARL	1 Boeing 737-800	2017
AWAS 29929 SARL	1 Boeing 737-800	2017
AWAS (France) Two SARL	2 Boeing 737-800	2023
ALC A332 1288, LCC	1 Airbus 330-200	2024
Java Aircraft Leasing (France) SARL	1 Airbus 330-200	2024
NAC Aviation France 1 SAS	2 Bombardier CRJ-1000	2024
	5 Bombardier CRJ-1000	2025
SMBC Aviation Capital Paris Leasing 1 SARL	2 Boeing 737-800	2025
ACG Acquisition 38884 LLC	1 Boeing 737-800	2025
ACG Acquisition 38885 LLC	1 Boeing 737-800	2025
Salwa Aircraft Leasing (One) Limited	2 Boeing 777-300	2025
Gold Coast Aircraft Leasing	1 Airbus 330-300	2025
Sailes 4, LLC	2 Boeing 777-300	2025
NAC Aviation France 2 SAS	2 ATR 72-600	2025
ALC B738 41310, LLC	1 Boeing 737-800	2025
ALC B738 41312, LLC	1 Boeing 737-800	2025
Sumatra Aircraft Leasing (France) SARL	1 Airbus 330-200	2025
Wells Fargo Bank Northwest	1 Airbus 320-200	2018
ACG Acquisition XX LLC	1 Airbus 320-200	2018
ILFC France SARL	1 Airbus 320-200	2018
ILFC France SARL	1 Airbus 320-200	2019
ALS France SARL	3 Airbus 320-200	2016
Whitney France Leasing SARL	1 Airbus 320-200	2019
BOC Aviation (France) SARL	1 Airbus 320-200	2018
SMBC Aviation Capital Limited	2 Airbus 320-200	2024
SMBC Aviation Capital Limited	2 Airbus 320-200	2025
Centennial Aviation (France) 2 SARL	3 Airbus 320-200	2024
Gecas France	6 Airbus 320-200	2025

2. Mesin

2. Engine

Perusahaan sewa operasi/ Lessors	Aset Sewaan/ Leased Assets	Jatuh Tempo/ Year of Maturity
<u>Mesin / Engine</u>		
Aviation Lease Finance	1 Mesin Boeing B747-400	2014
Engine Lease Finance Corp.	1 Mesin Boeing B737-800	2017
GECAS (France) S.A.R.L	2 Mesin Boeing B737-800	2021
	1 Mesin Boeing B737-800	2022
	1 Mesin Boeing B777-300	2020
Willis Lease Finance	2 Mesin Boeing B737-300	2014
	1 Mesin Boeing B747-400	2014

Pembayaran Sewa Operasi

Total komitmen sewa adalah sebagai berikut:

	Pembayaran sewa operasi masa depan/ <i>Future lease payments</i>	
	2013	2012
	USD	USD
Dalam satu tahun	581.065.537	374.493.616
Lebih dari satu tahun tapi tidak lebih dari lima tahun	2.108.428.274	1.318.832.678
Lebih dari lima tahun	2.333.773.641	1.131.273.419
Jumlah	5.023.267.452	2.824.599.713

Uang Jaminan

Grup diharuskan untuk membayar uang jaminan atas kewajiban Perusahaan terhadap pembayaran sewa. Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, saldo uang jaminan masing-masing sebesar USD 144.443.468 dan USD 111.254.884 (Catatan 11).

Dana Perawatan Pesawat

Sesuai dengan perjanjian sewa operasi untuk pesawat, Perusahaan diharuskan untuk membayar dana perbaikan dan pemeliharaan untuk pesawat yang disewa kepada lessor.

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.

Operating Rental Payments

Total rental commitments are as follows:

Within one year
Over one year but not longer than five years
Over five years
Total

Security Deposits

The Group is required to pay security deposits that will serve as guarantee for the payment of the Company's obligations. As of December 31, 2013 and 2012, the balance of the security deposits amounted to USD 144,443,468 and USD 111,254,884, respectively (Note 11).

Maintenance Reserve Funds

Based on operating lease arrangements for aircrafts, the Company is required to pay maintenance and repair reserve funds for the leased aircraft to the lessors.

Maintenance reserve funds are based on the use of the aircraft during the lease term consisting of reserves funds for airframe structure maintenance, engine performance restoration maintenance, engine life limited parts maintenance, landing gear maintenance and Auxiliary Power Unit (APU) maintenance.

During the lease term, the Company is obliged to maintain and repair the airframes, engines, APU and all the parts in accordance with agreed standard. The maintenance and repair work on the airframes, engines and other part, or engines will be regularly performed by authorized maintenance repair and overhaul companies (MRO). Based on the lease agreement, the Company will be entitled to its reimbursement of applicable maintenance and repair reserve funds after the work is completed and the workshop company releases the airframe, engine, landing gear or APU, by submitting invoices and proper documentation within certain days after the completion of the work.

Up to the termination date, the Company shall have the obligation to pay contribution into the reserve funds, and any outstanding reimbursable expenses shall be reviewed and disbursed, provided no default occurred. Depending on the specific agreements, the lessor may or may not retain the remaining balance of the maintenance reserve funds.

Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, saldo dana perawatan pesawat masing-masing sebesar USD 473.179.589 dan USD 350.678.928.

Jual dan sewa kembali

Perusahaan mencatat pendapatan ditangguhkan atas transaksi jual dan sewa kembali pesawat. Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, jumlah pendapatan ditangguhkan setelah dikurangi nilai amortisasi masing-masing sebesar USD 22.720.707 dan USD 5.014.143.

3. Sewa Operasi Non Pesawat

- a. Pada tanggal 25 Januari 2008, GMFAA mengadakan Perjanjian Pemanfaatan Tanah dan Konsesi Usaha dengan PT Angkasa Pura II (Persero) 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.
- b. GMFAA juga mengadakan perjanjian sewa operasi peralatan operasional, koneksi internet, dan lainnya dengan beberapa pihak.
- c. Perusahaan mengadakan perjanjian pemanfaatan tanah di Bandara Soekarno-Hatta seluas 6.246 m² dengan PT Angkasa Pura II (Persero), 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 di atasnya diserahkan kepada PT Angkasa Pura II.

On December 31, 2013 and 2012, aircraft maintenance reserve funds amounted to USD 473,179,589 and USD 350,678,928, respectively.

Sale and leaseback

The Company recognized deferred income from sale and leaseback of aircrafts. As of December 31, 2013 and 2012, the outstanding deferred income net of the related amortization amounted to USD 22,720,707 and USD 5,014,143, respectively.

3. Non Aircraft Operating Lease

- a. On January 25, 2008, GMFAA entered into Land Utilization and Business Concession Agreements with PT Angkasa Pura II (Persero) in relation to land utilization measuring approximately 900,000 square meters used for aircraft maintenance business activities in Soekarno-Hatta Airport, Cengkareng, Tangerang. The term of this agreement is effective until December 31, 2011, with compensation and concession based on agreed tariffs. GMFAA is obliged to provide bank guarantee issued by general bank to secure the payment of such compensation. The term of such guarantee is 1 year and renewable annually until the expiration of the agreement.
- b. GMFAA also entered into operating lease agreements of operational equipment, internet connection, and others with several parties.
- c. The Company entered into an agreement for utilization of 6,246 square meters of land at the Soekarno-Hatta Airport with PT Angkasa Pura II (Persero), for 30-year period until September 30, 2021. The land is used for the purpose of cargo office building. The compensation for the use of the land is Rp 800 per square meter per month or a total of Rp 1,798,848,000, which is subject for review every 5 years. A deposit of 10% or Rp 179,884,800 was also paid. Payment of Rp 53,965,440 is made annually.

At the expiration of the agreement, the Company will return the land and all the facilities to PT Angkasa Pura II.

Perusahaan juga mengadakan perjanjian pemanfaatan tanah di Bandara Soekarno-Hatta seluas 164.742 m² dengan PT Angkasa Pura II (Persero), untuk jangka waktu 20 tahun yang berakhir 31 Desember 2011. Perusahaan membangun gedung perkantoran di atas tanah tersebut. Sampai dengan tanggal laporan keuangan konsolidasian, perpanjangan perjanjian tersebut masih dalam proses finalisasi.

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:

	2013	2012
	USD	USD
Dalam satu tahun	1.940.614	2.460.575
Lebih dari satu tahun tapi tidak lebih dari lima tahun	4.997.221	6.356.732
Lebih dari lima tahun	7.583.167	9.616.307
Jumlah	14.521.002	18.433.614

The Company also entered into an agreement with PT Angkasa Pura II (Persero) for the use of another parcel of land with an area of 164,742 square meters at the Soekarno-Hatta Airport, for a period of 20 years until December 31, 2011. The Company constructed on such land the office building. As of the issuance date of the consolidated financial statements, the extension agreement is under finalization process.

The operating lease agreements contain option to renew the lease term. The Company does not have an option to purchase the lease asset at the expiry of the lease term. The lease agreements include certain conditions that may cause the leases to be terminated prior to the expiry of the lease terms.

Total of other lease commitments is as follows:

48. IKATAN

a. Pembelian Pesawat

(i). Pesawat Boeing 777-300ER

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 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 sepuluh pesawat jenis B 777-200ER/ 300ER/200LR.

48. COMMITMENTS

a. Purchase of Aircrafts

(i). Boeing 777-300ER Aircraft

Based on Purchase Agreement No. 1938 dated June 4, 1996, which had been amended several times, most recently by Supplemental Agreement No. 4 dated December 29, 2005, the Company entered into a contract to purchase 6 Boeing 777-200ER with basic price of USD 198,192,610. The price of the aircrafts will be determined at the time of delivery by calculating the price adjustments in accordance with the agreement. Delivery was scheduled within the period of June 2010 up to August 2011.

However, based on confirmation from The Boeing Company No. 6-1176-DJH-1049R-1, dated March 30, 2007, the purchase of 6 Boeing 777-200ER was replaced with purchase of 10 Boeing 787 and will be delivered April 2014 up to July 2015. The confirmation is preceded by the Boeing's offering to renew the Purchase Agreement No.1938 into purchase of ten B 777-200ER/300ER/200LR aircrafts.

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 sepuluh (10) pesawat B 777-300 ER adalah USD 251.397.000.

Sehubungan dengan penambahan row pada *First Class seat* pada pesawat B777 yang mengakibatkan perubahan jadwal pengiriman pesawat pertama B777 dari bulan Mei 2013 menjadi bulan Juni 2013. Pada 23 April 2012, Perusahaan telah menandatangani *Supplemental Agreement* No. 10 atas *Purchase Agreement* No. 1938 dengan The Boeing Company.

Pada tanggal 23 Mei 2012, Perusahaan dan The Boeing Company menandatangani *Supplemental Agreement* No. 11 atas *Purchase Agreement* No. 1938 sehubungan dengan finalisasi konfigurasi pesawat B777.

Pada tanggal 6 Juli 2012, Perusahaan dan The Boeing Company menandatangani *Supplemental Agreement* No. 12 atas *Purchase Agreement* No. 1938 sehubungan dengan percepatan pengiriman pesawat B777 dari Januari 2014 menjadi Oktober 2013, perubahan tabel harga serta perubahan formula penghitungan. Perusahaan mengadakan perjanjian jual dan sewa balik dengan Alafco dan Gugenheim atas 4 pesawat. Harga jual ditentukan pada saat kedatangan pesawat.

Pada tahun 2013, sebanyak 4 pesawat Boeing 777-300ER yang telah diikat dengan perjanjian jual dan sewa balik telah dikirim, dengan jangka waktu sewa 12 tahun dan diklasifikasikan sebagai sewa operasi.

Pembayaran uang muka untuk pembelian pesawat dilakukan secara bertahap mulai dari saat penandatanganan nota kesepahaman penandatanganan perjanjian, yaitu 30 atau 24 bulan sampai dengan 6 bulan sebelum pengiriman. Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, jumlah uang muka pembelian pesawat yang telah dibayarkan masing-masing berjumlah USD 219.297.500 dan USD 279.424.180.

In response to the offer, the Company plans to increase the number of units purchased from 6 aircrafts B777-200 into 10 aircrafts B777-300ER by submitting *Supplemental Agreement* No. 5 to *Purchase Agreement* No. 1938. Through *Supplemental Agreement* No. 9 to *Purchase Agreement* No. 1938, the schedule for aircraft delivery was revised from an original date starting August 2012 and changed to May 2013 until January 2016. The aircraft basic price for ten (10) B777-300 ER aircraft is USD 251,397,000.

In relation with the addition of additional rows in First Class seat on B777 aircrafts which caused a change in delivery schedule of the first B777 aircraft from May 2013 to June 2013. On April 23, 2012, the Company signed *Supplemental Agreement* No. 10 to *Purchase Agreement* No. 1938 with The Boeing Company.

On May 23, 2012, the Company and The Boeing Company executed *Supplemental Agreement* No. 11 to *Purchase Agreement* No. 1938 with regard to the finalisation of B777 aircraft configuration.

On July 6, 2012, the Company and The Boeing Company executed *Supplemental Agreement* No. 12 to *Purchase Agreement* No. 1938 with regard to the acceleration of the delivery of B777 aircraft from January 2014 to October 2013, revision of the pricing table and the change of calculation formula. The Company entered into a sale and leaseback with Alafco and Gugenheim for 4 aircrafts. The selling price is determined at the time of arrival of aircraft.

In 2013, 4 Boeing 777-300ER aircraft under sale and leaseback agreement has been delivered, with 12 years lease period and classified as operating lease.

Advance payments for acquisition of aircrafts were made in stages starting from the signing of the memorandum of understanding until the signing of the agreement, ie. 30 or 24 months up to 6 months prior to aircraft delivery. At December 31, 2013 and 2012, the amount of advances for purchase of aircrafts that has been paid amounted to USD 219,297,500 and USD 279,424,180, respectively.

(ii). Pesawat Boeing 737-800

Perusahaan juga melakukan *Purchase Agreement* No. 2158 tanggal 19 Juni 1998 untuk pembelian 18 pesawat Boeing 737-800, 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 Pebruari 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 9 Pesawat. Harga jual ditentukan pada saat kedatangan pesawat.

Pada tahun 2013, sebanyak 1 pesawat Boeing 737-800 yang telah diikat dengan perjanjian jual dan sewa balik telah dikirim, dengan jangka waktu sewa 10 tahun dan diklasifikasikan sebagai sewa operasi.

Pada tahun 2012, sebanyak 4 unit pesawat Boeing 737-800 yang telah diikat dengan perjanjian jual dan sewa balik telah dikirim, dengan jangka waktu sewa 10 tahun dan diklasifikasikan sebagai sewa operasi.

Pembayaran uang muka untuk pembelian pesawat dilakukan secara bertahap mulai dari saat penandatanganan nota kesepahaman penandatanganan perjanjian, yaitu 30 atau 24 bulan sampai dengan 6 bulan sebelum pengiriman. Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, jumlah uang muka pembelian pesawat yang telah dibayarkan masing-masing berjumlah USD 9.664.720 dan USD 14.771.356.

(iii). Pesawat Airbus A-330-300

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.

(ii). Boeing 737-800 Aircraft

The Company also entered into *Purchase Agreement* No. 2158 dated June 19, 1998 for the purchase of 18 Boeing 737-800, which had been amended several times, most recently by *Supplemental Agreement* No. 8 dated January 18, 2010, whereby the Company increased the number of units purchased into 25 Boeing 737-800 aircrafts with basic price of USD 67,518,600. The price of the aircraft will be determined at the time of delivery by calculating the price adjustments in accordance with the agreement. Delivery of the aircrafts is within the period of June 2009 up to February 2016. In relation to these scheduled deliveries, during 2009 and 2010, the Company entered into a sale and leaseback with Dubai Aerospace Enterprise (DAE) for 8 aircrafts and MCAP for 3 aircrafts and Pembroke Lease Finance SAS for 9 aircrafts. The selling price is determined at the time of arrival of aircraft.

In 2013, 1 aircraft of Boeing 737-800 under sale and leaseback agreement has been delivered, with 10 years lease period and classified as operating lease.

In 2012, 4 units of Boeing 737-800 aircraft under sale and leaseback agreement has been delivered, with 10 years lease period and classified as operating lease.

Advance payment for the purchase of aircrafts were made in stages starting from the signing of a memorandum of understanding until signing of the agreement, ie. 30 or 24 months up to 6 months prior to aircraft delivery. At December 31, 2013 and 2012, the amount of advance for purchase of aircrafts that has been paid amounted to USD 9,664,720 and USD 14,771,356, respectively.

(iii). Airbus A-330-300 Aircraft

On November 4, 1989, the Company entered into a *Purchase Agreement* with Airbus for the purchase and delivery of 9 Airbus A-330-300 aircrafts. The Company has received 6 of the aircrafts but has sought rolling extension for the delivery of the final 3 aircrafts, in which based on a *Side Letter* dated December 21, 1995, the final delivery of 3 aircrafts was scheduled in July 1998, August 1998 and January 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.

