



PAPARAN PUBLIK TAHUNAN

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) TBK.

Dec 2021

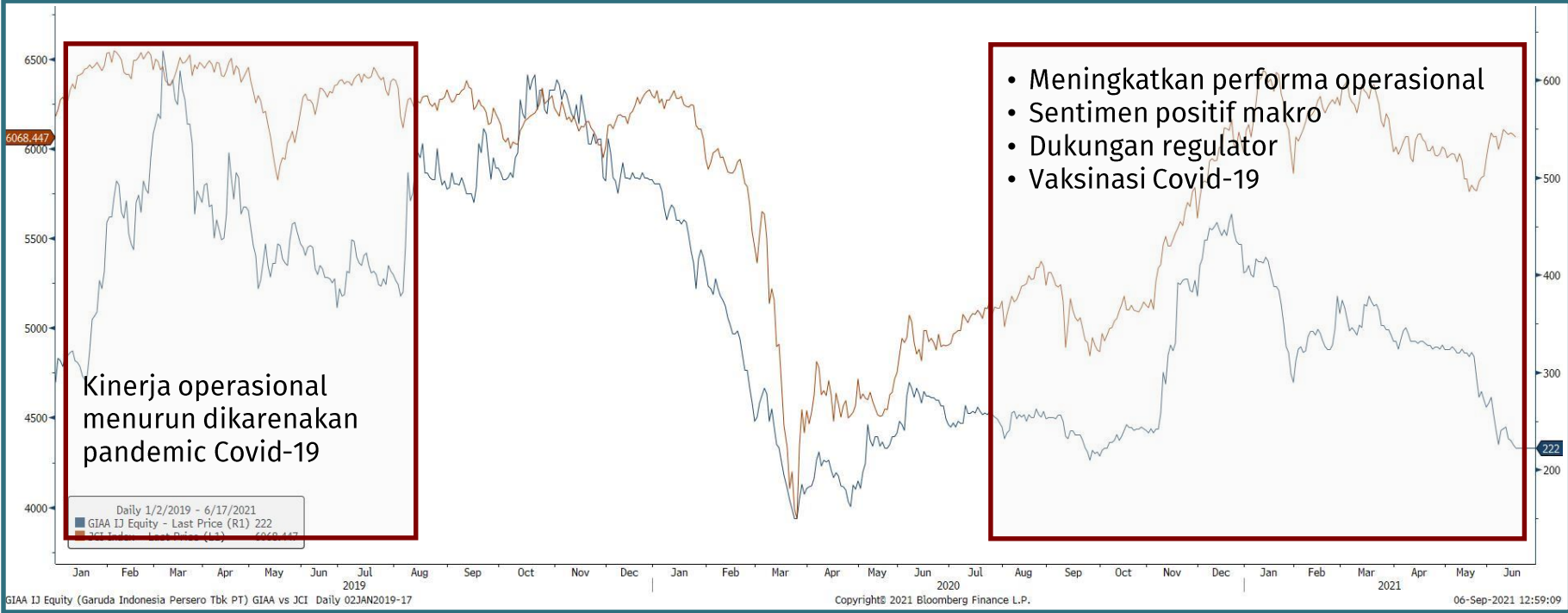


Disclaimer

Materi presentasi ini dibuat (i) semata untuk kepentingan Paparan Publik Tahunan Perseroan (ii) berdasarkan keadaan atau fakta saat ini dan dapat berubah, bergantung pada persetujuan korporasi dan hasil negosiasi dengan kreditur Perseroan.

Perseroan, bersama-sama dengan konsultan hukum dan konsultan keuangan, masih mendiskusikan skema restrukturisasi dengan kreditur-kreditur. Informasi yang terdapat dalam materi presentasi ini tidak dapat dikutip atau disebarluaskan tanpa persetujuan Perseroan. Perseroan akan mengumumkan keterbukaan informasi yang lengkap setelah terdapatnya kesepakatan dengan kreditur atau setelah adanya proposal perdamaian yang telah disahkan oleh pengadilan atau sesuai dengan POJK No. 26/POJK.04/2017 (sebagaimana relevan)

Kinerja Saham GIAA sd 17 June 2021



| Pemegang saham | Kepemilikan |
|-------------------------------|-------------|
| Pemerintah Republik Indonesia | 60.54% |
| Trans Airways | 28.26% |
| Institusi Lokal | 4.23% |
| Retail Lokal | 6.35% |
| Institusi Asing | 0.50% |
| Rritel Asing | 0.13% |

| INDICATOR | 2Q2020 | 2Q 2021 |
|--------------------------------------|--------|---------|
| Average Value (Billion IDR) | 12.1 | 8.38 |
| Average Volume (Million) | 50.5 | 34.09 |
| Last Price (IDR) | 246 | 222 |
| Market Capitalization (Trillion IDR) | 6.37 | 5.75 |

Sumber: Bloomberg

100.00%
 Sumber: Data Perusahaan

Pada tahun 2021, Garuda Indonesia Group mengusung tema strategis “Resources Optimization”, dimana terdapat beberapa *milestones* penting terkait resource rationalization, new revenue generator from freighter, and holding BUMN implementation

2021 RESOURCE OPTIMIZATION

- Resource Rationalization
- New Revenue Generator from Freighter
- Holding BUMN Implementation

INISIATIF STRATEGI PERSEROAN 2021

- 1 Mempertahankan Sertifikasi IOSA
- 2 Meningkatkan Layanan Indonesian Hospitality pada era new normal (Cleanliness. Healthiness. Safety)
- 3 Penyelarasan Proses Bisnis dalam Rangka Pembentukan Holding BUMN Pariwisata & Pendukung
- 4 Meningkatkan Utilisasi Pesawat & Kinerja Rute (Sinergi GA-QG, Aliansi, Interline, Joint Venture)
- 5 Meningkatkan Kontribusi Penjualan dari Direct Channel
- 6 Meningkatkan Kontribusi Pendapatan Cargo, Freighter, Charter, Loyalty, Ancillary & Bisnis Baru
- 7 Meningkatkan Efisiensi Seluruh Biaya termasuk efisiensi atas biaya pesawat
- 8 Mengoptimalkan produktivitas SDM
- 9 Meningkatkan Digitalisasi pada Aspek Komersial, Layanan dan Operasional
- 10 Mengoptimalkan Values dari Subsidiaries



Januari



Dukung Program Vaksinasi Covid-19, Garuda Indonesia Luncurkan Desain Livery Khusus

Februari



Garuda Indonesia Menerima Pencairan Dana dari Penerbitan Obligasi Wajib Konversi

Maret



Dukung Pemulihan Pariwisata Nasional, Garuda Indonesia Online Travel Fair (GOTF) Kembali Digelar

Mei



Garuda Group Layani Penerbangan dengan Awak Pesawat yang Telah Divaksinasi Covid-19 Lengkap

Juli

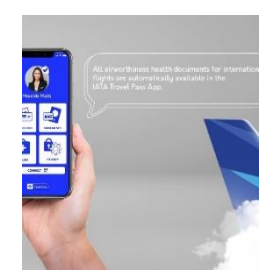


Garuda Indonesia Dukung Pengangkutan Bantuan 1500 Oksigen Konsentrator dari Shanghai Menuju Jakarta

Agustus



Sambut 76 Tahun Kemerdekaan Indonesia, Garuda dan The Goods Dept Luncurkan Tematik Merchandise



Hadirkan Kemudahan Pengelolaan Dokumen Perjalanan Internasional, Garuda Lakukan Uji Coba Penerapan IATA Travel Pass

CORPORATE HIGHLIGHT

September



Garuda Indonesia dukung Kelancaran Pelaksanaan PON XX Papua.