Pada bulan Juli 2011 Perusahaan dan Airbus menandatangani *Amendment* No. 3 atas Perjanjian Pembelian pesawat sebelumnya Melalui Perjanjian tersebut Perusahaan menggantikan 3 dari pemesanan 6 pesawat Airbus A330-200 menjadi Airbus A330-300 dan membeli tambahan 4 pesawat Airbus A330-300.

Pada tanggal 19 Desember 2011, Perusahaan dan Airbus menandatangani *Amendment* No. 4, 5 dan 6 atas *Purchase Agreement* dimana Perusahaan melakukan pembelian 11 (sebelas) Airbus tipe A330-300 dan 3 (tiga) Airbus tipe A330-200F.

Perusahaan mengadakan perjanjian jual dan sewa balik dengan Airastle atas 4 pesawat. Harga jual ditentukan pada saat kedatangan pesawat.

Pada tahun 2013, sebanyak 2 pesawat Airbus A-330-200 dan 1 pesawat Airbus A-330-300 yang telah diikat dengan perjanjian jual dan sewa balik telah dikirim, dengan jangka waktu sewa 12 tahun dan diklasifikasikan sebagai sewa operasi.

Pembayaran uang muka untuk pembelian pesawat dilakukan secara bertahap mulai dari saat penandatanganan nota kesepahaman penandatanganan perjanjian, yaitu 30 atau 24 bulan sampai dengan 6 bulan sebelum pengiriman. Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, jumlah uang muka pembelian pesawat yang telah dibayarkan masing-masing berjumlah USD 189.873.807 dan USD 151.389.855.

These deliveries have not taken place because the Company has not reached any subsequent formal agreement with Airbus in relation to its obligation under the Purchase Agreement for the delivery of the remaining 3 Airbus A-330-300 aircrafts. Based on side letter dated November 9, 2009, delivery of the remaining 3 Airbus A-330-300 was replaced with 6 Airbus A-330-200 with delivery schedule starting in October 2012 until October 2014. The aircraft basic price for 6 aircraft A-330-200 amounted to USD 173,949,317.

On July 2011 the Company and Airbus signed Amendment No. 3 related to Purchase Agreement. Under this agreement, the Company replaced 3 of remaining 6 Airbus A330-200 into A330-300 and purchased additional 4 Airbus A330-300.

On December 19, 2011, the Company and Airbus signed Amendment No. 4, 5 and 6 to the Purchase Agreement. Under those agreement the Company purchase 11 (eleven) Airbus aircraft type A330-300 and 3 (three) aircraft type A330-200F.

The Company entered into a sale and leaseback with Airastle for 4 aircrafts. The selling price is determined at the time of arrival of aircraft.

In 2013, 2 aircraft Airbus A-330-200 and 1 aircraft Airbus A-330-300 has been delivered which is under sale and leaseback agreements, with a lease term of 12 years and are classified as operating leases.

Advance payment for purchase of aircrafts were made in stages starting from the signing of the memorandum of understanding until the signing of the agreement, ie. 30 or 24 months up to 6 months prior to aircraft delivery. At December 31, 2013 and 2012, the amount of advance for purchase of aircrafts that has been paid amounted to USD 189,873,807 and USD 151,389,855, respectively.

(iv). Pembelian Pesawat Airbus A320-200

Pada tanggal 2 Agustus 2011 Perusahaan dan Airbus menandatangani Perjanjian Pembelian pesawat A320-200 untuk pembelian 25 pesawat Airbus tipe A320-200. Jadwal pengiriman mulai 2014 sampai dengan 2018. Harga dasar pesawat masing-masing adalah USD 83.041.000. Terkait dengan pembelian pesawat ini Perusahaan juga menandatangani Perjanjian dengan CFM International untuk pengadaan mesin tipe CFM56-5B4 untuk 15 (lima belas) pesawat A320-200 dan mesin tipe Leap-X1A26 untuk 10 (sepuluh) A320 NEO aircraft.

Pada Juli 2012, Perusahaan dan Airbus SAS menandatangani *Amendment No. 1 to the Purchase Agreement A320* tentang pelaksanaan opsi untuk menambah jumlah pesawat yang dibeli yaitu sebanyak 25 pesawat.

Pembayaran uang muka untuk pembelian pesawat dilakukan secara bertahap mulai dari saat penandatanganan nota kesepahaman penandatanganan perjanjian, yaitu 30 atau 24 bulan sampai dengan 6 bulan sebelum pengiriman. Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, jumlah uang muka pembelian pesawat yang telah dibayarkan masing-masing berjumlah USD 73.273.288 dan USD 44.217.895.

(v). Pembelian Pesawat Bombardier CRJ1000 NextGen Series Aircraft

Pada tanggal 18 Desember 2011, Perusahaan dan Bombardier Aerospace telah menandatangani Proposal untuk pembelian pasti (firm) atas 6 (enam) pesawat dan memiliki opsi membeli sebanyak 18 (delapan belas) CRJ1000 NextGen Series.

Pada tanggal 13 Pebruari 2012 Perusahaan dan Nordic Aviation Capital A/S telah menandatangani "Letter of Intent" sehubungan dengan sewa 12 (dua belas) pesawat CRJ1000 NextGen.

Aircraft Lease Agreement sebagai dasar pelaksanaan sewa 12 (dua belas) pesawat Bombardier CRJ1000 NextGen dimaksud tandatangani Perusahaan dan Nordic Aviation Capital A/S pada tanggal 19 Juni dan 25 Juni 2012.

(iv). Purchase of Airbus A320-200 Aircrafts

On August 2, 2011 the Company and Airbus signed an Agreement for the purchase of 25 Airbus Aircraft type A320-200. Delivery schedule begins in 2014 until 2018. The base price of each aircraft is USD 83,041,000. Related to this aircraft purchase, the Company also signed an agreement with CFM International for the procurement of engine type CFM56-5B4 for 15 (fifteen) A320-200 aircrafts and engine type Leap-X1A26 for 10 (ten) A320 NEO aircrafts.

In July 2012, the Company and Airbus SAS signed Amendment No. 1 to the Purchase Agreement of A320 with regards to exercise of an option to increase the number of aircrafts purchased to 25 aircrafts.

Advance payment for the purchase of aircrafts were made in stages starting from the signing of the memorandum of understanding until the signing of the agreement, ie. 30 or 24 months up to 6 months prior to aircraft delivery. At December 31, 2013 and 2012, the amount of advance for purchase of aircrafts that has been paid amounted to USD 73,273,288 and USD 44,217,895, respectively.

(v). Purchase of Bombardier CRJ1000NextGen Series Aircraft

On December 18, 2011, the Company and Bombardier Aerospace signed a proposal for a firm commitment to purchase 6 (six) aircrafts and option to purchase 18 (eighteen) CRJ1000 NextGen Series.

On February 13, 2012, the Company and Nordic Aviation Capital A/S signed "Letter of Intent" regarding lease of 12 (twelve) CRJ1000 NextGen aircrafts.

Aircraft Lease Agreement as a basis of the implementation of such 12 (twelve) Bombardier CRJ1000 NextGen aircrafts lease was signed between the Company and Nordic Aviation Capital A/S on June 19 and June 25, 2012.

Pembayaran uang muka untuk pembelian pesawat dilakukan secara bertahap mulai dari saat penandatanganan nota kesepahaman penandatanganan perjanjian, yaitu 30 atau 24 bulan sampai dengan 6 bulan sebelum pengiriman. Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, jumlah uang muka pembelian pesawat yang telah dibayarkan masing-masing berjumlah USD 4.467.371 dan USD 7.354.133.

Advance for purchase of aircraft were made in stages starting from the signing of the memorandum of understanding, i.e. 30 or 24 months up to 6 months prior to aircraft delivery. At December 31, 2013 and 2012, the amount of advance for purchase of aircrafts that has been paid amounted to USD 4,467,371 and USD 7,354,133, respectively.

(vi). Pembelian Pesawat ATR 72-600

(vi). Purchase of ATR 72-600 Aircrafts

Pada tanggal 7 Pebruari 2013, CI dan Avions De Transport Regional G.I.E. ("ATR") menandatangani Letter Of Intent ("LOI") sehubungan dengan pembelian 25 (dua puluh lima) pesawat New ATR 72-600 dan opsi membeli sampai dengan 25 (dua puluh lima) Pesawat New ATR 72-600. Jadwal pengiriman mulai September 2013 sampai dengan Desember 2015 untuk pesawat yang dibeli, dan Pebruari 2016 sampai dengan Agustus 2018 untuk pesawat opsi. Harga dasar masing-masing pesawat adalah USD 19.180.000. Pada tanggal 15 Pebruari 2013, CI telah melakukan pembayaran uang Muka Pembelian Pesawat sebesar USD 2.418.000.

On February 7, 2013, CI and Avions De Transport Regional G.I.E ("ATR") signed Letter of Intent ("LOI") regarding the purchase of 25 (twenty five) New ATR 72-600 aircrafts and option to purchase up to 25 (twenty five) New ATR 72-600 aircrafts. Delivery schedule will begin in September 2013 until December 2015 for purchased aircrafts, and February 2016 until August 2018 for option aircrafts. The base price of each aircraft is USD 19,180,000. On February 15, 2013, CI has paid USD 2,418,000 as pre-delivery payment.

Pada tanggal 6 September 2013 telah dilakukan pengalihan kepemilikan atas pembelian tersebut kepada PT Garuda Indonesia.

On September 6, 2013, the ownership of the aircraft purchase agreement has been transferred to PT Garuda Indonesia.

b. Perjanjian *Pooling* Komponen dengan SR Technics Switzerland ("SR Technics")

b. Component Pooling Agreement with SR Technics Switzerland ("SR Technics")

Perusahaan mengadakan perjanjian *component pooling* A-330 dengan SR Technics. Perusahaan berpartisipasi sebagai anggota pool A-330 untuk menggunakan persediaan komponen 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 pesawat Perusahaan di Jakarta atau pada *line station*-nya.

The Company entered into a component pooling agreement for A-330 with SR Technics. As a participant to the A-330 pool, the Company is allowed to use A-330 components which are available in the main storage at Zurich. The Company also has the right to ask SR Technics to provide temporary services, field assistance team or other special services, as well as technical and administrative training in the Company's maintenance facility in Jakarta or in any other line stations of SR Technics.

Perjanjian ini telah diperpanjang beberapa kali dengan amendemen terakhir. Setelah tanggal tersebut, 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.

This agreement has been extended several times with the latest amendment, relating to each party may cancel the agreement by giving to the other party 6 months notice. The corresponding pooling expense is determined according to the tariff applied to the components used.

Perusahaan juga melakukan perjanjian *critical spare* untuk jenis pesawat Boeing 737-800 dengan SR Technics melalui memorandum of understanding tanggal 25 February 2011.

Perusahaan juga berhak meminta SR Technic untuk melakukan pengujian, perbaikan, *overhaul* dan modifikasi atas komponen-komponen tersebut.

c. Perjanjian Sistem Layanan Penumpang

Pada tanggal 20 April 2012, Perusahaan dan Amadeus IT Group, S.A, menandatangani Service Agreement for Passenger Service Systems, untuk sistem layanan penumpang (*Passenger Services Systems (PSS)*) "Amadeus Altéa". Sistem ini merupakan platform sistem yang digunakan oleh maskapai-maskapai penerbangan di aliansi global "Sky Team", sehingga sistem Garuda akan terhubung (*connected*) dengan maskapai penerbangan anggota *SkyTeam* lainnya.

d. Perjanjian dengan Rolls Royce.

Pada bulan Juli 2012, Perusahaan dan Rolls Royce menandatangani beberapa perjanjian yaitu:

- (i). *Product Agreement* sehubungan dengan *Trent 772B* dan *Trent 772C engines* DEG 6159.
- (ii). *Supplementary Financial Assistance Agreement* dengan *Rolls Royce* terkait *Trent 772B* dan *Trent 772C engines* DEG 6734.
- (iii). *Total Care Service Agreement relating to Trent 772B engines* DEG 6584.
- (iv). *Thrust Upgrade Offer for Garuda Indonesia* sehubungan dengan penawaran *upgrade thrust*.

Perjanjian tersebut diatas terkait dengan perawatan *engine* dengan konsep *prognostic maintenance* untuk *engine* tipe TRENT 700 (engine Airbus A330), dimana metode perawatan *engine* yang dimaksud dilakukan secara keseluruhan dari mulai pemantauan *engine* selama beroperasi (*On-wing Health Monitoring*) hingga perencanaan *overhaul* engine dan pengerjaan *overhaul*.

The Company also entered into a critical spare component agreement for Boeing 737-800 aircraft component with SR Technics with memorandum of Understanding dated February 25, 2011.

The Company also has the right to ask SR Technics to perform test repair, overhaul and modification of the component.

c. Service Agreement for Passenger Service Systems

On April 20, 2012, the Company and Amadeus IT Group, S.A, signed Service Agreement for Passenger Service Systems, for "Amadeus Altéa" Passenger Services Systems (PSS). This system is a platform system which is used by airlines which are members of "Sky Team" global alliance, so that Garuda system shall be connected with other Sky Team members.

d. Agreements with Rolls Royce.

In July 2012, the Company and Rolls Royce executed the following agreements:

- (i). Product Agreement relating to *Trent 772B* and *Trent 772C engines* DEG 6159.
- (ii). Supplementary Financial Assistance Agreement relating to *Trent 772B* and *Trent 772C engines* DEG 6734.
- (iii). Total Care Service Agreement relating to *Trent 772B engines* DEG 6584.
- (iv). Thrust Upgrade Offer agreement with regards to Airbus offer on thrust upgrade.

The above-mentioned agreements are related to engine maintenance with prognostic maintenance concept for TRENT 700 engine type (engine Airbus A330), where the engine treatment method is performed in its entirety from start of monitoring engine during operation (on-wing Health Monitoring) to engine overhaul planning and execution overhaul.

e. Perjanjian pemasangan *galley* pada A330-200

Perusahaan menandatangani perjanjian dengan BE Aerospace sehubungan dengan pemasangan *galley* pada pesawat Airbus 330-200. Perusahaan juga menandatangani *General Terms Agreement For The Purchase Of Aircraft Galley Insert For 3 X A330 BFE Program* dengan Driessen Aircraft Interiors Systems (Europe) BV sehubungan dengan pembelian *galley* untuk 3 (tiga) pesawat Airbus 330 dengan nilai EUR 938.050 per pesawat. Jangka waktu pemasangan *galley* A330-200 adalah sampai dengan sebelum *on dock date* seperti yang telah ditetapkan oleh Airbus yaitu tahun 2013.

f. Perjanjian dengan General Electric (GE)

Pada bulan Juni 2012, Perusahaan menandatangani *General Terms Agreement* dengan GE terkait dengan suku cadang, peralatan/*tooling*, publikasi dan pelatihan sehubungan dengan mesin pesawat jenis GE90-115B dan CF34-8C.

g. Perjanjian *Sub-distribution* dengan Abacus International Pte., Ltd

ADSI, entitas anak, 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, jadwal 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.

e. Agreement for installing galley in A330-200

The Company entered into an agreement with BE Aerospace with regards to galley installation on Airbus 330-200 aircraft. The Company also entered into General Terms Agreement For The Purchase Of Aircraft Galley Installation For 3 X A330 BFE Program with Driessen Aircraft Interiors Systems (Europe) BV regarding the purchase of aircraft galley for 3 (three) Airbus 330 aircrafts with a value of EUR 938,050 per aircraft. Installation period of galley for A330-200 is up to before on dock date as specified by Airbus in 2013.

f. Agreement with General Electric (GE).

In June 2012, the Company executed General Terms Agreement with GE related to spare part, tooling, publication, training regarding engine model GE90-115B and CF34-8C.

g. The Sub-distribution Agreement with Abacus International Pte., Ltd

ADSI, a subsidiary, entered into the sub-distribution agreement with Abacus International Pte., Ltd (formerly Abacus Distribution Systems Pte., Ltd), Singapore (AIPL) effective since April 11, 1995. Under this agreement, AIPL grants ADSI an exclusive sub-license to operate its own marketing and distribution of computer reservation systems (Abacus Systems) in Indonesia territory. This system incorporate a software package which performs various function, including real-time air line seat reservation, schedules/booking for a variety of air, car and hotel service, automated ticketing and fare display. The agreement shall remain valid, except for early termination as stipulated in the agreements.

In return for each net booking made by a subscriber through the Abacus Systems for any travel product offered in the system, AIPL shall pay a certain fee to ADSI as stipulated in the agreement.

Effective from February 1, 2009, such fee is at 25% of the 2009 basic rates payable by airline per net segment for air bookings made by subscribers after deducting certain expenses as stipulated in the agreement.

- h. GMFAA melakukan perjanjian jangka panjang untuk pemeliharaan dan perbaikan dengan beberapa *airline*

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. GMFAA memperoleh pendapatan atas jasa ini sesuai tarif yang disepakati dalam perjanjian.