Garuda Indonesia Berperan Aktif dalam Program Konservasi Breeding Satwa Dilindungi

Oktober



Perluas Kerja Sama Air Transshipment Cargo, Garuda Indonesia Ekspansi Jaringan Pengiriman Kargo ke Eropa dan Amerika

November



Dengan Dibukanya Kembali Perbatasan Internasional Garuda Indonesia Memperkuat Kerja Sama Komersial dengan Singapore Airlines dan kerja sama codeshare dengan Emirates

Desember



Dukung Pemulihan Pariwisata Nasional, Garuda Indonesia Travel Fair (GATF) Kembali Digelar Hadirkan Diskon Tiket Hingga 80%

Juni 2021

- Garuda Indonesia Raih Predikat "5-Star Covid-19 Airline Safety Rating" dari Skytrax
- Garuda Indonesia Perpanjang Air Operator Certificate (AOC/ Sertifikat Operator Pesawat Udara)

September 2021

- Garuda Indonesia Perbarui Sertifikasi Audit Keselamatan Operasional IATA (IOSA)
- Garuda Indonesia Raih Pengakuan Global di Ajang "Skytrax World Airline Awards 2021"

Telaah Kinerja Operasional dan Keuangan

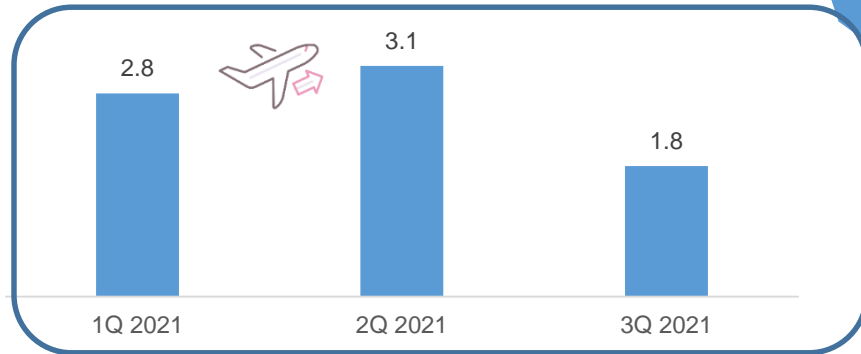
Ikhtisar Kinerja Operasional Konsolidasian

Kondisi saat ini dibandingkan kondisi sebelum pandemi

| Keterangan | 3Q2019 Sebelum Pandemi | 3Q2021 Saat Ini | Level |
|------------------|---------------------------|--------------------|--------|
| Jumlah penumpang | 8.2 | 1.8 | 21.6% |
| Jumlah kargo | 80.9 | 66.4 | 82.1% |
| ASK | 13.2 | 4.7 | 35.6% |
| Jumlah Charter | 117 | 759 | 648.7% |

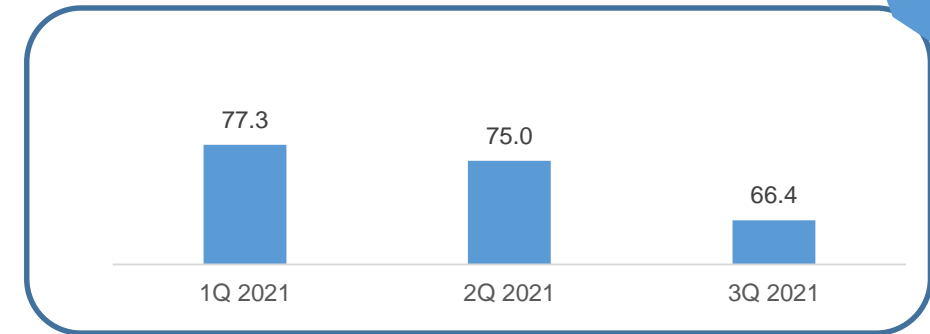
Jumlah Penumpang dalam juta orang

*21.6%



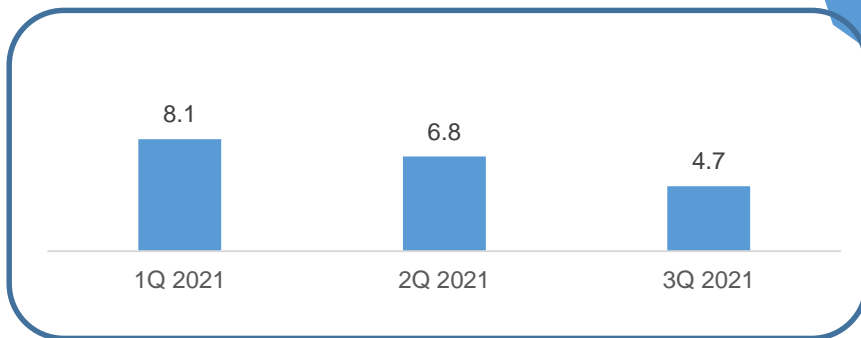
Jumlah Kargo dalam ribu ton

*82.1%



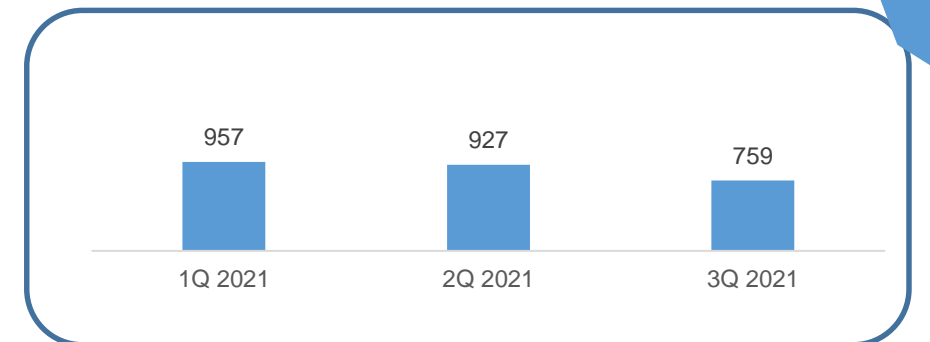
Kapasitas Produksi (ASK) dalam miliar ASK

*35.6%

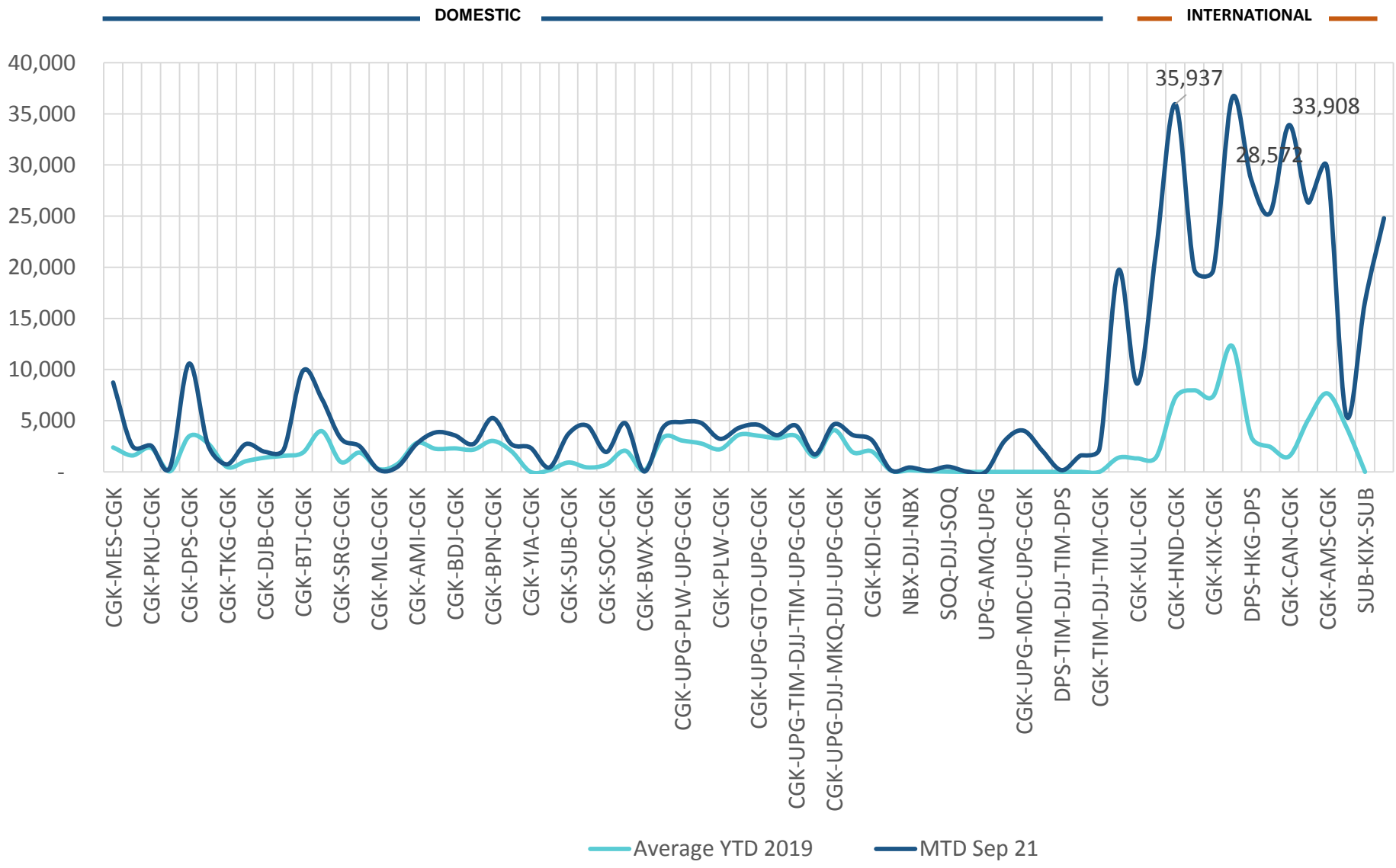
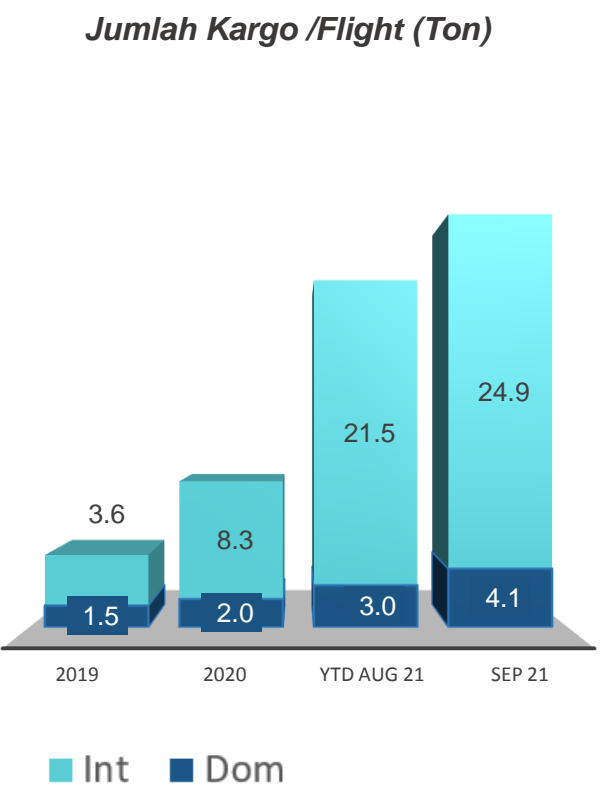


Jumlah Charter dalam flight

*648.7%



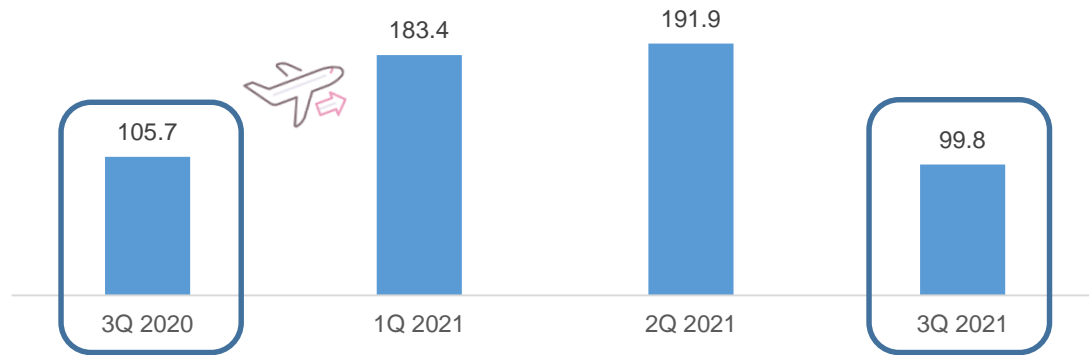
Cargo Carried Per Flight (Kg) per Rute pada bulan Sep 2021 jauh lebih baik dibandingkan Rata-rata 2019