- i. Pada tanggal 16 Desember 2013, GMFAA mengadakan perjanjian dengan PT Bank Syariah Mandiri mengenai pemberian fasilitas Ijarah Muntahia Bit-Tamlik dengan jangka waktu 8 tahun. Fasilitas ini ditujukan untuk penyewaan peralatan test cell untuk perawatan dan perbaikan besar Industrial Gas Turbine Engine (IGTE) *Oil Company*. GMFAA mendapatkan fasilitas maksimal sebesar USD 9.562.955.

- j. *Commodity Call option* atas bahan bakar untuk penerbangan

Perusahaan melakukan transaksi lindung nilai untuk meminimalkan risiko kenaikan harga bahan bakar penerbangan regular dan penerbangan haji 2013 dengan tujuan dan strategi manajemen risiko untuk mengantisipasi adanya risiko kenaikan harga bahan bakar pesawat (jet fuel) pada penerbangan regular dan penerbangan haji tahun 2013.

Tipe dari transaksi lindung nilai yang dilakukan adalah lindung nilai arus kas dengan sifat risiko yang dilindung nilai adalah lindung nilai harga bahan bakar sebesar USD 121-122 untuk penerbangan regular dan sebesar USD 115-119 untuk penerbangan haji.

Item yang dilindungi adalah pemakaian biaya bahan bakar penerbangan regular flight untuk periode April sampai dengan Desember 2013 dan untuk penerbangan haji untuk periode September sampai dengan Nopember 2013.

Instrumen lindung nilai yang digunakan oleh Perusahaan adalah Platts Jet/Kero *Sing – Asian Close*.

Perusahaan mengakui beban premi instrument derivative sebesar USD 6.528.600 untuk tahun 2013 dan USD 5.361.580 untuk tahun 2012.

- h. GMFAA entered into a long-term contract for maintenance and repair of aircrafts

GMFAA entered into a long-term contract for maintenance and repair of aircraft with PT Sriwijaya Air, Hellenic Imperial Airways, Yemen Airways, International Air Parts Pty Ltd, Gatewick Aviation Service, and Southern Air. GMFAA earns revenue for these services according to rates agreed in the contract.

- i. On December 16, 2013, GMFAA entered into an agreement with PT Bank Syariah Mandiri regarding Ijarah Muntahia Bit - Tamlik facility with terms of 8 years. This facility is used for the rental of test cell equipment for maintenance and overhaul of Industrial Gas Turbine Engine (IGTE) *Oil Company*. GMFAA obtained a facility with maximum credit of USD 9,562,955.

- j. Commodity call option for flight fuel

The Company uses hedging in minimizing the risk of upward fuel price for regular flight and hajj flight in 2013 consistent with the risk management objective and strategy to protect highly probable purchase of jet fuel for regular flight and Hajj flight in 2013 against unfavorable movements in jet fuel price.

The type of hedge relationship is cash flow hedge with the nature of risk being hedge is for regular flight and Hajj fuel price hedge, by setting fuel price of USD 121-122 for regular flight and for USD 115-119 for hajj flight.

The hedge items are regular flight for the period April to December 2013 and hajj flight costs for the period September to November 2013.

Hedge instrument used by the Company is Platts Jet/Kero *Sing – Asian Close*.

For entering into the contract, the Company paid a premium of USD 6,528,600 in 2013 and USD 5,361,580 in 2012.

49. KONTINJENSI

- a. Pada tanggal 6 Agustus 2004, Perusahaan dan PT World Simulator Technology (WST) menandatangani Perjanjian Sewa Ruang Simulator beserta Fasilitas Pendukung dimana Perusahaan setuju untuk menyewakan ruang simulator beserta fasilitas pendukungnya di lokasi SBU Garuda Indonesia Training Center 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 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.

Perusahaan mengajukan permohonan kasasi tanggal 7 Nopember 2008. Pada tanggal 4 Maret 2010, Mahkamah Agung mengeluarkan putusan dalam perkara menolak permohonan kasasi yang diajukan oleh Perusahaan. Sehingga pada tanggal 28 Januari 2011 Perusahaan melakukan pembayaran ganti rugi kepada WST sebesar Rp 590.000.000 dan USD 1.984.500, dan berdasarkan kesepakatan antara Perusahaan dengan WST. Pada tanggal 15 Juli 2011 Perusahaan telah melakukan pembayaran sisa kewajiban ganti rugi sebesar Rp 1.000.000.000.

Meskipun Perusahaan telah melaksanakan sebagian kewajibannya berdasarkan putusan kasasi Mahkamah Agung tersebut, Perusahaan tetap mengajukan peninjauan kembali kepada Mahkamah Agung sebagaimana telah didaftarkan di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada tanggal 19 Nopember 2010. Pada tanggal 20 Maret 2013, Perusahaan telah menerima putusan PK No. 267 PK/PDT/2011 tanggal 20 Maret 2013 yang memutuskan menolak permohonan peninjauan kembali dari Perusahaan.

49. CONTINGENCIES

- a. On August 6, 2004, the Company and PT World Simulator Technology (WST) entered into Rental Agreement on Area for Simulator and Support Facilities whereby the Company agreed to rent its simulator area and support facilities located at SBU Garuda Indonesia Training Center to be used as space for Full Flight Simulator B 737-200 Level D Six Axis owned by WST.

As the Company is considered not in compliance with the agreement, on December 19, 2006, WST filed a lawsuit with the Central Jakarta District Court against the Company for breach of contract and for committing illegal act.

On June 4, 2007, the Central Jakarta District Court issued a verdict accepting claim of WST and ordered the Company to pay to WST the amount of USD 1,360,800 and Rp 1,590,000,000. On August 21, 2008, the High Court of DKI Jakarta decided to uphold the verdict of the District Court of Central Jakarta and ordered the Company to pay USD 1,984,500 and Rp 1,590,000,000.

The Company filed cassation dated November 7, 2008. On March 4, 2010, the Supreme Court issued a decision rejecting the request for cassation filed by the Company. Thus on January 28, 2011, the Company has paid to WST Rp 590,000,000 and USD 1,984,500, based on agreement between the Company and WST. On July 15, 2011, the Company paid the remaining claim amounted to Rp 1,000,000,000.

Although the Company has complied with some of the obligations under the decision of the Supreme Court, the Company still filed a judicial review to the Supreme Court that was registered with the Central Jakarta District Court on November 19, 2010. On March 20, 2013, the Company received the judicial review Decision No. 267 PK/PDT/2011 dated March 20, 2013 under which the judicial review from the Company was rejected.

- b. 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 bersama maskapai penerbangan internasional lain dalam penetapan harga *Fuel Surcharge* Kargo. Saat ini, perkara masih dalam proses pemeriksaan oleh Pengadilan Federal Australia.
- c. Pada tanggal 16 Nopember 2009, Perusahaan telah menerima Pemberitahuan Pemeriksaan Lanjutan Perkara 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.

Pada tanggal 17 Juni 2010 ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat. Pada tanggal 28 Pebruari 2011, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah mengabulkan permohonan keberatan yang diajukan oleh Perusahaan dan membatalkan putusan KPPU tanggal 4 Mei 2010 serta menghukum KPPU untuk membayar biaya perkara.

KPPU telah mengajukan upaya Kasasi atas Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tersebut ke Mahkamah Agung Republik Indonesia. Perusahaan juga telah mengajukan kontra memori kasasi pada tanggal 27 April 2011. Pada tanggal 29 Mei 2013 telah menerima turunan Putusan No. 613 K/pdt. Sus/2011 tanggal 27 Pebruari 2012, yang menyatakan bahwa Mahkamah Agung Republik Indonesia menolak permohonan kasasi dari KPPU. Putusan ini telah mengikat dan berkekuatan hukum tetap.

- d. Pada tanggal 8 Agustus 2008, GMFAA, entitas anak, 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 460.000.000) 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.

- b. On December 17, 2007, the Company has received a Notice to Furnish Information and Produce Document from Australian Competition and Commerce Commission ("ACCC") related to allegation of price fixing cartel on Cargo Fuel Surcharge with other international carriers. Currently, the case is still under examination by Federal Court of Australia.

- c. On November 16, 2009, the Company has received Notice of Advance Proceeding (Commercial List) from The Supervision of Business Competition Committee ("KPPU") related to allegations of price fixing cartel on Fuel Surcharge of Domestic tickets.

On May 4, 2010, KPPU has issued a verdict and ordered the Company to pay the fine amounting to Rp 25 billion and the claim of Rp 162 billion.

On June 17, 2010, the Company filed an objection to Central Jakarta District Court. On February 28, 2011, the Central Jakarta District Court accepted the request for an objection by the Company and canceled KPPU decision dated May 4, 2010 and ordered KPPU to pay for legal cost.

The KPPU has filed Cassation of the verdict to the Supreme Court of the Republic of Indonesia. The Company has also filed a statement of counter cassation on April 27, 2011. On May 29, 2013, the Company received decision No. 613 K/pdt. Sus/2011 dated February 27, 2012, under which the Supreme Court of the Republic of Indonesia rejected the KPPU cassation. This decision is binding and have permanent legal effect.

- d. On August 8, 2008, GMFAA, subsidiary, the Company and State Minister of State-owned Enterprise faced a lawsuit claim from PT Metro Batavia (MB) for: (1) unused cycles amounting to USD 73,215,579 (or equivalent to Rp 673,583,333,330) (2) material loss amounting to Rp 500,000,000 each day and USD 50,000 (or equivalent to Rp 460,000,000) every month starting October 23, 2007 until the aircraft is able to be operated (3) immaterial loss amounting to USD 10 million (or equivalent to Rp 92 billion) and (4) repairs on engine failure. The lawsuit claims arise from the declaration that GMFAA has conducted a breach of contract in relation to the warranty given by GMFAA regarding the replacement and installation of bearing in 5 engine ESN 857854 owned by MB.

Sehubungan dengan kasus ini, GMFAA mengajukan gugatan balik kepada MB karena MB tidak memenuhi kewajiban pembayaran utang 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 dihitung 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 mengajukan kontra memori banding. Pada tanggal 15 Januari 2010 Pengadilan Tinggi 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. Pada tanggal 15 April 2013, GMFAA telah menerima pemberitahuan isi putusan kasasi tertanggal 22 Pebruari 2013 dari Mahkamah Agung Republik Indonesia yang memutuskan menolak permohonan kasasi MB.

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

- e. Pada tanggal 25 September 2008, GMFAA menuntut ganti rugi kepada MB atas (1) pembayaran utang MB kepada GMFAA sebesar USD 1.191.615, (2) bunga hutang MB sebesar 6% per tahun 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 dihitung sejak tanggal 15 Juli 2008 serta kerugian GMFAA sebesar USD 500.000. 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. Pada tanggal 30 Oktober 2009, Pengadilan Tinggi DKI Jakarta mengeluarkan putusan yang menolak permohonan banding MB.

In relation to this case, GMFAA has filed counterclaims lawsuit against MB for failure to fulfill the obligation to pay GMFAA for such engine replacement and installation services of USD 256,266 and interest amounting to 6% per annum starting July 15, 2008 until the judgment is final and binding.

On March 11, 2009, the District Court of Central Jakarta has decided to reject MB's claims against GMFAA and accepted the counterclaim from the GMFAA amounting to USD 256,266 with interest 6% per annum calculated from November 17, 2007.

On May 18, 2009, MB filed a statement of appeal to the High Court of Central Jakarta. As a response on July 16, 2009, GMFAA filed a statement of counter appeal. On January 15, 2010, the High Court rejected MB's appeal. MB then filed an appeal to the Supreme Court of the Republic of Indonesia dated March 25, 2010. GMFAA filed a counter appeal dated May 17, 2010. On April 15, 2013, GMFAA received the decision letter dated February 22, 2013 under which the Supreme Court of the Republic of Indonesia rejected MB's appeals.

Management believes that the demand for compensation does not materially affect the financial statements and activities of GMFAA.

- e. On September 25, 2008, GMFAA has filed claims against MB for: (1) payment of MB's debt to GMFAA amounting to USD 1,191,615, (2) interest on MB's debt amounting to 6% per annum on debts starting July 15, 2008 until the judgment is final and binding and (3) payment of loss amounting to USD 200 million.

On April 22, 2009, the District Court of Central Jakarta decided to accept the claim from GMFAA amounting to USD 1,191,615 with interest of 6% per annum, calculated since July 15, 2008 and GMFAA loss amounting to USD 500,000. The Court also declared the security of attachment of 4 airplanes owned by MB.

On April 28, 2009, MB has filed a statement of appeal to High Court of Central Jakarta. As a response, on August 19, 2009, GMFAA filed a statement of counter appeal. On October 30, 2009, the High Court rejected MB's appeal.

Pada tanggal 25 Maret 2010, MB mengajukan Memori Kasasi ke Mahkamah Agung Republik Indonesia atas Perkara Banding No. 504, Sebagai tanggapan, pada tanggal 29 Juli 2010 GMFAA mengajukan kontra memori kasasi. Perkara ini telah dihapus oleh Mahkamah Agung yang menolak permohonan kasasi MB. GMFAA telah menerima pemberitahuan putusan Mahkamah Agung tersebut pada tanggal 15 April 2013.

- f. Pada tanggal 4 Agustus 2010, Hutomo Mandala Putera ("Tommy Suharto") menyampaikan gugatan atas beberapa Tergugat, termasuk Perusahaan, sehubungan dengan artikel yang dipublikasikan oleh in-flight magazine, Majalah Garuda edisi Desember 2009.

Tommy Suharto menyampaikan gugatan ke Pengadilan Negeri Jakarta Selatan dan menuntut ganti rugi material dan imaterial, serta permintaan maaf dari Pihak Tergugat yang dipublikasikan di Majalah Garuda dan beberapa media nasional lainnya. Perusahaan telah mengajukan banding ke Pengadilan Tinggi DKI Jakarta pada tanggal 1 Juni 2011 dan menyerahkan memori banding melalui Pengadilan Negeri Jakarta Selatan pada tanggal 19 Agustus 2011.

Pada tanggal 11 Maret 2013, Perusahaan menerima Surat Pemberitahuan Putusan Pengadilan Tinggi DKI Jakarta tanggal 24 Oktober 2012 yang menguatkan Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Selatan yang mengabulkan gugatan Tommy Suharto kepada Perusahaan.

Pada tanggal 22 Maret 2013, Perusahaan telah menyatakan permohonan kasasi kepada Mahkamah Agung Republik Indonesia melalui Pengadilan Negeri Jakarta Selatan dan telah juga menyampaikan memori kasasi pada tanggal 3 April 2013. Saat ini Perkara dalam proses pemeriksaan di tingkat Mahkamah Agung Republik Indonesia.

- g. Pada bulan Januari 2012, Hotel Al-Azhar mengajukan perubahan atas gugatan kepada Perusahaan yang telah diajukan sebelumnya pada tanggal 14 Juni 2009 di Pengadilan Negeri Jeddah, Arab Saudi terkait dugaan cedera janji atas Perjanjian yang telah dibuat berkenaan dengan akomodasi penginapan jamaah haji dalam hal terjadi irregular penerbangan. Al-Azhar menuntut pembayaran tagihan dan ganti rugi kepada Perusahaan sebesar SAR 750.040 ditambah biaya pengacara sebesar SAR 100.000.

On March 25, 2010, MB has filed a statement of Cassation to the Supreme Court of the Republic of Indonesia for the Appeal Verdict No. 504. As a response, GMFAA filed a statement of counter cassation on July 29, 2010. This case has been decided by Supreme Court in favor of MB's. GMFAA has received the notification on April 15, 2013.

- f. On August 4, 2010, Hutomo Mandala Putera ("Tommy Suharto") submitted a claim against several defendants, including the Company, in relation to the article published by in-flight magazine, Majalah Garuda, December 2009 edition.

Tommy Suharto submitted a claim to the South Jakarta District Court and demanded payment for material and immaterial damages, as well as an apology from the Defendants, published in Majalah Garuda and several other national media. The Company has filed an objection to High Court of DKI Jakarta on June 1, 2011. The Company has also filed an objection memory to South Jakarta District Court on August 19, 2011.

On March 11, 2013, the Company received a notice of DKI Jakarta High Court dated October 24, 2012 which upheld the verdict from South Jakarta District Court which was in favor of Tommy Suharto over the Company.

On March 22, 2013, the Company has declared an appeal to the Supreme Court of the Republic of Indonesia through the South Jakarta District Court and has also submitted cassation on April 3, 2013. The case is currently in the review process at the level of the Supreme Court of the Republic of Indonesia.

- g. On January 2012, Al-Azhar Hotel submitted an amended statement of claim against the Company which had been filed on June 14, 2009 at Jeddah District Court, Saudi Arabia in relation to the allegation of breaching the contract on hajj pilgrims accommodation in the event of irregular flight. Al-Azhar Hotel claimed the payment of its invoice together with the loss against the Company in the amount of SAR 750,040 plus the legal cost in the amount of SAR 100,000.