Ikhtisar Kinerja Operasional Konsolidasi

Pendapatan Penumpang Penerbangan Berjadwal

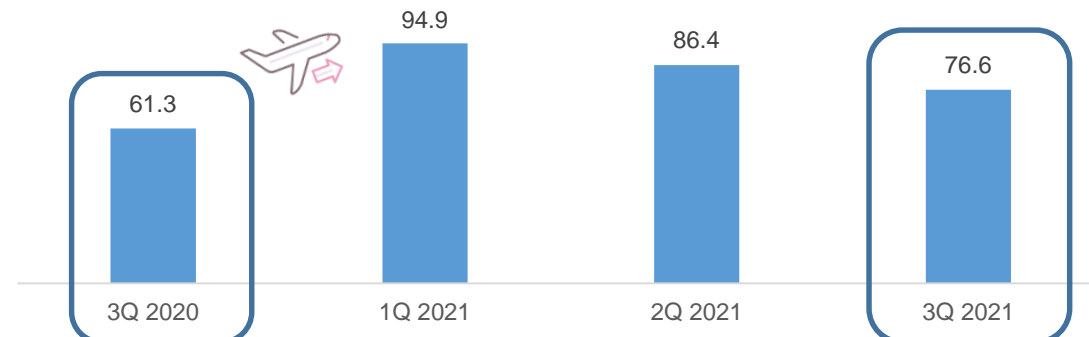
juta dollar



Pendapatan penumpang mengalami kenaikan sebesar 5.5% YoY karena meningkatnya *confident masyarakat untuk kembali terbang*, Peningkatan signifikan terjadi pada 1Q dan 2Q 2021 dengan total pendapatan penumpang sebesar USD 375.2 juta.

Pendapatan Kargo dan Dokumen Penerbangan Berjadwal

Juta dollar

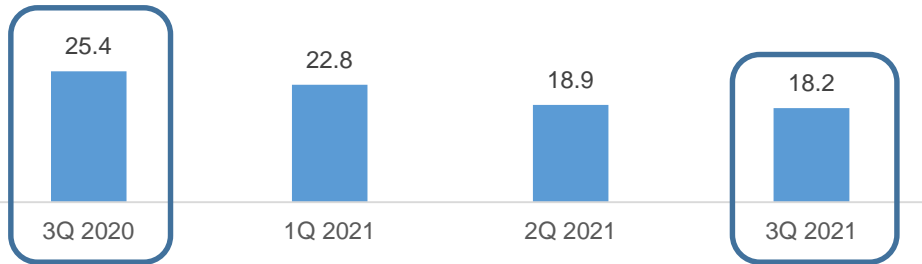


Pendapatan kargo dan dokumen mengalami kenaikan sebesar 20.0% YoY karena permintaan pengiriman barang yang meningkat. Peningkatan signifikan terjadi pada 1Q dan 2Q 2021 dengan total pendapatan penumpang sebesar USD 181.2 juta.

Ikhtisar Kinerja Operasional Konsolidasi (Lanjutan)

Pendapatan *Charter* Penerbangan Tidak Berjadwal

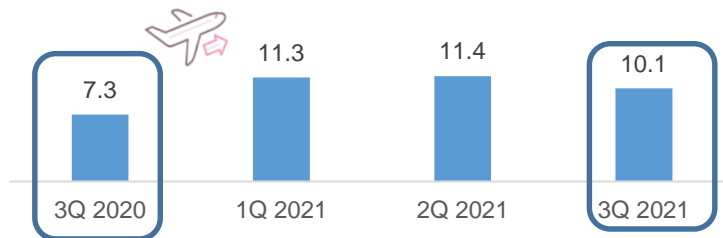
juta dollar



Pendapatan Charter mengalami penurunan sebesar 28.3% YoY. Namun demikian, terdapat peningkatan pada 1Q 2021 sebesar USD 22,8 Juta.

Pendapatan *Ancillary* - Pelayanan terkait penerbangan

juta dollar



Pendapatan Ancillary mengalami kenaikan sebesar 39.0% YoY dengan total pendapatan sebesar USD 32,8 Juta sampai dengan periode YTD September 2021

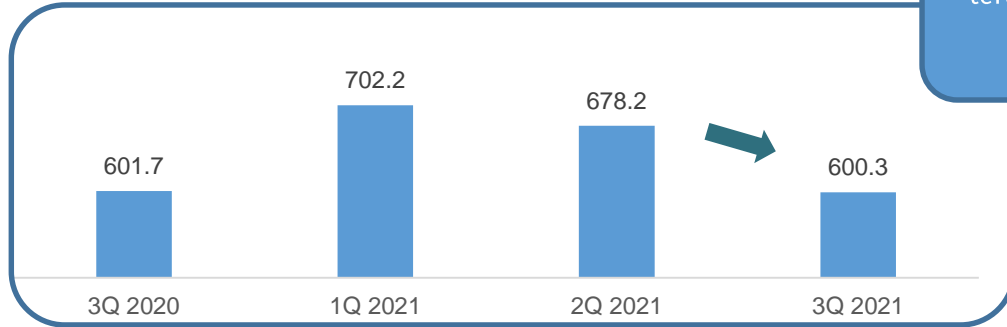
Kondisi saat ini dibandingkan kondisi sebelum pandemic

| Pendapatan | 3Q-2019 Sebelum Pandemi | Kontribusi 2019 | 3Q-2021 Saat Ini | Kontribusi 2021 | Level |
|----------------|-------------------------|-----------------|------------------|-----------------|--------|
| Penumpang | 863.2 | 64.1% | 99.8 | 41.0% | 11.6% |
| Kargo | 77.5 | 5.8% | 61.3 | 32.0% | 98.8% |
| <i>Charter</i> | 5.4 | 0.4% | 25.4 | 8.0% | 339.1% |
| Lain-lain* | 401.0 | 29.8% | 10.1 | 20.0% | 50.6% |

Ikhtisar Beban Usaha Konsolidasi

Beban usaha

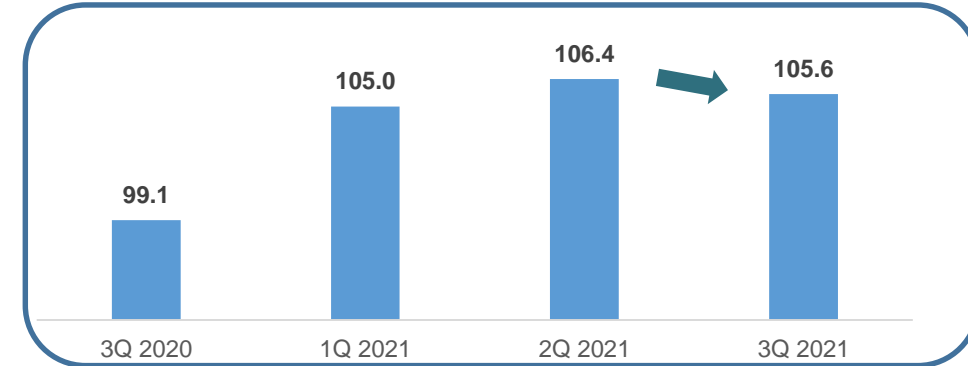
juta dollar



Beban usaha mengalami penurunan sebesar 0.23% secara YoY. GA Group terus melaksanakan program efisiensi biaya dalam beberapa tahun.

Gaji, Tunjangan & Imbalan Kerja Lainnya

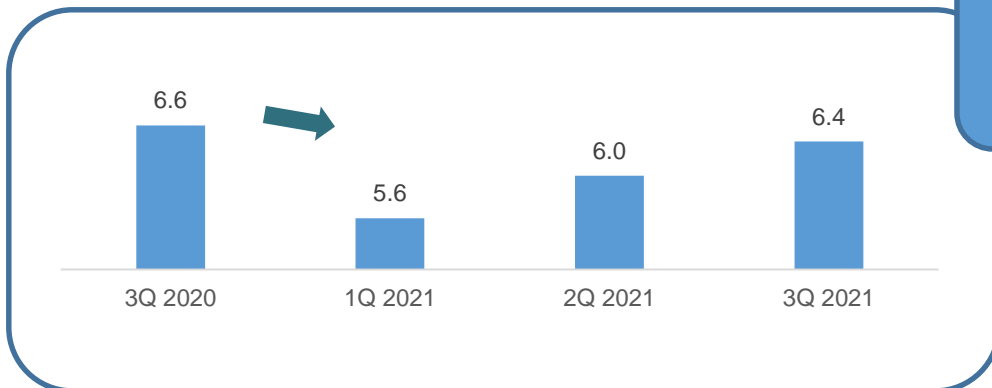
juta dollar



Beban operasional yang bersifat fixed mengalami penurunan sebesar 0.75% pada Q3 2021 karena perusahaan menerapkan rasionalisasi SDM

Unit Cost - CASK

juta dollar



Unit Cost mengalami penurunan sebesar 3.03% secara YoY. biaya per unit / CASK di pertahankan pada level yang sama pada tahun 2021

FOKUS GARUDA INDONESIA GROUP;

- Mengurangi beban biaya operasional
- Menyesuaikan biaya tetap menjadi biaya variable

Highlight Kinerja Keuangan dan Operasional (Parent Only): Membaik

Kinerja Keuangan

| Description (USD Mio) | 30 Sep 2021 YTD | 30 Sep 2021 MTD | 31 Aug 2021 MTD | 31 Des 2020 YTD |
|-----------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Cash and Bank | 19 | 19 | 11 | 158 |
| Advances for purchase of aircraft | 178 | 178 | 178 | 178 |
| MR & Security Deposit | 323 | 323 | 347 | 282 |
| Bank Loan | 921 | 921 | 918 | 726 |
| Trade Payable & Accrued | 829 | 829 | 845 | 651 |
| Tax Payable | 231 | 231 | 226 | 193 |
| Long Term Loan | 1,111 | 1,111 | 1,102 | 1,052 |
| Total Asset | 6,928 | 6,928 | 7,203 | 8,072 |
| Total Liabilities | 9,756 | 9,756 | 9,820 | 9,572 |
| Total Equity | (2,828) | (2,828) | (2,618) | (1,501) |
| Total Revenue | 568 | 51 | 39 | 1,012 |
| Operating Income (Loss)* | (731) | (62) | (96) | (1,245) |
| Net Income (Loss) | (1,334) | (210) | (268) | (2,503) |
| EBITDA (without PSAK) | (817) | (150) | (213) | (1,468) |