Dalam perubahan gugatan yang diajukan, Hotel Al-Azhar merubah jumlah tuntutan menjadi sebesar SAR 10.905.355 ditambah biaya pengacara sebesar SAR 100.000. Saat ini perkara masih dalam proses di Pengadilan Negeri Jeddah, Arab Saudi.

In its amended statement of claim, Al-Azhar Hotel amended the amount of the claim to SAR 10,905,355 plus the legal cost in the amount of SAR 100,000. Currently, the case is still under examination by Jeddah District Court, Saudi Arabia.

50. ASET DAN LIABILITAS MONETER DALAM MATA UANG ASING

Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, Grup mempunyai aset dan liabilitas moneter dalam mata uang asing (mata uang selain USD dinyatakan dalam setara USD) sebagai berikut:

50. MONETARY ASSETS AND LIABILITIES IN FOREIGN CURRENCY

At December 31, 2013 and 2012, the Group had monetary assets and liabilities denominated in foreign currencies (currencies other than USD are stated at the equivalent USD) as follows:

	31 Desember/ December 31, 2013		31 Desember/ December 31, 2012		
	Mata uang selain USD/ Currencies other than USD	Setara dengan/ Equivalent in USD	Mata uang selain USD/ Currencies other than USD	Setara dengan/ Equivalent in USD	
<u>ASET</u>					<u>ASSETS</u>
Kas dan setara kas					Cash and cash equivalents
IDR	3.231.292.547.897	265.099.069	719.893.472.822	74.446.068	IDR
CNY	128.573.616	21.088.383	91.531.884	14.552.907	CNY
AUD	21.100.810	18.827.232	13.192.903	13.678.402	AUD
JPY	1.326.743.392	12.644.695	1.173.991.125	13.593.379	JPY
EUR	5.133.972	7.085.143	3.512.104	4.652.488	EUR
KRW	5.111.714.507	4.841.640	4.124.406.743	3.851.437	KRW
SGD	3.884.316	3.068.188	2.524.249	2.064.078	SGD
HKD	20.285.983	2.616.116	11.329.654	1.461.584	HKD
SAR	9.404.316	2.507.521	7.206.210	1.921.528	SAR
GBP	1.008.917	1.663.453	637.349	1.026.833	GBP
Mata uang asing lainnya*)	5.737.320	5.737.320	4.300.803	4.300.803	Other foreign currencies *)
Piutang usaha					Trade account receivable
IDR	666.403.077.878	54.672.498	770.584.890.809	79.688.200	IDR
JPY	925.097.821	8.816.761	955.574.778	11.064.385	JPY
EUR	3.012.629	4.157.581	1.869.355	2.476.335	EUR
AUD	4.552.683	4.062.138	2.972.038	3.081.409	AUD
KRW	2.822.687.445	2.673.552	4.696.012.961	4.385.212	KRW
CNY	12.422.966	2.037.590	8.452.992	1.343.965	CNY
SAR	6.560.341	1.749.217	2.333.959	622.233	SAR
MYR	4.285.423	1.303.554	3.987.888	1.303.023	MYR
SGD	961.651	759.599	237.054	193.838	SGD
Mata uang asing lainnya*)	6.196.828	6.196.828	4.507.655	4.507.655	Other foreign currencies *)
Piutang lain-lain					Other accounts receivable
IDR	40.622.003.488	3.332.677	39.326.263.796	4.066.832	IDR
Mata uang asing lainnya*)	141.585	141.585	152.047	152.047	Other foreign currencies *)
Pajak dibayar dimuka					Prepaid taxes
IDR	189.843.027.033	15.574.947	50.082.341.820	5.179.146	IDR
Aset Lain-lain					Other assets
EUR	7.963.654	10.990.248	7.267.368	9.627.083	EUR
IDR	21.935.209.702	1.799.591	32.375.036.647	3.347.987	IDR
AUD	1.590.813	1.419.406	1.272.332	1.319.154	AUD
SGD	243.586	192.406	245.096	200.415	SGD
Mata uang asing lainnya*)	1.963.439	1.963.439	2.942.272	2.942.272	Other foreign currencies *)
Jumlah aset		<u>467.022.377</u>		<u>271.050.697</u>	Total Assets

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk
 DAN ENTITAS ANAK
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
 31 DESEMBER 2013 DAN 2012 SERTA UNTUK TAHUN-
 TAHUN YANG BERAKHIR PADA TANGGAL TERSEBUT
 - Lanjutan

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk
 AND ITS SUBSIDIARIES
 NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
 DECEMBER 31, 2013 AND 2012
 AND FOR THE YEARS THEN ENDED
 - Continued

	31 Desember/ December 31, 2013		31 Desember/ December 31, 2012		
	Mata uang selain USD/ Currencies other than USD	Setara dengan/ Equivalent in USD	Mata uang selain USD/ Currencies other than USD	Setara dengan/ Equivalent in USD	
LIABILITAS					LIABILITIES
Utang bank dan lembaga keuangan					Loans from banks and financial institution
IDR	(7.368.853.002)	(604.549)	(6.706.986.290)	(693.587)	IDR
Utang usaha					Trade accounts payable
IDR	(1.356.073.695.683)	(111.253.893)	(1.083.280.753.990)	(112.024.897)	IDR
JPY	(361.400.270)	(3.444.371)	(213.128.485)	(2.467.767)	JPY
SGD	(3.605.295)	(2.847.791)	(4.841.206)	(3.958.654)	SGD
SAR	(4.001.340)	(1.066.898)	(8.601.193)	(2.293.078)	SAR
EUR	(746.711)	(1.030.500)	(1.903.075)	(2.521.003)	EUR
AUD	(999.639)	(891.930)	(75.489)	(78.267)	AUD
KRW	(574.049.407)	(543.720)	(2.279.448.692)	(2.128.585)	KRW
Mata uang asing lainnya*)	(8.124.003)	(8.124.003)	(5.974.547)	(5.974.547)	Other foreign currency *)
Utang lain-lain					Other accounts payable
EUR	(2.278.469)	(3.144.403)	(2.915.781)	(3.862.535)	EUR
IDR	(5.846.115.727)	(479.622)	(4.557.809.450)	(471.335)	IDR
Mata uang asing lainnya*)	(9.890.367)	(9.890.367)	(4.466.488)	(4.466.488)	Other foreign currency *)
Beban akrual					Accrued expenses
IDR	(729.088.584.802)	(59.815.291)	(806.287.336.610)	(83.380.283)	IDR
JPY	(598.981.329)	(5.708.667)	(333.993.094)	(3.874.320)	JPY
AUD	(4.221.017)	(3.766.210)	(3.367.246)	(3.491.161)	AUD
EUR	(1.067.748)	(1.473.547)	(2.369.438)	(3.138.794)	EUR
SGD	(645.040)	(509.512)	(489.349)	(400.141)	SGD
MYR	(763.927)	(232.374)	(2.606.930)	(851.684)	MYR
Mata uang asing lainnya*)	(10.035.319)	(10.035.319)	(14.514.212)	(14.514.212)	Other foreign currency *)
Pinjaman jangka panjang					Long term loans
IDR	(1.324.997.201.092)	(108.704.340)	(519.616.914.490)	(53.734.945)	IDR
AUD	-	-	(20.167)	(20.909)	AUD
Utang obligasi					Bond
IDR	(1.984.983.313.024)	(162.850.383)	-	-	IDR
Liabilitas Imbalan Pasca Kerja					Employment benefit obligation
IDR	(1.569.249.044.373)	(128.743.051)	(1.479.385.382.710)	(152.987.113)	IDR
Liabilitas tidak lancar lainnya					Other non-current liabilities
IDR	(15.415.250.584)	(1.264.685)	(8.989.480.360)	(929.629)	IDR
CNY	(7.380.000)	(1.210.453)	(6.750.000)	(1.073.202)	CNY
SGD	(170.000)	(134.281)	(160.000)	(130.831)	SGD
Mata uang asing lainnya*)	(62.062)	(62.062)	(10.320)	(10.320)	Other foreign currency *)
Jumlah Liabilitas		<u>(627.832.221)</u>		<u>(459.478.287)</u>	Total Liabilities
Liabilitas - bersih		<u>(160.809.845)</u>		<u>(188.427.574)</u>	Liabilities - net

*) Aset dan liabilitas dalam mata uang lainnya disajikan dalam jumlah setara USD, menggunakan kurs tanggal laporan posisi keuangan.

*) Assets and liabilities denominated in other currencies are presented into its USD equivalent using the exchange rate prevailing at end of reporting date.

Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, kurs konversi yang digunakan Grup adalah:

The conversion rates used by the Group on December 31, 2013 and 2012, were as follows:

	31 Desember/ December 31, 2013 USD	31 Desember/ December 31, 2012 USD
Mata uang/ Currencies		
IDR 1	0,0001	0,0001
EURO 1	1,3801	1,3247
YEN 1	0,9531	1,1579
SGD 1	0,7899	0,8177
AUD 1	0,8923	1,0368
GBP 1	1,6488	1,6111

51. SEGMENT OPERASI

Grup melaporkan segmen-segmen berdasarkan PSAK 5 (revisi 2009) berdasarkan divisi-divisi operasi yaitu operasi penerbangan dan jasa pemeliharaan pesawat. Segmen operasi penerbangan menyediakan jasa penerbangan domestik dan internasional. Segmen pemeliharaan pesawat menyediakan jasa pemeliharaan pesawat baik itu milik Perusahaan dan umum. Segmen usaha yang secara individu tidak melebihi 10% dari pendapatan usaha perusahaan disajikan sebagai lain-lain.

Pendapatan dan beban segmen meliputi transaksi antar segmen usaha.

51. OPERATING SEGMENT

The Group's reportable segments under PSAK 5 (revised 2009) are based on their operating divisions namely flight operations and aircraft maintenance services. Flight operations segment provides domestic and international flight services. Aircraft maintenance segment provides aircraft maintenance services of both for the Company aircraft and others. Business segments that individually do not exceed 10% of the Company's operating revenues are presented as others.

Income and expenses include the inter segment transaction.

	2013					
	Operasi penerbangan/ Flight operation	Jasa pemeliharaan pesawat/ Aircraft maintenance services	Operasi lain-lain/ Other operations	Jumlah sebelum eliminasi/ Total before elimination	Eliminasi/ Elimination	Jumlah/ Total
	USD	USD	USD	USD	USD	USD
<u>Hasil Segmen/ Segment Result</u>						
Pendapatan Eksternal/ External	3.459.634.057	68.308.243	188.134.286	3.716.076.586	-	3.716.076.586
Pendapatan Antar Segmen/ Intersegment Revenue	4.898.444	161.985.900	201.032.997	367.917.341	(367.917.341)	-
Jumlah Pendapatan/ Net Revenue	3.464.532.501	230.294.143	389.167.283	4.083.993.927	(367.917.341)	3.716.076.586
Beban Eksternal/ External	3.147.218.069	192.364.204	320.046.038	3.659.628.311	-	3.659.628.311
Beban Antar Segmen/ Intersegment Expense	298.403.411	10.710.752	58.803.178	367.917.341	(367.917.341)	-
Jumlah Beban/ Net Expense	3.445.621.480	203.074.956	378.849.216	4.027.545.652	(367.917.341)	3.659.628.311
Hasil Segmen/ Segment Result	18.911.021	27.219.187	10.318.067	56.448.275	-	56.448.275
<u>Pendapatan (Beban) yang tidak dapat dialokasikan/ Unallocated income (expenses)</u>						
Bagian laba bersih asosiasi/ Equity in net income of associates						1.860.416
Pendapatan keuangan/ Finance income						10.347.000
Beban keuangan/ Finance cost						(59.840.088)
Laba sebelum pajak/ Income before tax						8.815.603
Manfaat pajak/ Tax benefits						2.384.777
Laba bersih tahun berjalan/ Net income for the year						11.200.380
Jumlah rugi komprehensif lain-lain/ Total other comprehensive loss						(10.634.860)
Jumlah laba komprehensif/ Total comprehensive income						565.520
<u>POSISI KEUANGAN/ FINANCIAL POSITION</u>						
Aset segmen/ Segment assets	2.905.588.278	192.023.929	360.136.620	3.457.748.827	(503.963.875)	2.953.784.952
Liabilitas segmen/ Segment liabilities	1.811.945.935	99.401.935	114.233.170	2.025.581.040	(188.944.205)	1.836.636.835
Penyusutan dan amortisasi segmen/ Segment depreciation and amortization	140.787.926	5.113.537	15.383.571	161.285.034	-	161.285.034

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
31 DESEMBER 2013 DAN 2012 SERTA UNTUK TAHUN-
TAHUN YANG BERAKHIR PADA TANGGAL TERSEBUT
- Lanjutan

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk
AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
DECEMBER 31, 2013 AND 2012
AND FOR THE YEARS THEN ENDED
- Continued

	2012					
	Operasi penerbangan/ <i>Flight operation</i>	Jasa pemeliharaan pesawat/ <i>Aircraft maintenance services</i>	Operasi lain-lain/ <i>Other operations</i>	Jumlah sebelum eliminasi/ <i>Total before elimination</i>	Eliminasi/ <i>Elimination</i>	Jumlah/ <i>Total</i>
	USD	USD	USD	USD	USD	USD
<i>Hasil Segmen/ Segment Result</i>						
Pendapatan Eksternal/ <i>External</i>	3.228.377.846	56.837.495	187.253.621	3.472.468.962	-	3.472.468.962
Pendapatan Antar Segmen/ <i>Intersegment Revenue</i>	2.970.216	154.800.219	174.213.295	331.983.730	(331.983.730)	-
Jumlah Pendapatan/ <i>Net Revenue</i>	3.231.348.062	211.637.714	361.466.916	3.804.452.692	(331.983.730)	3.472.468.962
<i>Beban Eksternal/ External</i>	2.823.243.238	188.903.585	292.250.035	3.304.396.858	-	3.304.396.858
Beban Antar Segmen/ <i>Intersegment Expense</i>	266.669.642	5.463.011	59.851.077	331.983.730	(331.983.730)	-
Jumlah Beban/ <i>Net Expense</i>	3.089.912.880	194.366.597	352.101.112	3.636.380.588	(331.983.730)	3.304.396.858
<i>Hasil Segmen/ Segment Result</i>	141.435.183	17.271.117	9.365.804	168.072.104	-	168.072.104
<i>Pendapatan (Beban) yang tidak dapat dialokasikan/ Unallocated income (expenses)</i>						
Bagian laba bersih asosiasi/ <i>Equity in net income of association</i>						1.927.546
Pendapatan keuangan/ <i>Finance income</i>						6.755.823
Beban keuangan/ <i>Finance cost</i>						(25.224.919)
Laba sebelum pajak/ <i>Income before tax</i>						151.530.554
Beban pajak/ <i>Tax expense</i>						(40.687.981)
Laba bersih tahun berjalan/ <i>Income for the period</i>						110.842.573
<i>Jumlah pendapatan komprehensif lainnya/ Total other comprehensive income</i>						34.566.735
<i>Jumlah laba komprehensif/ Total Comprehensive Income</i>						145.409.308
POSISI KEUANGAN/FINANCIAL POSITION						
Aset segmen/ <i>Segment assets</i>	2.466.798.331	167.483.388	399.074.367	3.033.356.086	(515.358.320)	2.517.997.766
Liabilitas segmen/ <i>Segment liabilities</i>	1.346.572.609	97.836.455	132.876.443	1.577.285.507	(174.247.819)	1.403.037.688
Penyusutan dan amortisasi segmen/ <i>Segment depreciation and amortization</i>	63.739.015	41.329.981	24.887.638	129.956.634	-	129.956.634

Pada bulan September 2013, Perusahaan melakukan penyesuaian organisasi induk Garuda Indonesia, terutama terhadap pembagian wilayah domestik dan internasional, agar "Region" atau "Area" ke depan dapat lebih fokus dalam melaksanakan pengelolaan dan peningkatan penjualan.

Perubahan terhadap "Organisasi Induk Perusahaan" tersebut adalah dengan membentuk 4 (empat) region domestik dan 5 (lima) region internasional.

Berikut merupakan pendapatan segmen usaha tiap region berdasarkan pusat region:

	2013 USD	2012 USD
Pendapatan berdasarkan geografis		
Domestik		
Jakarta	2.103.500.564	1.836.305.501
Surabaya	359.680.298	368.672.074
Makassar	244.148.350	271.599.353
Medan	212.353.570	199.765.665
Internasional		
Tokyo	383.075.384	389.705.145
Sydney	163.148.281	180.078.582
Amsterdam	95.429.002	83.710.929
Shanghai	80.227.194	74.546.305
Singapore	74.513.943	68.085.408
Jumlah	3.716.076.586	3.472.468.962

In September 2013, the Company made adjustments to its organizational structure mainly the division of domestic and international region, in order for "Region" or "Area" to be more focused to manage and increase sales in the future.

Changes to "Organizational Structure of Parent Company" established four (4) domestic regions and five (5) international regions.