Sumber: Data Perusahaan

Kinerja Operasional

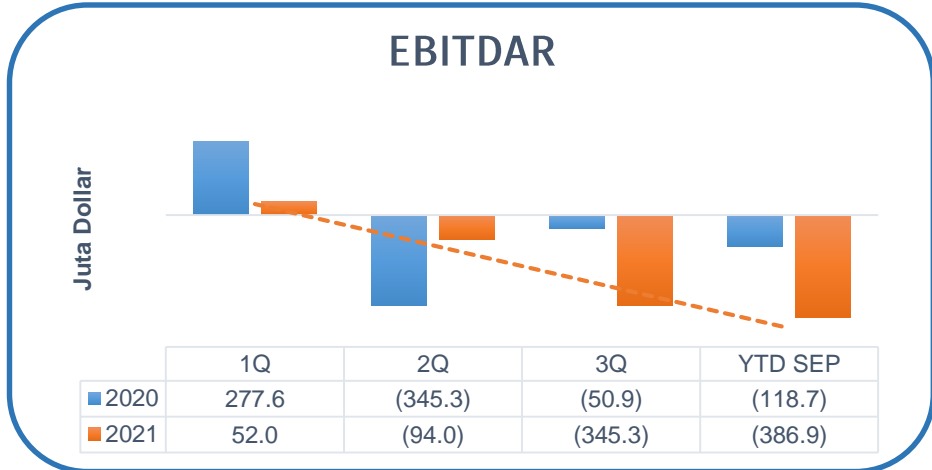
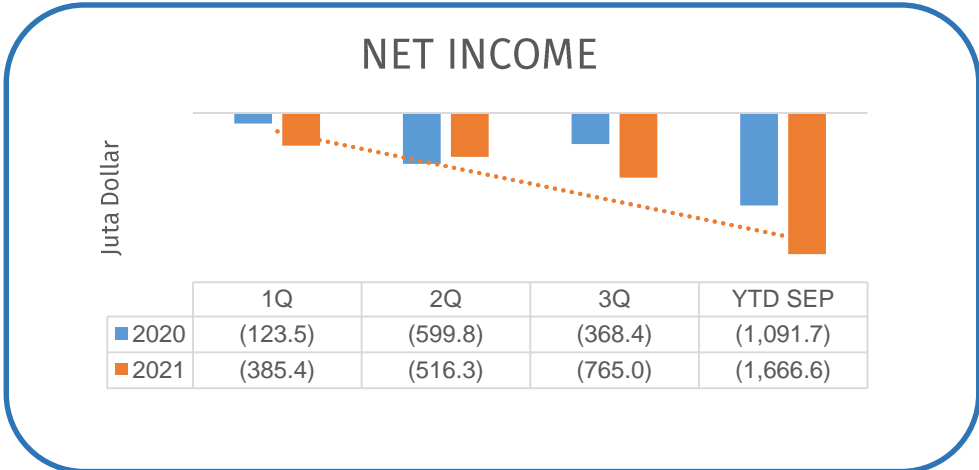
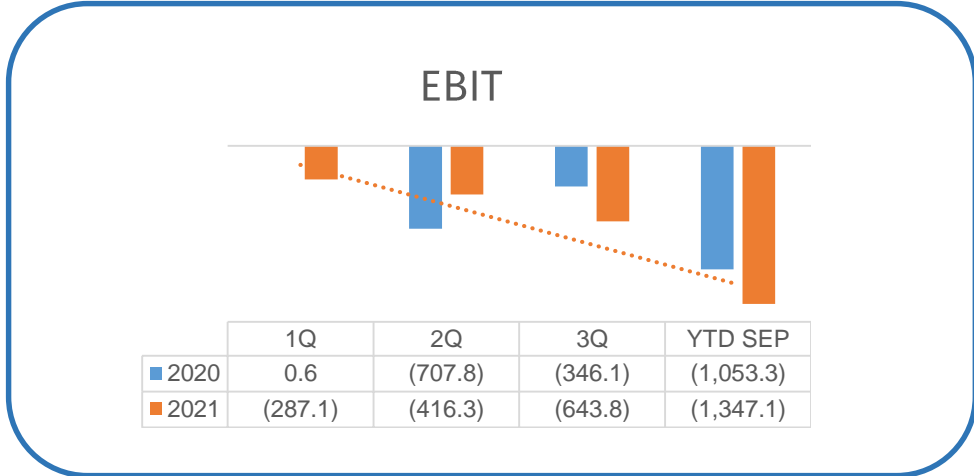
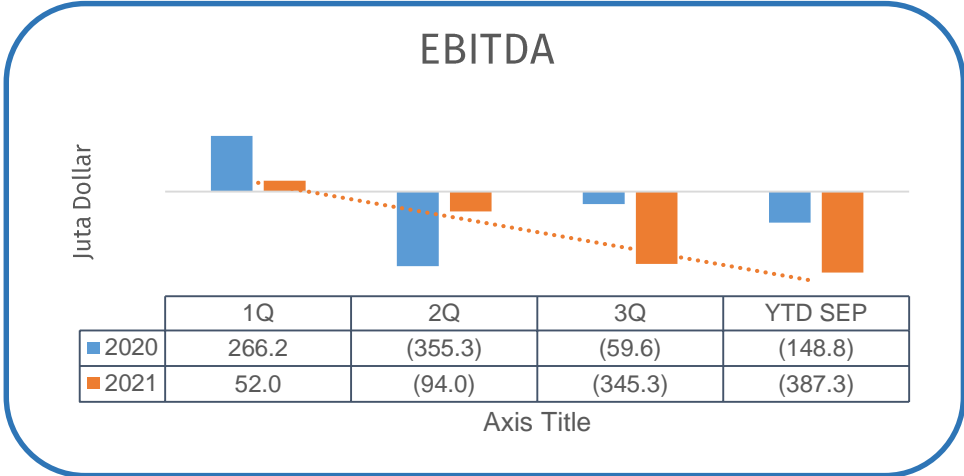
| Description | 30 Sep 2021 YTD | 30 Sep 2021 MTD | 31 Aug 2021 MTD | 31 Dec 2020 YTD |
|-------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| ASK (Mio) | 10,377 | 743 | 658 | 17,943 |
| Frequency | 33,758 | 2,091 | 1,764 | 65,465 |
| Frequency per Day (Average) | 125 | 70 | 57 | 179 |
| SLF (%) | 27 | 36 | 22 | 44 |
| Total Passenger Carried (000) | 2,347 | 211 | 115 | 5,314 |

- Kinerja Operasional membaik sejalan dengan peningkatan jumlah penumpang sebesar 83% dari 115 ribu pax menjadi 211 ribu dengan SLF 36 %. Peningkatan pax lebih tinggi dari peningkatan frekuensi penerbangan yang sebesar 18% dari bulan Agustus ke September 2021.
- Peningkatan trafik penumpang dengan optimalisasi alat produksi dari utilisasi 3:27 di Agustus 2021 menjadi 4:27 di September mampu meningkatkan revenue menjadi USD 51 juta. Sehingga kerugian operasional di September 2021 dapat menurun dibanding bulan sebelumnya.

*) Diluar biaya dan pendapatan lain-lain

Ikhtisar Profitabilitas Konsolidasi

Pandemi Covid – 19 yang di ikuti dengan pembatasan pergerakan, menyebabkan penurunan signifikan pada traffic perjalanan udara dan masih memberikan dampak tekanan pada profitabilitas grup



Total Fleets Operated by Group's

| AIRCRAFT TYPE | Sep-21 | Oct-21 | Nov-21 |
|--|-----------|-----------|-----------|
| Operated by Garuda Indonesia | | | |
| Narrow Body | | | |
| Boeing 737-800NG | 16 | 17 | 20 |
| Boeing 737 Max 8 | - | - | - |
| Bombardier CRJ1000 Nextgen | 3 | 2 | 2 |
| ATR72-600 | 4 | 3 | 2 |
| Total Narrow Body | 23 | 22 | 24 |
| Wide Body | | | |
| Boeing 777-300ER | 5 | 6 | 5 |
| Airbus 330-200 | 1 | 1 | 1 |
| Airbus 330-300 | 7 | 7 | 6 |
| Airbus 330-900 Neo | 3 | 3 | 3 |
| Total Wide Body | 16 | 17 | 15 |
| Total Fleets Operated by Garuda Indonesia | 39 | 39 | 39 |
| Operated by Citilink | | | |
| Narrow Body | | | |
| Boeing 737-300 | - | - | - |
| Boeing 737-500 | 1 | 1 | 1 |
| Airbus 320-200 | 38 | 37 | 38 |
| Airbus 320-200 Neo | - | - | - |
| ATR72-600 | 6 | 6 | 5 |
| Total Narrow Body | 45 | 44 | 44 |
| Wide Body | | | |
| Airbus 330-900 Neo | - | - | - |
| Total Wide Body | - | - | - |
| Total Fleets Operated by Citilink | 46 | 44 | 44 |
| Total Fleets Operated by Garuda Indonesia Group | 85 | 83 | 83 |



Garuda Indonesia YTD Sep 2021 = 126 Fleets
Average Age 9.10



Citilink YTD Sep 2021 = 68 Fleets
Average Age 8.89

*Pengoperasian armada turut disesuaikan dengan kebutuhan dan kondisi market demand di masa pembatasan dalam upaya percepatan penanggulangan pandemi

Tantangan Yang Dihadapi Perseroan

Kondisi Garuda Indonesia Terkini (Parent Only)

Total Hutang



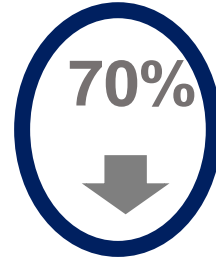
Hutang PSAK 73 (Future Lease + Maintenance Provision Kondisi YTD SEP 2021 – Parent only)

Total Kreditur



Dikarenakan jumlah kreditur yang cukup banyak dan beragam, Memerlukan waktu sangat lama jika negosiasi dilakukan out of court

Total Revenue



Total Revenue turun hingga 70% menyebabkan operating margin menjadi negatif 70% dari kondisi pre-covid yang menyebabkan liquidity dan solvability Problem

Aircraft Utilisasi Ekuitas Negatif



Aircraft utilisasi menurun dikarenakan adjustment yang dilakukan Perseroan mengacu pada kondisi dan demand market



Ekuitas negatif sebagai dampak dari tidak seimbangnya penurunan revenue terhadap cost

Hell & High Water



Perjanjian sewa pesawat dan pembelian pesawat yang lebih mengamankan posisi lessor dan manufacturer

Contribution Margin



Revenue dari penumpang membaik di bulan Oct 21 dibandingkan tahun 2019 namun belum sepenuhnya dapat menutup fix cost

Pengelolaan Restrukturisasi Garuda Indonesia

Terdapat 3 Tantangan Utama dalam Restrukturisasi Garuda:
Tantangan Operasional, Pengelolaan Keuangan, dan Mekanisme Legal

Tantangan Pengelolaan Keuangan

Skema Restrukturisasi yang ada perlu memperhatikan kondisi likuiditas Garuda, dan juga keterbatasan ruang fiskal Pemerintah sebagai Pemegang Saham Mayoritas Garuda



Tantangan Operasional

- Negosiasi dengan Lessor perlu dilakukan secara seksama guna memastikan operasional Perusahaan dapat tetap terjaga dengan baik

Tantangan Mekanisme Legal

- Pengadilan Niaga mengabulkan permohonan PKPU yang diajukan oleh PT Mitra Buana Koorporindo, maka restrukturisasi utang Garuda akan dilakukan melalui forum PKPU, yang akan dijalankan sesuai jadwal dan koridor hukum yang berlaku



Perkembangan Proses PKPU (Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang) Sementara

- 9 Desember 2021, Pengadilan Niaga mengabulkan permohonan PKPU (Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang) Sementara terhadap Garuda Indonesia (“Garuda”) yang saat ini diajukan oleh PT Mitra Buana Koorporindo, saat ini Garuda sedang menjalani restrukturisasi melalui proses PKPU sementara.
- Saat ini Garuda bersama dengan Pengurus sedang menyiapkan proposal perdamaian kepada para kreditur/lessor, dimana opsi mekanisme yang sedang didiskusikan antara lain melalui penerbitan Zero Coupon Bond, Surat Utang (Notes), maupun penerbitan saham baru yang dalam pelaksanaannya akan tunduk pada ketentuan yang berlaku, termasuk namun tidak terbatas pada ketentuan pasar modal.

Jadwal Pelaksanaan PKPU Sementara adalah sebagaimana berikut :

- Jadwal Rapat Kreditor Pertama: Selasa 21 Desember 2021;
- Batas Akhir Pengajuan Tagihan bagi pada Kreditor: Rabu 5 Januari 2022;
- Rapat Kreditor untuk Verifikasi Pajak dan Pencocokan Piutang: Rabu 19 Januari 2022;
- Rapat Pembahasan Rencana Perdamaian sekaligus Rapat Pemungutan Suara (Voting) atas Proposal Perdamaian dan/atau Usulan Perpanjangan PKPU: Kamis 20 Januari 2022;
- Sidang Permusyawaratan Majelis Hakim Pemutus Perkara: Jumat 21 Januari 2022.



Upaya Untuk Meningkatkan Kinerja Perseroan

Upaya Percepatan Pemulihan Kinerja : Restrukturisasi Menyeluruh Perseroan



Dukungan Penuh Pemerintah

Oct 2020



LPEI

Fasilitas Program Khusus Export (PKE) melalui LPEI

Dec 2020



BUMN

Restrukturisasi utang usaha jatuh tempo BUMN dengan skema balloon payment

Dec 2020



HIMBARA

Restrukturisasi utang usaha jatuh tempo HIMBARA dengan skema balloon payment

Feb 2021



OWK SMI

Obligasi Wajib Konversi sebesar Rp 8,5 Triliun dan telah dicairkan sebesar Rp 1 Triliun pada tanggal 4 Februari 2021

Mar 2021



PMO

Pembentukan tim Restrukturisasi Garuda Indonesia oleh KBUMN, melibatkan Mandiri Sekuritas sebagai *lead consultant*, Guggenheim sebagai *financial consultant*, AHP sebagai Indonesia *legal consultant*, Mckinsey sebagai *business consultant*

Garuda Indonesia Focus on New Business Plan

Proposal Restrukturisasi awal Garuda yang telah disampaikan kepada sebagian besar kreditur Perseroan disusun berdasarkan *Garuda Business Plan*, dimana elemen-elemen utama dalam *New Garuda Business Plan* adalah ***Simple, Profitable & Full Service*** yang kemudian diturunkan pada berbagai inisiatif sbb :

- 1 Mengoptimalkan *route network* Perseroan dengan hanya mengoperasikan rute-rute penerbangan yang *profitable*; fokus awal adalah pada rute-rute penerbangan domestik dan rute-rute penerbangan internasional tertentu yang juga mempertimbangkan rute penerbangan cargo;
- 2 Menyesuaikan jumlah pesawat Garuda dan Citilink agar selaras dengan *route network* yang telah dioptimalkan, dan simplifikasi tipe pesawat untuk efektifitas dan efisiensi operasional pesawat
- 3 Melakukan renegotiasi kontrak sewa pesawat dan mengupayakan untuk dapat memperoleh skema variable cost
- 4 Meningkatkan kontribusi pendapatan kargo melalui optimalisasi belly capacity dan digitalisasi operasional.