The following is the total operating revenue of each region based on its Central Region:

Total revenue based on geographical segment
Domestic
Jakarta
Surabaya
Makassar
Medan
International
Tokyo
Sydney
Amsterdam
Shanghai
Singapore
TOTAL

52. KUASI REORGANISASI

Sebagai dampak memburuknya kondisi ekonomi di Indonesia sejak pertengahan tahun 1997 dan dampak negatif lainnya, Perusahaan memiliki akumulasi defisit sebesar USD 1.385.459.977 per 1 Januari. Para pemegang saham Perusahaan menyetujui dilakukannya kuasi reorganisasi pada tanggal 1 Januari 2012, dalam rangka mengeliminasi akumulasi kerugian mengacu pada Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) No. 51 (revisi 2003). Selanjutnya, Perusahaan mengajukan pengurangan nilai nominal per saham dari Rp 500 menjadi Rp 459, tanpa mengurangi jumlah saham yang beredar. Penurunan nilai nominal saham tersebut menghasilkan tambahan modal disetor sebesar USD 459.852 pada tanggal 1 Januari 2012.

Sesuai dengan peraturan yang berlaku, pelaksanaan kuasi-reorganisasi dan penurunan nilai nominal saham Perusahaan harus mendapat persetujuan dari para pemegang saham Perusahaan dan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia sebelum hal tersebut berlaku. Berdasarkan akta Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa (RUPSLB) No. 1 tanggal 28 Juni 2012 dari Aulia Taufani, SH., para pemegang saham, telah menyetujui pelaksanaan kuasi-reorganisasi per tanggal 1 Januari 2012 dan penurunan modal saham. Akta ini telah memperoleh persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia melalui Surat Keputusan No. AHU-66159.AH.01.02. Tahun 2012 tanggal 27 Desember 2012. Lebih lanjut, Perusahaan telah memperoleh persetujuan dari Presiden Republik Indonesia yang dituangkan dalam Peraturan Pemerintah No. 114 Tahun 2012 tanggal 27 Desember 2012, yang diumumkan dalam Lembaran Negara Republik Indonesia No. 287 tahun 2012.

Selanjutnya, Grup melakukan penilaian kembali laporan keuangan konsolidasian per tanggal 1 Januari 2012, ke nilai wajar yang dilakukan oleh penilai independen. Dampak penyesuaian atas nilai wajar aset tersebut, menyebabkan kenaikan aset sebesar USD 44.963.385. Berikut daftar aset yang mengalami penyesuaian atas nilai wajarnya:

	Penilai/ <i>Appraisal</i>	Kenaikan revaluasi/ <i>Revaluation</i> increase USD	
Persediaan	KJPP Doli Siregar & Rekan	7.315.622	Inventories
Dana perawatan			Maintenance reserve
pesawat dan uang jaminan	KJPP Doli Siregar & Rekan	11.923.653	funds and securities deposits
Investasi pada entitas asosiasi	KJPP Doli Siregar & Rekan	522.676	Investment in associates
Aset keuangan lain	KJPP Doli Siregar & Rekan	1.141.984	Other financial assets
Aset Tetap	KJPP Doli Siregar & Rekan	23.989.249	Property and equipment
Aset lain-lain bersih	KJPP Doli Siregar & Rekan	70.201	Other assets - net
Jumlah		<u>44.963.385</u>	Total

52. QUASI-REORGANIZATION

As a result of adverse economic condition in Indonesia since in the middle of 1997 and other negative factors, the Company has accumulated deficit totaling to USD 1,385,459,977. The Company stockholders' had approved to carry out quasi-reorganization in order to eliminate the accumulated losses as of January 1, 2012, in accordance with PSAK No. 51 (revised 2003). Moreover, the Company proposed a reduction of par value per share from 500 to 459, without reducing the number of shares; thereby creating additional paid-in capital of USD 459,852 as of January 1, 2012.

In accordance with regulation, both the quasi-reorganization and reduction of par value of shares of the Company should be approved by the Company's stockholders and Minister of Justice and Human Rights before they became effective. Based on the Shareholders' Extraordinary General Meeting Deed No. 1 dated June 28, 2012 of Aulia Taufani, SH., the stockholders' approved the quasi-reorganization as of January 1, 2012 and the reduction of par value per share to effect the quasi-reorganization. This deed was approved by the Ministry of Justice and Human Rights in his decision letter No. AHU-66159.AH.01.02. Tahun 2012 dated December 27, 2012. Further, the Company had obtained approval from the President of the Republic of Indonesia as stated in the Indonesia Government Regulation No. 114 Year 2012 dated December 27, 2012, which is published in State Gazette of the Republic of Indonesia No. 287 in 2012.

Accordingly, the Group revalued its opening consolidated statement of financial position at January 1, 2012, to fair value which was determined by an independent appraiser. The fair value adjustment resulted in USD 44,963,385 revaluation increase of assets. The assets principally affected by the fair value adjustments and the amount of such adjustments are as follows:

Tidak terdapat penyesuaian atas nilai liabilitas pada tanggal 1 Januari 2012, karena jumlah tercatat sebelum kuasi-reorganisasi telah mencerminkan nilai wajarnya.

Dengan kuasi-reorganisasi tersebut, Perusahaan mengeliminasi defisit per tanggal 1 Januari 2012 sebesar USD 1.385.459.977, dengan komponen ekuitas sebagai berikut:

	USD	
Defisit	(1.385.459.977)	Accumulated losses
Selisih penilaian kembali aset dan liabilitas	44.963.385	Difference on revaluation assets and liabilities
Opsi saham	2.278.677	Share option
Komponen ekuitas lainnya - surplus revaluasi	83.793.914	Other component of equity revaluation surplus
Tambahan modal disetor	108.518.998	Additional paid-in capital
Modal ditempatkan dan disetor	1.145.905.003	Issued and paid-up capital
Jumlah	-	Total

Kuasi-reorganisasi diatas merupakan yang tahap pertama dari serangkaian tahapan yang akan diambil oleh Perusahaan untuk mempertahankan kelangsungan usahanya sekaligus mencapai pertumbuhan yang berkelanjutan dalam jangka panjang. Manajemen dan pemegang saham Perusahaan berkeyakinan dan senantiasa berkeyakinan bahwa Perusahaan memiliki prospek usaha yang baik dimasa depan seperti tercantum pada rencana usaha jangka panjang Perusahaan.

No adjustment was made to the value of liabilities as of January 1, 2012, because the carrying amount prior to quasi-reorganization has already reflected their fair value.

Through the quasi-reorganization, the Company eliminated the balance of its accumulated losses as of January 1, 2012 of USD 1,385,459,977, against the following equity components:

The above quasi-reorganization is the first of a series of steps which the Company will take in its effort to sustain its ability to continue as a going concern while also achieving sustainable long-term growth. The management and shareholders of the Company believed and continue to believe that the Company has good future business prospects, as outlined in the long-term business plan of the Company.

53. INFORMASI TAMBAHAN

Informasi keuangan tersendiri entitas induk dari halaman 135 sampai 140 menyajikan laporan posisi keuangan, laporan laba rugi komprehensif, perubahan ekuitas dan laporan arus kas dimana investasi saham pada entitas anak dan asosiasi dicatat menggunakan metode biaya.

53. SUPPLEMENTARY INFORMATION

The supplementary information the parent company only on pages 135 to 140 presented the statements of financial position, statements of comprehensive income, statements of changes in equity, and statements of cash flows in which investments in subsidiaries and associates were accounted for using cost method.

54. TRANSAKSI NON KAS

Pada tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2013 dan 2012, Grup melakukan transaksi investasi dan pendanaan yang tidak mempengaruhi kas dan setara kas dan tidak termasuk dalam laporan arus kas konsolidasian dengan rincian sebagai berikut:

	2013 USD	2012 USD
AKTIVITAS INVESTASI DAN PENDANAAN YANG TIDAK MEMPENGARUHI ARUS KAS		
Kenaikan aset tetap melalui liabilitas estimasi pengembalian dan pemeliharaan pesawat (Catatan 25)	33.946.760	19.052.718
Penambahan (penurunan) aset tetap atas surplus revaluasi (Catatan 14)	9.047.138	36.328.608
Kenaikan (penurunan) aset tetap atas selisih kurs penjabaran (Catatan 14)	(115.250.264)	161.541
Penambahan aset tetap melalui utang usaha	99.016.609	2.601.855
Penambahan aset tetap melalui utang sewa	1.374.707	-
Penambahan aset tetap melalui uang muka pembelian pesawat	28.466.000	-

54. NON CASH TRANSACTIONS

For the years ended December 31, 2013 and 2012, the Group have investment and financing transactions that did not affect cash and cash equivalents and hence not included in the consolidated statements of cash flows with details as follows:

NONCASH INVESTING AND FINANCING ACTIVITIES	
Increase in property and equipment through estimated liability for aircraft return and maintenance cost (Note 25)	
Increase (decrease) of property and equipment through revaluation surplus (Note 14)	
Increase (decrease) in property and equipment due to transaction adjustment (Note 14)	
Increase in property and equipment through accounts payable	
Increase in property and equipment through lease liabilities	
Increase in property and equipment through advance payment for purchase aircrafts	

55. PENERBITAN KEMBALI LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN

Sehubungan dengan Penawaran Umum Terbatas I Perusahaan di Bursa Efek Indonesia, Grup telah menerbitkan kembali laporan keuangan konsolidasi untuk tahun yang berakhir 31 Desember 2013 dan 2012 untuk disesuaikan dengan peraturan pasar modal yang berlaku. Perubahan tersebut yaitu penambahan informasi pada Catatan 1, 3aa, 5, 8, 14, 15, 18, 23, 24, 31, 45 and 51.

55. REISSUANCE OF THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

In connection with the public offering of the Right Issued I of the Company on Indonesia Stock Exchange, Group reissued its consolidated financial statements for the year ended December 31, 2013 and 2012 to conform with prevailing capital market regulations. Such changes are additional disclosures on Notes 1, 3aa, 5, 8, 14, 15, 18, 23, 24, 31, 45 and 51.

56. TANGGUNG JAWAB MANAJEMEN DAN PERSETUJUAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN

Penyusunan dan penyajian wajar laporan keuangan konsolidasian dari halaman 6 sampai 134 merupakan tanggung jawab manajemen. Sehubungan dengan Penawaran Umum Terbatas I dalam rangka penerbitan hak Memesan Efek Terlebih Dahulu, Direksi telah menyetujui untuk menerbitkan kembali laporan keuangan konsolidasian Perusahaan dan entitas anak untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2013 dan 2012 pada tanggal 10 Maret 2014. Tidak terdapat perbedaan material antara laporan keuangan konsolidasian terdahulu dengan laporan keuangan konsolidasian yang diterbitkan kembali, kecuali yang dijelaskan dalam Catatan 55 atas laporan keuangan konsolidasian.

56. MANAGEMENT RESPONSIBILITY AND APPROVAL OF CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

The preparation and fair presentation of the consolidated financial statements on pages 6 to 134 were the responsibilities of the management. In connection with the Company's Limited Public Offering I in relation with the issuance of preemptive rights of share, the Directors has agreed to reissue the consolidated financial statements for the years ended December 31, 2013 and 2012 on March 10, 2014. There were no material differences between the previously issued and the reissued consolidated financial statements, except for certain disclosures as described in Note 55 to the consolidated financial statements.

	2013 USD	2012 USD	
<u>ASET</u>			<u>ASSETS</u>
ASET LANCAR			CURRENT ASSETS
Kas dan setara kas	418.054.048	264.313.750	Cash and cash equivalents
Piutang usaha - bersih			Trade accounts receivables - net
Pihak berelasi	32.926.123	33.151.121	Related parties
Pihak ketiga	90.401.863	82.175.392	Third parties
Piutang lain-lain	9.403.387	18.429.632	Other receivables
Persediaan - bersih	10.914.250	9.301.007	Inventories - net
Uang muka dan biaya dibayar dimuka	76.318.300	70.970.228	Advances and prepaid expenses
Pajak dibayar dimuka	7.521.917	-	Prepaid taxes
Jumlah Aset Lancar	<u>645.539.888</u>	<u>478.341.130</u>	Total Current Assets
ASET TIDAK LANCAR			NON CURRENT ASSETS
Dana perawatan pesawat dan			Maintenance reserve fund and
uang jaminan	587.056.701	456.319.321	security deposits
Uang muka pembelian pesawat	493.866.436	497.157.419	Advances for purchase of aircraft
Investasi pada entitas asosiasi	279.797.239	279.797.239	Investments in associates
Aset keuangan lain			Other financial assets
Aset pajak tangguhan			Deferred tax assets
Aset tetap - setelah dikurangi akumulasi			Property and equipment
penyusutan sebesar			net of accumulated depreciation
USD 1.020.712.277 tahun 2013 dan			USD 1,020,712,277 in 2013 and
USD 948.246.186 tahun 2012	668.494.713	620.008.601	USD 948,246,186 in 2012
Properti investasi	22.020.790	18.902.557	Investment properties
Beban tangguhan - bersih	7.489.929	480.291	Deferred charges - net
Aset lain-lain - bersih	148.842.379	72.925.810	Other assets - net
Jumlah Aset Tidak Lancar	<u>2.207.568.187</u>	<u>1.945.591.238</u>	Total Non Current Assets
JUMLAH ASET	<u>2.853.108.075</u>	<u>2.423.932.368</u>	TOTAL ASSETS

*) Disajikan menggunakan metode biaya/ Presented using cost method.

	2013 USD	2012 USD	
LIABILITAS DAN EKUITAS			LIABILITIES AND EQUITY
LIABILITAS JANGKA PENDEK			CURRENT LIABILITIES
Utang bank	39.618.119	4.957.664	Bank loans
Utang usaha			Trade accounts payables
Pihak-pihak berelasi	132.061.315	103.114.549	Related parties
Pihak ketiga	41.474.708	38.136.429	Third parties
Utang lain-lain	15.205.391	15.821.512	Other payables
Utang pajak	6.691.761	14.038.277	Taxes payable
Beban akrual	176.511.069	192.923.543	Accrued expenses
Pendapatan diterima dimuka	156.262.842	157.088.942	Unearned revenues
Uang muka diterima	15.843.695	16.666.023	Advances received
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun:			Current maturity of long term liabilities
Pinjaman jangka panjang	272.679.600	98.731.783	Long-term loans
Liabilitas sewa pembiayaan	51.969.186	57.502.617	Lease liabilities
Liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	8.729.964	20.017.495	Estimated liability for aircraft return and maintenance cost
Jumlah Liabilitas Jangka Pendek	<u>917.047.650</u>	<u>718.998.834</u>	Total Current Liabilities
LIABILITAS JANGKA PANJANG			NON CURRENT LIABILITIES
Liabilitas jangka panjang - setelah dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun:			Non current maturities of long-term liabilities:
Pinjaman jangka panjang	283.516.768	278.793.509	Long-term loans
Liabilitas sewa pembiayaan	137.558.384	146.615.461	Lease liabilities
Liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	46.265.369	25.634.794	Estimated liability for aircraft return and maintenance cost
Obligasi	162.850.383	-	Bonds payable
Liabilitas pajak tangguhan	13.609.552	11.182.414	Deferred tax liabilities
Liabilitas imbalan kerja	94.484.987	112.946.798	Employment benefits obligation
Liabilitas tidak lancar lainnya	25.373.076	2.179.742	Other non current liabilities
Jumlah Liabilitas Jangka Panjang	<u>763.658.519</u>	<u>577.352.718</u>	Total Non Current Liabilities
EKUITAS			EQUITY
Modal saham -			Capital stock -
Nilai nominal Rp 459 saham masing-masing untuk saham Seri A Dwiwarna dan saham Seri B			Rp 459 par value per share for Series A Dwiwarna share and Series B shares
Modal dasar - 1 saham seri A Dwiwarna dan 29.999.999.999 saham Seri B			Authorized - 1 of Series A Dwiwarna share and 29,999,999,999 Series B shares
Modal ditempatkan dan disetor - 1 saham Seri A Dwiwarna dan 22.640.995.999 saham Seri B	1.146.031.889	1.146.031.889	Issued and paid-up capital - 1 Series A Dwiwarna shares and 22,640,995,999 Series B
Tambahan modal disetor	7.651.835	4.548.037	Additional paid-in capital
Selisih restrukturisasi entitas anak	-	3.103.798	Difference in the value of restructuring transactions between entities under common control
Pendapatan komprehensif lainnya	26.324.697	23.324.131	Other comprehensive income
Opsi saham	2.770.970	1.148.451	Stock option
Saldo laba			Retained earnings
Defisit sebesar USD 1.391.302.073 pada tanggal 1 Januari 2012 telah dieliminasi dalam rangka kuasi-reorganisasi	(10.377.485)	(50.575.490)	Deficit amounting USD 1,391,302,073 as of January 1, 2012 was eliminated in connection with quasi reorganization
Jumlah Ekuitas	<u>1.172.401.906</u>	<u>1.127.580.816</u>	Total Equity
JUMLAH LIABILITAS DAN EKUITAS	<u>2.853.108.075</u>	<u>2.423.932.368</u>	TOTAL LIABILITIES AND EQUITY

*) Disajikan menggunakan metode biaya/ Presented using cost method.

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk DAFTAR II - INFORMASI TAMBAHAN TERSENDIRI ENTITAS INDUK *) LAPORAN LABA RUGI KOMPREHENSIF UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2013 DAN 2012	PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk SCHEDULE II - SUPPLEMENTARY INFORMATION OF PARENT ONLY *) STATEMENTS OF COMPREHENSIVE INCOME FOR THE YEARS ENDED DECEMBER 31, 2013 AND 2012
--	--

	2013 USD	2012 USD	
PENDAPATAN USAHA			OPERATING REVENUES
Penerbangan berjadwal	2.902.890.291	2.815.533.449	Scheduled airline services
Penerbangan tidak berjadwal	215.335.887	269.091.577	Non-scheduled airline services
Lainnya	72.907.494	73.325.082	Others
Jumlah Pendapatan Usaha	<u>3.191.133.672</u>	<u>3.157.950.108</u>	Total Operating Revenues
BEBAN USAHA			OPERATING EXPENSES
Operasional penerbangan	1.995.978.968	1.841.761.095	Flight operations
Tiket, penjualan dan promosi	235.661.339	230.638.708	Ticketing, sales and promotion
Pelayanan penumpang	267.553.968	253.983.602	Passenger services
Bandara	260.482.678	242.104.913	User charges and station
Administrasi dan umum	146.643.798	151.396.563	General and administrative
Pemeliharaan dan perbaikan	232.801.374	247.935.585	Maintenance and overhaul
Jumlah Beban Usaha	<u>3.139.122.125</u>	<u>2.967.820.466</u>	Total Operating Expenses
BEBAN (PENDAPATAN) LAIN-LAIN			OTHER (INCOME) CHARGES
Keuntungan selisih kurs	31.959.293	8.223.213	Gain on foreign exchange
Lain-lain	1.639.490	(13.035.743)	Others
Bersih	<u>33.598.783</u>	<u>(4.812.530)</u>	Net
LABA USAHA	<u>85.610.330</u>	<u>185.317.112</u>	INCOME FROM OPERATIONS
Beban keuangan	<u>(42.681.250)</u>	<u>(15.582.258)</u>	Finance cost
LABA SEBELUM PAJAK	42.929.080	169.734.854	PROFIT BEFORE TAX
BEBAN PAJAK	<u>(2.731.077)</u>	<u>(36.506.011)</u>	TAX EXPENSE
LABA BERSIH TAHUN BERJALAN	<u>40.198.003</u>	<u>133.228.843</u>	NET INCOME FOR THE YEAR
PENDAPATAN KOMPREHENSIF LAIN			OTHER COMPREHENSIVE INCOME
Peningkatan revaluasi aset tetap - bersih	2.696.627	29.398.482	Gain on revaluation of property and equipment
Pajak penghasilan terkait	303.939	(6.074.351)	Related income tax
Jumlah pendapatan komprehensif lain-lain - bersih	<u>3.000.566</u>	<u>23.324.131</u>	Total other comprehensive income - net
JUMLAH PENDAPATAN KOMPREHENSIF	<u>43.198.569</u>	<u>156.552.974</u>	TOTAL COMPREHENSIVE INCOME
LABA PER SAHAM - DASAR	0,001908	0,006915	EARNING PER SHARE - BASIC

*) Disajikan menggunakan metode biaya/ Presented using cost method.

Saldo 31 Desember 2011 Sebelum kuasi-reorganisasi	2.291.936.892	113.067.035	2.278.677	-	-	(1.575.106.404)	40.784.571	872.960.771	Balance as of December 31, 2011 Prior to quasi-reorganization
Selilih penilaian aset dan liabilitas dalam rangka kuasi-reorganisasi	-	-	-	-	-	-	-	44.963.385	Revaluation increment on assets and liabilities in connection with quasi-reorganization
Eliminasi defisit dalam rangka kuasi-reorganisasi	(1.145.905.003)	(108.518.998)	(2.278.677)	-	-	1.391.302.073	(40.784.571)	93.814.824	Elimination of deficit in connection with quasi-reorganization
Saldo 1 Januari 2012 Setelah kuasi-reorganisasi	1.146.031.889	4.548.037	-	-	-	(183.804.331)	-	966.775.595	Balance as of January 1, 2012 After to quasi-reorganization
Opsi saham manajemen dan karyawan (MESOP)	-	-	1.148.451	-	-	-	-	1.148.451	Management and employee stock option (MESOP)
Selilih restrukturisasi entitas anak	-	-	-	3.103.798	-	-	-	3.103.798	Difference in the value of restructuring transactions between entities under common control
Jumlah pendapatan komprehensif	-	-	-	-	-	133.228.842	23.324.131	156.552.973	Total comprehensive income
Saldo 31 Desember 2012	1.146.031.889	4.548.037	1.148.451	3.103.798	-	(50.575.489)	23.324.131	1.127.580.817	Balance as of December 31, 2012
Opsi saham manajemen dan karyawan (MESOP)	-	-	1.622.519	-	-	-	-	1.622.519	Management and employee stock option (MESOP)
Penerapan PSAK 38	-	3.103.798	-	(3.103.798)	-	-	-	-	Adoption of PSAK 38
Jumlah pendapatan komprehensif	-	-	-	-	-	40.198.004	3.000.566	43.198.570	Total comprehensive income
Saldo 31 Desember 2013	1.146.031.889	7.651.835	2.770.970	-	-	(10.377.485)	26.324.697	1.172.401.906	Balance as of December 31, 2013

*) Disajikan menggunakan metode biaya/ Presented using cost method.

	2013 USD	2012 USD	
ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI			CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES
Penerimaan kas dari pelanggan	3.246.811.422	3.049.733.505	Cash receipts from customers
Pengeluaran kas kepada pemasok	(2.724.615.212)	(2.376.608.356)	Cash paid to suppliers
Pengeluaran kas kepada karyawan	(294.462.468)	(291.508.074)	Cash paid to employees
Kas dihasilkan dari operasi	227.733.742	381.617.075	Cash generated from operations
Pembayaran bunga dan beban keuangan	(32.120.290)	(10.919.859)	Interest and financial charges paid
Pembayaran pajak penghasilan	(14.156.397)	(5.125.669)	Income taxes paid
Kas Bersih Diperoleh dari Aktivitas Operasi	181.457.055	365.571.547	Net Cash Provided from Operating Activities
ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI			CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES
Penerimaan bunga	11.541.183	5.844.782	Interest received
Penerimaan dividen	2.530.431	3.582.726	Dividend received
Penerimaan pengembalian uang muka pembelian pesawat	398.739.049	73.495.873	Refund of advance payments for purchase of aircraft
Penerimaan pengembalian dana pemeliharaan pesawat	41.931.995	17.143.158	Receipts of aircraft maintenance reimbursements
Penerimaan uang jaminan	1.022.569	3.805.137	Receipts of security deposit
Pengembalian pinjaman dari entitas anak	7.450.000	-	Loan repayment from subsidiaries
Pengeluaran untuk dana pemeliharaan pesawat	(216.300.740)	(183.078.763)	Payments for aircraft maintenance reserve fund
Uang muka pembelian pesawat	(436.358.026)	(373.812.834)	Advance payments for aircrafts
Uang muka perolehan aset tetap	(22.486.100)	(38.379.538)	Advance payments for fixed assets
Pengeluaran untuk perolehan aset pemeliharaan pesawat	(60.459.595)	(7.324.733)	Payments for aircraft maintenance asset
Pengeluaran untuk perolehan aset tetap	(5.889.146)	(5.065.426)	Acquisition of property and equipment
Pembayaran uang jaminan	(41.055.835)	(17.059.972)	Payments for security deposit
Kenaikan lainnya dari aktivitas investasi	(684.725)	-	Increase in other investment
Pengeluaran untuk pinjaman ke entitas anak	(70.306.515)	-	Financing to subsidiaries
Kas Bersih Digunakan untuk Aktivitas Investasi	(390.325.455)	(520.849.590)	Net Cash Used in Investing Activities
ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN			CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES
Penerimaan pinjaman jangka panjang	391.158.634	192.449.073	Proceeds of long-term loan
Penerimaan utang bank dan lembaga keuangan	174.156.889	38.618.847	Proceeds of bank loans and finance institutions
Penerimaan Surat berharga yang diterbitkan - bersih	200.259.361	-	Proceeds of Debt securities in issue - net
Pembayaran pinjaman jangka panjang	(218.889.887)	(124.907.160)	Payments of long-term loan
Pembayaran utang bank dan lembaga keuangan	(139.496.434)	(33.749.466)	Payments of bank loans and finance institutions
Pembayaran biaya pengembalian pesawat	(6.677.864)	(6.559.941)	Payment for aircraft return and maintenance
Kenaikan kas yang dibatasi penggunaannya	(1.601.369)	(1.317.411)	Decrease (increase) in restricted cash
Pembayaran untuk aktivitas pendanaan lainnya	(1.776.784)	(1.391.753)	Payments for other financing activities
Kas Bersih Diperoleh dari Aktivitas Pendanaan	397.132.546	63.142.189	Net Cash Provide from Financing Activities
KENAIKAN/(PENURUNAN) BERSIH KAS DAN SETARA KAS	188.264.146	(92.135.854)	NET INCREASE (DECREASE) IN CASH AND CASH EQUIVALENTS
KAS DAN SETARA KAS AWAL TAHUN	264.313.750	360.626.859	CASH AND CASH EQUIVALENTS AT BEGINNING OF THE YEAR
Efek perubahan kurs mata uang asing	(34.523.848)	(4.177.255)	Effect of foreign exchange rate changes
KAS DAN SETARA KAS AKHIR TAHUN	418.054.048	264.313.750	CASH AND CASH EQUIVALENTS AT END OF THE YEAR

*) Disajikan menggunakan metode biaya/ Presented using cost method.

Rincian investasi dalam entitas anak dan asosiasi adalah sebagai berikut:
Detail of investments in subsidiaries and associates as follows:

Entitas anak/ <i>Subsidiaries</i>	Lokasi/ <i>Domicile</i>	Kegiatan usaha utama/ <i>Main business activities</i>	Persentase kepemilikan/ Percentage of ownership	
			2013 %	2012 %
<u>Kepemilikan langsung dan tidak langsung/ Direct and non direct investment</u>				
PT Abacus Distribution Systems Indonesia (ADSI)**)	Jakarta	Penyedia jasa sistem komputerisasi reservasi/ <i>Computerize reservation system services provider</i>	95,00	95,00
PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA) **)	Jakarta	Perbaikan dan pemeliharaan pesawat terbang/ <i>Aircraft maintenance and overhaul</i>	99,99	99,99
PT Aero Systems Indonesia (ASI) **)	Jakarta	Penyedia jasa teknologi informasi/ <i>Information technology services</i>	99,99	99,99
PT Citilink Indonesia (CI)**)	Jakarta	Jasa transportasi udara/ <i>Air transportation services</i>	99,99	99,99
PT Aero Wisata dan entitas anak/ <i>and subsidiaries (AWS)**)</i>	Jakarta	Hotel, jasa boga, penjualan tiket/ <i>Hotel, catering, ticketing services</i>	99,99	99,99
PT Mirtasari Hotel Development (MHD)*)	Denpasar	Hotel	99,99	99,99
PT Aerofood Indonesia*)	Jakarta	Jasa boga pesawat/ <i>Aircraft catering services</i>	99,99	99,99
PT Aero Globe*)	Jakarta	Biro perjalanan wisata/ <i>Travel agent</i>	99,99	99,99
PT Aerotrans Services Indonesia(ATS)*)	Jakarta	Jasa transportasi/ <i>Transportation services</i>	99,99	99,99
PT Aerojasa Perkasa (AJP) *)	Jakarta	Penjualan tiket/ <i>Ticketing</i>	99,87	99,87
PT Senggigi Pratama Internasional (SPI) *)	Lombok	Hotel	99,99	99,99
Garuda Orient Holidays, Pty, Limited (GOHA) *)	Sydney	Biro perjalanan wisata/ <i>Travel agent</i>	99,99	99,99
Garuda Orient Holidays Korea Co, Limited (GOHK) *)	Korea	Biro perjalanan wisata/ <i>Travel agent</i>	60,00	60,00
Garuda Orient Holidays Japan Co, Ltd (GOHJ) *)	Jepang/ Japan	Biro perjalanan wisata/ <i>Travel agent</i>	60,00	60,00
PT Bina Inti Dinamika (BID) *)	Bandung	Hotel	61,89	61,89
PT Aero Hotel Management (AHM) *)	Jakarta	Manajemen hotel/ <i>Hotel management</i>	99,99	99,99
PT GIH Indonesia *)	Jakarta	Biro perjalanan wisata/ <i>Travel agent</i>	60,00	60,00
PT Belitung Intipermai (BIP)*)	Jakarta	Hotel	99,99	99,99
<u>Entitas asosiasi/ Associate</u>				
PT Gapura Indonesia	Jakarta	Jasa pengelolaan ground handling pesawat terbang/ <i>Management services , aircraft ground handling</i>	37,50	37,50

*) Kepemilikan tidak langsung / *Indirect ownership*

**) Kepemilikan langsung dan tidak langsung / *Direct and indirect ownership*



XV. ANGGARAN DASAR PERSEROAN

Anggaran Dasar Perseroan sebagaimana termaksud dalam Prospektus ini merupakan Anggaran Dasar Perseroan yang terakhir sebagaimana dimuat dalam Akta Pernyataan Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa No. 24 tanggal 16 November 2010, yang dibuat dihadapan Fathiah Helmi, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah mendapat persetujuan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-54724.AH.01.02.Tahun 2010 tanggal 22 November 2010 dan perbaikan Surat Keputusan No. AHU.2-AH.01.01-9676 tanggal 20 Desember 2010, telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0084627.AH.01.09.Tahun 2010 tanggal 22 November 2010 juncto Akta Pernyataan Keputusan Rapat Perubahan Anggaran Dasar No. 1 tanggal 26 Juli 2012, yang dibuat di hadapan Aulia Taufani, S.H., Notaris di Tangerang yang telah mendapat persetujuan Menkumham berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-66159.AH.01.02 Tahun 2012 tanggal 27 Desember 2012 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham dibawah No. AHU-0111973.AH.01.09.Tahun 2012 tanggal 27 Desember 2012.

Anggaran Dasar Perseroan tersebut telah sesuai dengan Peraturan No. IX.J.1 serta UUP.

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 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.
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.

MODAL
Pasal 4

1. Modal dasar Perseroan berjumlah Rp13.770.000.000.000,00 (tiga belastriliun tujuh ratus tujuh puluh miliar Rupiah) terbagi atas 30.000.000.000 (tiga puluh miliar) saham, masing-masing bernilai nominal Rp 459,00 (empat ratus lima puluh sembilan Rupiah)
2. Dari modal tersebut telah ditempatkan dan disetor sebanyak 75,46% (tujuh puluh lima koma empat enam persen) atau sejumlah saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp10.392.217.164.000,00 (sepuluh triliun tiga ratus sembilan puluh dua miliar dua ratus tujuh belas juta seratus enam puluh empat ribu Rupiah), yang terdiri dari:
 - a. 1 (satu) Saham Seri A Dwiwarna, dengan nilai nominal Rp459,00 (empat ratus lima puluh sembilan Rupiah) dengan jumlah nilai nominal seluruhnya sebesar Rp459,00 (empat ratus lima puluh sembilan Rupiah); dan
 - b. 22.640.995.999 (dua puluh dua miliar enam ratus empat puluh lima ribu sembilan ratus sembilan puluh sembilan) Saham Seri B, dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp10.392.217.163.541,00 (sepuluh triliun tiga ratus sembilan puluh dua miliar dua ratus tujuh belas juta seratus enam puluh tiga ribu lima ratus empat puluh satu Rupiah);yang telah disetor oleh para pemegang saham, yang seluruhnya telah mengambil bagian saham dengan rincian serta jumlah nilai nominal saham, disebutkan sebelum akhir akta.
3. 100% (seratus persen) dari nilai nominal setiap saham yang telah ditempatkan tersebut di atas atau seluruhnya berjumlah Rp10.392.217.164.000 (sepuluh triliun tiga ratus sembilan puluh dua miliar dua ratus tujuh belas juta seratus enam puluh empat ribu Rupiah) telah disetor penuh oleh masing-masing pemegang saham Perseroan.
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 dijaminakan 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 di bidang Pasar Modal di Indonesia, asal saja pengeluaran itu tidak dengan harga dibawah 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 penyeteroran, 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 penggantinya).
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 penyeteroran 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 pembubaran; 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 dijamin dengan mengikuti ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal dan UUPT.

PENGGANTISURAT 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; dan
 - c. asli surat saham rusak tersebut wajib dikembalikan dan dapat ditukar dengan surat saham baru yang nomornya sama dengan nomor surat saham aslinya.
 - 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 biaya 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 Efek 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 Perseroan 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 kepemilikan 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 didaftar 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 di bidang Pasar Modal dan ketentuan-ketentuan Bursa Efek, kecuali untuk hak atas Saham Seri A Dwiwarna yang tidak dapat dipindahkan kepada siapapun juga.

DIREKSI

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 tindak 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 lampaunya 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 pertanggungjawabannya 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 penggantinya 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 memegang jabatan rangkap sebagaimana tersebut di bawah ini, yaitu :
 - a. Anggota Direksi pada Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, Badan Usaha Milik Swasta; dan/atau
 - b. anggota Dewan Komisaris pada Badan Usaha Milik Negara; dan/atau
 - c. jabatan struktural dan fungsional lainnya pada instansi/lembaga pemerintah pusat dan atau daerah;
 - d. pengurus partai politik dan/atau calon/anggota legislatif; dan/atau calon kepala daerah/wakil kepala daerah.
 - e. jabatan yang dapat menimbulkan benturan kepentingan dan/atau jabatan lainnya sesuai dengan ketentuan dalam peraturan perundang-undangan.
 27. Untuk perangkatan 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 pengelolaan 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 :
 - a. Direksi berwenang untuk:
 - a.1. Menetapkan kebijakan pengelolaan Perseroan;
 - a.2. 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;
 - a.3. 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.
 - a.4. Mengangkat dan memberhentikan pegawai Perseroan berdasarkan peraturan kepegawaian Perseroan dan peraturan perundang-undangan;
 - a.5. Mengangkat dan memberhentikan Sekretaris Perseroan;
 - a.6. melakukan segala tindakan dan perbuatan lainnya mengenai pengelolaan maupun pemilihan 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.
 - b. Direksi berkewajiban untuk:
 - b.1. Mengusahakan dan menjamin terlaksananya usaha dan kegiatan Perseroan sesuai dengan maksud dan tujuan serta kegiatan usahanya;
 - b.2. 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;
 - b.3. Memberikan penjelasan kepada Dewan Komisaris mengenai Rencana Jangka Panjang Perseroan dan Rencana Kerja dan Anggaran Perseroan.
 - b.4. Membuat Daftar Pemegang Saham, Daftar Khusus, Risalah RUPS, dan Risalah Rapat Direksi;
 - b.5. Membuat Laporan Tahunan sebagai wujud pertanggungjawaban pengelolaan Perseroan, serta dokumen keuangan Perseroan sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang tentang Dokumen Perusahaan;
 - b.6. Menyusun Laporan Keuangan berdasarkan Standar Akuntansi Keuangan dan menyerahkan 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 pengelolaan, 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 pengabdian 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 kewajaran.
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 kelalaiannya;
 - 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. Memindahtangankan 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 entitas anak Perseroan dengan ketentuan pinjaman kepada entitas anak Perseroan 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 dibawah Direksi;
 - f. membentuk yayasan, organisasi dan atau perkumpulan baik yang berkaitan langsung maupun tidak langsung dengan Perseroan yang dapat berdampak finansial bagi Perseroan;
 - g. membebaskan 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 perusahaan yang memberikan kontribusi signifikan kepada Perseroan dan atau bernilai strategis yang ditetapkan oleh Dewan Komisaris;
 - i. tidak lagi menagih piutang macet yang telah dihapusbukukan, 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 entitas anak, sepanjang hal tersebut tidak memerlukan persetujuan RUPS sesuai dengan peraturan Pasar Modal;
 - m. melepaskan penyertaan modal pada entitas anak, sepanjang hal tersebut tidak memerlukan persetujuan RUPS sesuai dengan peraturan Pasar Modal;
 - n. melakukan penggabungan, peleburan, pengambilalihan, pemisahan dan pembubaran entitas anak, 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. Pembuatan-perbuatan dibawah 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;
 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 $\frac{1}{2}$ (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.
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.
Keputusan yang diambil dengan cara demikian mempunyai kekuatan yang sama dengan keputusan yang diambil dengan sah dalam Rapat Direksi.
21. 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 seluruh 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;
23.
 - 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 lampaunya 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 pengampunan 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 Remunerasi 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.
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 entitas anaknya; 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 Perusahaan 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 pengelolaan 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 triwulanan 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 peraturan perundang-undangan.
5. Direksi wajib menyampaikan laporan triwulanan kepada Dewan Komisaris paling lambat 30 (tiga puluh) hari setelah berakhirnya periode triwulanan 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 persepuluh) 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 penyelenggaraan 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. 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.
2. 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. 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.
3. Dari segala sesuatu yang dibicarakan dan diputuskan dalam RUPS dibuat berita acara RUPS.
4. 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 utang 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 $\frac{3}{4}$ (tiga per empat) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara yang sah dan keputusan adalah sah jika disetujui oleh lebih dari $\frac{3}{4}$ (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 2 huruf a pasal ini tidak tercapai, maka dalam RUPS kedua keputusan sah apabila dihadiri oleh pemegang saham yang mewakili paling sedikit $\frac{2}{3}$ (dua per tiga) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara yang sah dan keputusan adalah sah jika disetujui oleh lebih dari $\frac{3}{4}$ (tiga per empat) 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 $\frac{1}{2}$ (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 $\frac{1}{2}$ (satu perdua) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara 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 $\frac{1}{2}$ (satu perdua) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara yang sah yang dimiliki oleh pemegang saham independen dan disetujui oleh lebih dari $\frac{1}{2}$ (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. Diikuti 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 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 dinyatakan pailit, dan Pembubaran hanya 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 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 3/4 (tiga per empat) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara 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 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 3/4 (tiga per empat) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara 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.

PENGUNAAN 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 persentasenya 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.

PENGUNAAN 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% (duapuluh 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% (duapuluh 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 Dwiwarna, 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 Dwiwarna.
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 ditunjukkannya.
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 menyekor penuh sebagaimana tersebut dalam Pasal 4 ayat 3, sejumlah 1 (satu) Saham Seri A Dwiwarna dan 22.640.995.999 (dua puluh dua miliar enam ratus empat puluh juta sembilan ratus sembilan puluh lima ribu sembilan ratus sembilan puluh sembilan) Saham Seri B, dengan jumlah nominal seluruhnya sebesar 10.392.217.164.000,00 (sepuluh triliun tiga ratus sembilan puluh dua miliar dua ratus tujuh belas juta seratus enam puluh empat ribu Rupiah), yang telah disetor dengan rincian sebagai berikut :
 - a. NEGARA REPUBLIK INDONESIA sebanyak :
 - (a) 1 (satu) Saham Seri A Dwiwarna, dengan nilai nominal Rp 459,00 (empat ratus lima puluh sembilan Rupiah), dengan jumlah nilai nominal seluruhnya sebesar Rp 459,00 (empat ratus lima puluh sembilan 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 Rp 7.184.785.751.541,00 (tujuh triliun seratus delapan puluh empat miliar tujuh ratus delapan puluh lima juta tujuh ratus lima puluh satu ribu lima ratus empat puluh satu Rupiah).
 - b. MASYARAKAT, sebanyak 6.987.868.000 (enam miliar sembilan ratus delapan puluh tujuh juta delapan ratus enam puluh delapan ribu) saham Seri B dengan jumlah nilai nominal seluruhnya sebesar Rp 3.207.431.412.000,00 (tiga triliun dua ratus tujuh miliar empat ratus tiga puluh satu juta empat ratus dua belas ribu Rupiah).

XVI. PERSYARATAN PEMESANAN PEMBELIAN SAHAM

Perseroan telah menunjuk PT Datindo Entrycom sebagai Pelaksana Pengelola Administrasi Saham dan sebagai Agen Pelaksana PUT I Perseroan.

Berikut ini adalah persyaratan dan tata cara pemesanan pembelian saham:

1. Pemesan Yang Berhak

Para Pemegang Saham yang namanya tercatat dalam Daftar Pemegang Saham ("DPS") Perseroan pada tanggal 4 April 2014 pukul 16.00 WIB berhak untuk membeli saham dengan ketentuan bahwa setiap pemegang 701.409 (tujuh ratus satu ribu empat ratus sembilan) Saham Lama berhak atas 100.000 (seratus ribu) HMETD, dimana setiap 1 (satu) HMETD memberikan hak kepada pemegangnya untuk membeli 1 (satu) Saham Baru dengan nilai nominal Rp459 (empat ratus lima puluh sembilan Rupiah) setiap saham dengan Harga Pelaksanaan sebesar Rp460 (empat ratus enam puluh Rupiah) setiap lembar saham.

Pemesan yang berhak membeli Saham Baru adalah pemegang HMETD yang sah, yaitu Pemegang Saham yang memperoleh HMETD dari Perseroan dan belum menjual HMETD tersebut dan pembeli HMETD yang namanya tercantum dalam Sertifikat Bukti HMETD, atau dalam kolom endorsemen pada Sertifikat Bukti HMETD, atau daftar pemegang HMETD yang namanya tercatat dalam Penitipan Kolektif KSEI. Pemesan dapat terdiri dari perorangan dan/atau Lembaga/Badan Hukum Indonesia/Asing sebagaimana dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1995 tentang Pasar Modal.

Untuk memperlancar serta terpenuhinya jadwal pendaftaran pemegang saham yang berhak maka bagi pemegang saham yang akan menggunakan haknya untuk memperoleh HMETD disarankan untuk mendaftar sebelum batas akhir pendaftaran pemegang saham yaitu tanggal 4 April 2014 pada penutupan perdagangan saham di Bursa Efek Indonesia.

2. Distribusi Sertifikat Bukti HMETD

Bagi Pemegang Saham yang sahamnya berada dalam sistem Penitipan Kolektif di KSEI, HMETD akan didistribusikan secara elektronik ke dalam rekening efek di KSEI melalui rekening efek Anggota Bursa dan/atau Bank Kustodian masing-masing di KSEI selambat-lambatnya 1 (satu) Hari Bursa setelah tanggal pencatatan pada DPS yang berhak atas HMETD, yaitu tanggal 7 April 2014. Prospektus Final, Formulir Pemesanan Pembelian Saham Tambahan ("FPPS Tambahan") dan formulir lainnya tersedia dan dapat diperoleh pemegang saham di kantor BAE, yaitu PT Datindo Entrycom dengan alamat Puri Datindo, Wisma Sudirman, Jl. Jend. Sudirman Kav. 34-35, Jakarta, dengan menunjukkan bukti identitas atas nama pemegang saham yang tercatat dari masing-masing Anggota Bursa atau Bank Kustodiannya.

Bagi pemegang saham yang sahamnya tidak dimasukkan dalam Penitipan Kolektif di KSEI, Perseroan akan menerbitkan Sertifikat Bukti HMETD atas nama pemegang saham, yang dapat diambil oleh pemegang saham yang berhak atau kuasanya di BAE pada setiap hari kerja dan jam kerja mulai tanggal 8 April 2014 hingga 16 April 2014 dengan membawa:

- a) Fotokopi identitas diri yang masih berlaku (bagi pemegang saham perorangan) dan fotokopi anggaran dasar (bagi pemegang saham badan hukum/lembaga). Pemegang saham juga wajib menunjukkan asli dari fotokopi tersebut.
- b) Asli surat kuasa (jika dikuasakan) bermaterai Rp6.000,- (enam ribu Rupiah) dilengkapi fotokopi identitas diri lainnya yang masih berlaku baik untuk pemberi kuasa maupun penerima kuasa (asli identitas pemberi dan penerima kuasa wajib diperlihatkan).

3. Prosedur Pendaftaran/Pelaksanaan HMETD

Pelaksanaan HMETD dapat dilakukan mulai tanggal 8 April 2014 sampai dengan 16 April 2014

- A. Para pemegang HMETD dalam Penitipan Kolektif di KSEI yang akan melaksanakan HMETD-nya wajib mengajukan permohonan pelaksanaan melalui Anggota Bursa/Bank Kustodian yang ditunjuk sebagai pengelola efeknya. Selanjutnya Anggota Bursa/Bank Kustodian melakukan permohonan atau instruksi pelaksanaan (*exercise*) melalui sistem C-BEST sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan oleh KSEI. Dalam melakukan instruksi pelaksanaan, Anggota Bursa/Bank Kustodian harus memenuhi ketentuan sebagai berikut :
 - (i) Pemegang HMETD harus menyediakan dana pelaksanaan HMETD pada saat mengajukan permohonan tersebut;
 - (ii) Kecukupan HMETD dan dana pembayaran atas pelaksanaan HMETD harus telah tersedia di dalam rekening efek dan rekening dana pemegang HMETD yang melakukan pelaksanaan.

Satu hari kerja berikutnya KSEI akan menyampaikan Daftar Pemegang HMETD dalam Penitipan Kolektif di KSEI yang melaksanakan haknya dan menyetorkan dana pembayaran pelaksanaan HMETD tersebut ke rekening Bank Perseroan.

Saham baru hasil pelaksanaan HMETD akan didistribusikan ke masing-masing Rekening Efek pemegang HMETD yang bersangkutan yang melaksanakan haknya oleh KSEI. Saham baru hasil pelaksanaan akan didistribusikan selambat-lambatnya 2 (dua) hari kerja setelah permohonan pelaksanaan diterima dari KSEI dan dana pembayaran telah diterima dengan baik (*in good funds*) di rekening Perseroan.

- B. Para pemegang HMETD dalam bentuk warkat/Sertifikat Bukti HMETD yang akan melaksanakan HMETD nya harus mengajukan permohonan HMETD kepada BAE yang ditunjuk Perseroan, dengan menyerahkan dokumen sebagai berikut:
- (i) Asli Sertifikat Bukti HMETD yang telah ditandatangani dan diisi lengkap;
 - (ii) Asli bukti pembayaran dengan transfer/pemindah-bukuan/giro/cek/tunai ke rekening Perseroan dari bank tempat menyetorkan pembayaran;
 - (iii) Fotokopi KTP/Paspor/KITAS yang masih berlaku (untuk perorangan), atau fotokopi Anggaran Dasar dan lampiran susunan Direksi/Pengurus yang berhak mewakili (bagi lembaga/Badan Hukum);
 - (iv) Asli Surat Kuasa yang sah (jika dikuasakan) bermaterai Rp6.000,- (enam ribu rupiah) dilampiri dengan fotokopi KTP/Paspor/KITAS dari Pemberi dan penerima kuasa;
 - (v) Apabila pemegang HMETD menghendaki Saham Baru hasil pelaksanaan dalam bentuk elektronik maka permohonan pelaksanaan kepada BAE harus diajukan melalui Anggota Bursa atau Bank Kustodian yang ditunjuk dengan menyerahkan dokumen tambahan berupa:
 - Asli Surat Kuasa dari pemegang HMETD kepada Anggota Bursa atau Bank Kustodian untuk mengajukan permohonan pelaksanaan HMETD dan melakukan pengelolaan efek atas Saham Baru dalam penitipan Kolektif di KSEI atas nama pemberi kuasa;
 - Asli Formulir Penyetoran Efek yang diterbitkan oleh KSEI yang telah diisi dan ditandatangani dengan lengkap.

Perseroan akan menerbitkan Saham Baru hasil pelaksanaan HMETD dalam bentuk fisik Surat Kolektif Saham, jika pemegang Sertifikat Bukti HMETD tidak menginginkan saham hasil pelaksanaannya dimasukkan dalam penitipan kolektif di KSEI.

Pendaftaran Pelaksanaan HMETD dilakukan di Kantor BAE Perseroan. Pendaftaran dapat dilakukan mulai tanggal 8 April 2014 sampai 16 April 2014 pada hari dan jam kerja (Senin – Jumat pukul 9.00 – 15.00 WIB).

Bilamana pengisian Sertifikat Bukti HMETD tidak sesuai dengan petunjuk/syarat pemesanan saham yang tercantum dalam Sertifikat Bukti HMETD dan Prospektus, maka hal ini dapat mengakibatkan penolakan pemesanan. HMETD hanya dianggap telah dilaksanakan pada saat pembayaran tersebut telah terbukti diterima dengan baik (*in good funds*) di rekening Perseroan sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam syarat-syarat pembelian.

4. Pemesanan Saham Tambahan

Pemegang saham yang HMETD-nya tidak dijual atau pembeli/pemegang HMETD yang terakhir yang namanya tercantum dalam Sertifikat Bukti HMETD atau pemegang HMETD dalam Penitipan Kolektif KSEI dapat memesan saham tambahan melebihi hak yang dimilikinya dengan cara mengisi kolom pemesanan pembelian saham tambahan dan/atau FPPS Tambahan yang telah disediakan.

Pemegang HMETD dalam bentuk warkat/ Sertifikat Bukti HMETD yang menginginkan saham hasil penjatahannya dalam bentuk elektronik harus mengajukan permohonan kepada BAE melalui Anggota Bursa atau Bank Kustodian dengan menyerahkan dokumen sebagai berikut:

- a. Asli FPPS Tambahan yang telah diisi dengan lengkap dan benar;
- b. Asli surat kuasa dari pemegang HMETD kepada Anggota Bursa atau Bank Kustodian untuk mengajukan permohonan pemesanan pembelian saham tambahan dan melakukan pengelolaan efek atas saham hasil penjatahan dalam Penitipan Kolektif KSEI dan kuasa lainnya yang mungkin diberikan sehubungan dengan pemesanan pembelian saham tambahan atas nama pemberi kuasa;
- c. Fotokopi KTP/Paspor/KITAS yang masih berlaku (untuk perorangan) atau fotokopi Anggaran Dasar dan lampiran susunan Direksi/pengurus (bagi lembaga/badan hukum);
- d. Asli bukti pembayaran dengan transfer/pemindahbukuan/giro/cek/tunai ke rekening Perseroan dari bank tempat menyetorkan pembayaran;
- e. Asli Formulir Penyetoran Efek yang diterbitkan oleh KSEI yang telah diisi dan ditandatangani secara lengkap untuk keperluan pendistribusian saham hasil pelaksanaan oleh BAE.

Bagi pemegang HMETD dalam Penitipan Kolektif KSEI, mengisi dan menyerahkan FPPS Tambahan yang telah didistribusikan dengan melampirkan dokumen sebagai berikut:

- a. Asli instruksi pelaksanaan (*exercise*) yang telah berhasil (*settled*) dilakukan melalui C-Best yang sesuai atas nama pemegang HMETD tersebut (khusus bagi pemegang HMETD dalam Penitipan Kolektif KSEI yang telah melaksanakan haknya melalui sistem C-Best);

- b. Asli formulir penyetoran Efek yang dikeluarkan KSEI yang telah diisi lengkap untuk pendistribusian Saham Hasil Pelaksanaan HMETD oleh BAE;
- c. Asli bukti pembayaran dengan transfer/pemindahbukuan/giro/cek/tunai ke rekening Perseroan dari bank tempat menyetorkan pembayaran.

Pemegang HMETD dalam bentuk warkat/ Sertifikat Bukti HMETD yang menginginkan saham hasil penjatahannya tetap dalam bentuk warkat/fisik SKS, harus mengajukan permohonan kepada BAE dengan menyerahkan dokumen sebagai berikut:

- a. Asli FPPS Tambahan yang telah diisi dengan lengkap dan benar;
- b. Asli surat kuasa yang sah (jika dikuasakan) bermaterai Rp6.000 (enam ribu Rupiah) dilampirkan dengan fotokopi KTP/Paspor/KITAS dari pemberi dan penerima kuasa;
- c. Fotokopi KTP/Paspor/KITAS yang masih berlaku (untuk perorangan) atau fotokopi Anggaran Dasar dan lampiran susunan Direksi/pengurus (bagi lembaga/badan hukum);
- d. Asli bukti pembayaran dengan transfer/pemindahbukuan/giro/cek/tunai ke rekening Perseroan dari bank tempat menyetorkan pembayaran.

Pembayaran atas pemesanan tambahan tersebut dapat dilaksanakan dan harus telah diterima pada rekening bank Perseroan selambat-lambatnya pada tanggal 21 April 2014 dalam keadaan tersedia (*in good funds*). Pemesanan yang tidak memenuhi petunjuk sesuai dengan ketentuan pemesanan dapat mengakibatkan penolakan pemesanan.

5. Penjatahan Atas Pemesanan Saham Tambahan

Penjatahan atas pemesanan saham tambahan akan dilakukan pada tanggal 22 April 2014 dengan ketentuan sebagai berikut:

- a. Bila jumlah seluruh saham yang dipesan, termasuk pemesanan saham tambahan tidak melebihi jumlah seluruh saham yang ditawarkan dalam PUT I ini, maka seluruh pesanan atas saham tambahan akan dipenuhi;
- b. Bila jumlah seluruh saham yang dipesan, termasuk pemesanan saham tambahan melebihi jumlah seluruh saham yang ditawarkan dalam PUT I ini, maka kepada pemesan yang melakukan pemesanan saham tambahan akan diberlakukan sistem penjatahan secara proporsional, berdasarkan atas jumlah HMETD yang telah dilaksanakan oleh masing-masing pemegang saham yang meminta pemesanan saham tambahan;
- c. Jumlah saham yang akan dijatahkan adalah sisa saham yang belum diambil bagian dengan memperhatikan jumlah kepemilikan saham setelah pelaksanaan PUT I dan dengan asumsi bahwa opsi berdasarkan program MESOP telah dilaksanakan seluruhnya, dengan komposisi Pemerintah Republik Indonesia sebesar 60% dari modal ditempatkan dan disetor dan masyarakat sebesar 40% dari modal ditempatkan dan disetor.

Manajer penjatahan akan menyampaikan laporan hasil pemeriksaan akuntan kepada OJK mengenai kewajaran dari pelaksanaan penjatahan dengan berpedoman pada Peraturan Bapepam No.VIII.G.2 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 sejak tanggal penjatahan.

6. Persyaratan Pembayaran

Pembayaran Pemesanan Pembelian Saham dalam rangka Penawaran Umum Terbatas I harus dibayar penuh pada saat pengajuan pemesanan secara tunai atau cek, wesel atau bilyet giro, atau pemindahbukuan (*transfer*) dengan mencantumkan nama pemesan dan Nomor Sertifikat Bukti HMETD. Pembayaran dapat disetor ke rekening Perseroan yaitu:

PT Bank Mandiri (Persero) Tbk
Cabang: KCP Tangerang Gedung Management Garuda City
Area Perkantoran Bandara Soekarno Hatta
No. Rekening : 155-00-2014201-7
Atas Nama : PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk.

Bila pembayaran dilakukan dengan cek atau pemindahbukuan atau bilyet giro maka tanggal pembayaran dihitung berdasarkan tanggal setelah pembayaran diterima dengan baik (*in good funds*) dan telah nyata ada dalam Rekening Bank Perseroan. Untuk pembelian saham tambahan, pembayaran dilakukan pada hari pemesanan yang mana pembayaran tersebut harus diterima dengan baik (*in good funds*) dalam rekening Perseroan paling lambat tanggal 21 April 2014.

Segala biaya bank dan biaya transfer yang timbul dalam rangka pembelian saham menjadi beban pemesan. Pemesanan akan dibatalkan jika persyaratan pembayaran tidak dipenuhi.

7. Bukti Tanda Terima Pemesanan Pembelian Saham

Perseroan melalui BAE yang ditunjuk Perseroan menerima pengajuan pemesanan pembelian saham akan menyerahkan bukti tanda terima pemesanan saham yang telah dicap di tandatangan yang merupakan bukti pada saat mengambil saham dan pengembalian uang untuk pemesanan yang tidak dipenuhi.

Bagi pemegang HMETD dalam Penitipan Kolektif KSEI akan mendapatkan konfirmasi atas permohonan pelaksanaan HMETD dari C-BEST melalui pemegang rekening KSEI.

8. Pembatalan Pemesanan Saham

Perseroan berhak untuk membatalkan pemesanan Saham Baru, baik secara keseluruhan atau sebagian, dengan memperhatikan persyaratan yang berlaku. Pemberitahuan pembatalan pemesanan saham akan diumumkan bersamaan dengan pengumuman penjatahan atas pemesanan saham.

Hal-hal yang dapat menyebabkan dibatalkannya pemesanan saham antara lain:

- Pengisian Sertifikat Bukti HMETD atau FPPS Tambahan tidak sesuai dengan petunjuk/syarat-syarat pemesanan saham yang ditawarkan dalam PUT I yang tercantum dalam Sertifikat Bukti HMETD dan Prospektus.
- Persyaratan pembayaran tidak terpenuhi.
- Persyaratan kelengkapan dokumen permohonan tidak terpenuhi.

9. Pengembalian Uang Pemesanan

Dalam hal tidak terpenuhinya sebagian atau seluruhnya dari pemesanan saham yang lebih besar daripada haknya atau dalam hal terjadi pembatalan pemesanan saham maka pengembalian uang oleh Perseroan akan dilakukan selambat-lambatnya pada tanggal 24 April 2014. Pengembalian uang dilakukan dengan menggunakan cek atau pemindahbukuan ke rekening Pemesan. Uang yang dikembalikan dalam bentuk cek dapat diambil di kantor BAE Perseroan pada hari dan jam kerja (Senin - Jumat pukul 09.00 - 15.00 WIB). Pengambilan cek setelah tanggal 24 April 2014 hanya bisa dilakukan di kantor Perseroan.

Uang pengembalian hanya dapat diambil dengan menunjukkan KTP asli atau bukti jati diri lainnya dan menyerahkan Bukti Tanda Terima Pemesanan Pembelian Saham. Pemesan tidak dikenakan biaya bank maupun biaya transfer untuk jumlah yang dikembalikan tersebut. Bila pemesan berhalangan untuk mengambil sendiri, maka pemesan dapat memberikan kuasa kepada orang yang ditunjuk dengan melampirkan surat kuasa bermeterai Rp6.000,- (enam ribu rupiah) dan fotokopi KTP pemberi dan penerima kuasa serta menunjukkan aslinya.

Pengembalian uang pemesanan saham yang melampaui 2 (dua) hari kerja setelah Tanggal Penjatahan atau setelah tanggal diumumkannya pembatalan Penawaran umum Terbatas I berdasarkan bukti pembayaran oleh Perseroan akan disertai bunga yang diperhitungkan mulai hari kerja kedua setelah Tanggal Penjatahan atau setelah tanggal diumumkannya pembatalan Penawaran Umum Terbatas I sampai dengan tanggal pengembalian uang pemesanan saham (*refund*).

Besar bunga atas keterlambatan pengembalian uang pemesanan saham tersebut dihitung sebesar rata-rata deposito 1 (satu) bulan sesuai dengan maksimum bunga deposito Bank Indonesia. Perseroan tidak memberikan bunga atas keterlambatan pengembalian uang pemesanan saham apabila keterlambatan tersebut disebabkan oleh pemesan yang tidak mengambil uang pengembalian sesuai dengan waktu yang ditentukan.

Bagi pemesan saham dalam Penitipan Kolektif KSEI maka uang pemesanan akan dikembalikan kedalam rekening efek yang melakukan permohonan tersebut oleh KSEI.

10. Penyerahan Saham Baru Hasil Pelaksanaan HMETD dan Pengkreditan ke Rekening Efek

Saham Baru hasil pelaksanaan HMETD bagi pemesan yang melaksanakan HMETD sesuai dengan haknya melalui KSEI akan dikreditkan pada Rekening Efek dalam 2 (dua) hari kerja setelah permohonan pelaksanaan HMETD diterima dari KSEI dan dana pembayaran telah diterima dengan baik di rekening Perseroan. Saham Baru hasil pelaksanaan HMETD bagi pemegang HMETD dalam bentuk warkat yang melaksanakan HMETD sesuai haknya akan mendapatkan SKS atau Saham dalam bentuk warkat selambat-lambatnya 2 (dua) hari kerja setelah permohonan diterima oleh BAE Perseroan dan dana pembayaran telah diterima dengan baik oleh Perseroan.

Adapun Formulir Konfirmasi Penjatahan dan Saham Baru hasil penjatahan atas pemesanan Saham Tambahan bagi pemegang saham yang sahamnya tercatat dalam Penitipan Kolektif di KSEI akan didistribusikan dalam bentuk elektronik dalam Penitipan Kolektif di KSEI selambat-lambatnya 1 (satu) hari kerja setelah Tanggal Penjatahan.

Sedangkan bagi pemegang saham yang sahamnya belum tercatat dalam Penitipan Kolektif, SKS baru hasil pelaksanaan HMETD dapat diambil pada setiap hari kerja (Senin - Jumat) antara pukul 09.00 - 15.00 WIB mulai tanggal 8 April 2014 hingga 16 April 2014. Pengambilan dilakukan di BAE Perseroan dengan menunjukkan/menyerahkan dokumen – dokumen sebagai berikut :

- Asli KTP/Paspor/KITAS yang masih berlaku (untuk perorangan); atau
- Fotokopi Anggaran Dasar (bagi Lembaga/Badan Hukum) dan susunan Direksi Komisaris atau Pengurus yang masih berlaku;

- c. Asli surat kuasa yang sah (bagi Lembaga/Badan Hukum) bermaterai Rp6.000,- (enam ribu rupiah) dilengkapi dengan fotokopi KTP/Paspor/KITAS dari Pemberi dan Penerima Kuasa;
- d. Asli Bukti Tanda Terima Pemesanan Saham.

11. Alokasi Terhadap HMETD Yang Tidak Dilaksanakan

Jika saham Baru yang ditawarkan dalam PUT I tersebut tidak seluruhnya diambil bagian oleh pemegang Sertifikat Bukti HMETD porsi publik, maka sisa saham Baru akan dialokasikan kepada para pemegang saham publik lainnya yang melakukan pemesanan melebihi haknya sebagaimana tercantum dalam Sertifikat Bukti HMETD atau Formulir Pemesanan dan Pembelian Saham Tambahan secara proporsional berdasarkan HMETD yang telah dilaksanakan.

Apabila setelah alokasi tersebut masih terdapat sisa saham yang ditawarkan, maka sisa saham tersebut akan dikembalikan ke dalam portepel saham Perseroan.

12. Pengalihan HMETD

Pemegang HMETD yang tidak melaksanakan haknya untuk membeli saham baru dalam rangka Penawaran Umum Terbatas I ini, dapat menjual haknya kepada pihak lain sejak tanggal 8 April 2014 sampai dengan tanggal 16 April 2014 melalui Bursa Efek Indonesia atau dapat dilaksanakan di luar Bursa sesuai dengan Peraturan Bapepam-LK No. IX.D.1 tentang Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu.

Pemegang saham yang tidak melaksanakan haknya setelah pelaksanaan HMETD dapat mengalami penurunan persentase kepemilikan (dilusi) sampai dengan maksimum 12,48% (dua belas koma empat puluh delapan persen) sebelum pelaksanaan MESOP dan sebesar 13,21% (tiga belas koma dua puluh satu persen) setelah pelaksanaan MESOP.

13. Pendaftaran Sertifikat Bukti HMETD

Pendaftaran dilakukan sendiri atau dikuasakan dengan dilengkapi dokumen-dokumen tersebut di bawah ini melalui:

PT Datindo Entrycom
Puri Datindo-Wisma Sudirman
Jl. Jenderal Sudirman Kav. 34, Jakarta
Telp. 021 – 5709009
Fax. 021 – 5709026

dengan membawa:

- a. Sertifikat Bukti HMETD asli yang telah ditandatangani dan diisi lengkap
- b. Bukti pembayaran asli dari bank berupa bukti transfer bilyet giro/cek/tunai asli dari bank
- c. Fotokopi KTP/SIM/Paspor (untuk perorangan) yang masih berlaku, fotokopi Anggaran Dasar (bagi badan hukum/lembaga)
- d. Surat kuasa (jika dikuasakan) bermaterai Rp6.000 (enam ribu Rupiah) dilengkapi fotokopi KTP yang memberi dan diberi kuasa. Bagi pemesan berkewarganegaraan asing, di samping mencantumkan nama dan alamat pemberi kuasa secara lengkap dan jelas, juga wajib mencantumkan nama dan alamat luar negeri domisili hukum yang sah dari pemberi kuasa secara lengkap dan jelas (asli identitas pemberi dan penerima kuasa wajib diperhatikan).

Waktu pendaftaran:

Tanggal : 8 April 2014 - 16 April 2014.
Pukul : 09.00 – 16.00 WIB

- e. FPPS tambahan asli yang diisi lengkap dan ditandatangani (jika memesan saham tambahan).

XVII. PENYEBARLUASAN PROSPEKTUS DAN SERTIFIKAT BUKTI HAK MEMESAN EFEK TERLEBIH DAHULU

Prospektus, Sertifikat Bukti HMETD, FPPS Tambahan dan Permohonan Pemecahan Sertifikat Bukti HMETD akan tersedia dan dapat diambil langsung oleh pemegang saham Perseroan yang namanya tercatat dalam Daftar Pemegang Saham Perseroan pada tanggal 7 April 2014 pukul 16.00 WIB di:

**PT Datindo Entrycom
Puri Datindo
Jl. Jenderal Sudirman Kav. 34, Jakarta
Telp. 021 – 5709009
Fax. 021 – 5709026**

Apabila sampai dengan tanggal 16 April 2014 pemegang saham Perseroan yang namanya tercatat dalam Daftar Pemegang Saham pada tanggal 4 April 2014 pukul 16.00 WIB belum mengambil Prospektus dan Sertifikat Bukti HMETD dan tidak menghubungi PT Datindo Entrycom sebagai BAE Perseroan, maka seluruh risiko kerugian bukan menjadi tanggung jawab PT Datindo Entrycom ataupun Perseroan, melainkan merupakan tanggung jawab para pemegang saham yang bersangkutan.

XVIII. INFORMASI TAMBAHAN

Apabila terdapat hal-hal yang kurang jelas dari Prospektus ini atau apabila pemegang saham menginginkan tambahan informasi sehubungan dengan PUT I ini, para pemegang saham dipersilahkan menghubungi:

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk

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

Halaman ini sengaja dikosongkan