Peluang Pangsa Pasar Penumpang Domestik Menjanjikan

Jumlah Penumpang Penerbangan Domestik 2017-2019 (Juta Orang)

Jumlah penumpang pesawat terbang rute domestik secara bulanan pada 2019 lebih rendah dibanding tahun 2017 dan 2018

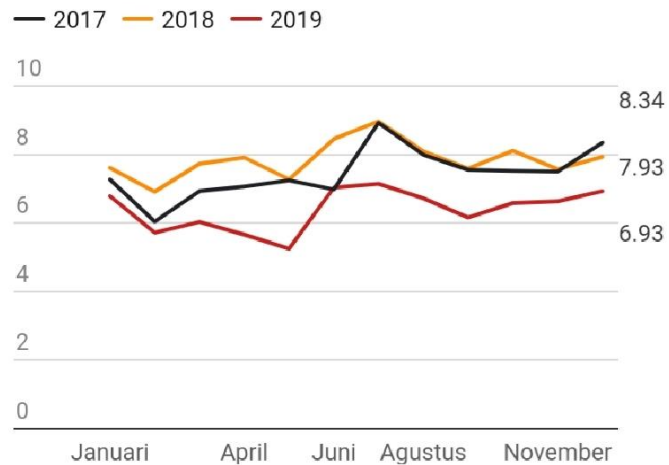


Chart: Tirta Citradi • Source: Badan Pusat Statistik

Badan Pusat Statistik (BPS) mencatatkan jumlah penumpang pesawat untuk rute domestik pada 2019 mencapai 76,7 juta penumpang. Jumlah tersebut masih berbanding jauh dengan total populasi Warga Negara Indonesia (WNI) sebesar 273,5 juta. Peluang ini yang menjadi fokus Garuda Indonesia kedepannya khususnya dengan prioritas pengelolaan destinasi pariwisata diluar Bali.

Optimalisasi pasar penerbangan charter untuk sektor industrial



Peluang Bisnis Non Aviasi



Intensifikasi Kanal Channel Digital & Kolaborasi Ekosistem Pariwisata



Shifting Behaviour : Peluang Pasar Penerbangan Nasional

Perluasan Konektivitas Rute Kargo

Sejak tahun 2020 lalu, Garuda Indonesia terus mengoptimalkan peluang pasar pasar kargo yang menunjukkan potensi menjanjikan, dimana saat ini Garuda Indonesia melayani 5 (lima) rute penerbangan khusus kargo seperti **Manado – Narita, Makassar – Singapura, Denpasar – Hong Kong, Surabaya – Hong Kong dan Makassar – Hong Kong.**

Pengoperasian Passenger Freighter

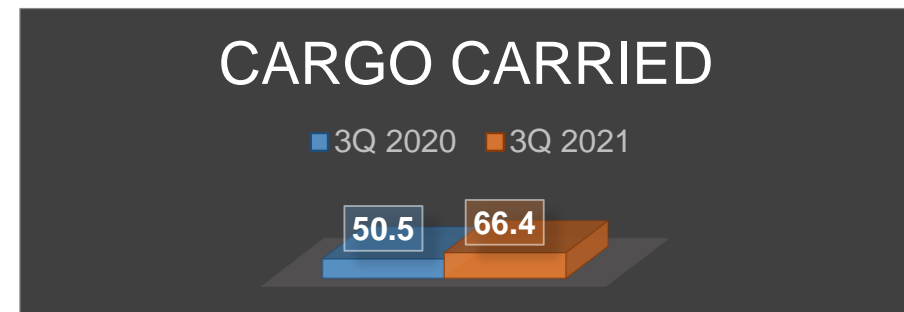
Garuda Indonesia sejak akhir tahun lalu secara resmi mengoperasikan passenger freighter yang dapat mengangkut lebih dari 40 ton angkutan kargo. Armada tersebut melayani penerbangan khusus kargo baik domestic maupun internasional .



Di dalam Juta dollar



Di dalam Ribu ton



Lampiran

Garuda Indonesia Group

| INDICATOR | 3Q-2019 | 3Q-2020 | 1Q-2021 | 2Q-2021 | 3Q-2021 | Chg (%) | 9M 2020 | 9M 2021 | Chg (%) |
|----------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|---------|---------|------------|
| OPERATIONAL | | | | | | | | | |
| Utilization (Hour) | 08:01 | 05:01 | 04:55 | 05:14 | 04:10 | ▼ -00:51 | 03:50 | 04:51 | ▲ 01:01 |
| On-Time Performance (%) | 90.6 | 95.6 | 95.1 | 94.2 | 94.3 | ▼ -1.7 pp | 94.3 | 94.3 | ▲ 0.0 pp |
| ASK (Billion) | 13.2 | 4.6 | 8.1 | 6.8 | 4.7 | ▲ 2.1 | 19.6 | 19.7 | ▲ 0.1 |
| Seat Load Factor (%) | 77.9 | 31.2 | 33.0 | 44.8 | 38.9 | ▲ 7.7 pp | 49.8 | 38.5 | ▼ -11.3 pp |
| Passanger Carried (Million) | 8.2 | 1.5 | 2.8 | 3.1 | 1.8 | ▲ 19.7 | 8.0 | 7.7 | ▼ (4.3) |
| Cargo Carried (K Ton) | 80.9 | 50.5 | 77.3 | 75.0 | 66.4 | ▲ 31.5 | 16.1 | 21.9 | ▲ 35.7 |
| FINANCIAL | | | | | | | | | |
| Revenue Passengers (USD Million) | 857.4 | 97.3 | 161.2 | 190.1 | 103.1 | ▲ 6.0 | 709.1 | 454.5 | ▼ (35.9) |
| Passenger Yield (USc) | 8.3 | 6.8 | 6.0 | 6.2 | 5.6 | ▼ (16.8) | 7.3 | 6.0 | ▼ (17.2) |
| Average Fares (USc) | 105.1 | 65.9 | 58.3 | 60.8 | 58.3 | ▼ (11.5) | 88.6 | 59.3 | ▼ (33.0) |
| CASK (USc) | 6.7 | 6.6 | 5.6 | 6.0 | 6.4 | ▼ (2.7) | 7.0 | 5.9 | ▼ (15.0) |
| CASK-Excl Fuel (USc) | 4.7 | 5.5 | 4.2 | 4.5 | 4.8 | ▼ (13.3) | 5.4 | 4.4 | ▼ (17.7) |
| Average Fuel Price (USc/Liter) | 60.4 | 35.9 | 44.9 | 51.1 | 55.2 | ▲ 53.5 | 50.8 | 49.6 | ▼ (2.4) |
| Cargo Yield (USc) | 45.0 | 69.2 | 57.4 | 56.1 | 55.9 | ▼ (19.3) | 55.5 | 56.5 | ▲ 1.8 |

Garuda Indonesia Domestic and International

| INDICATOR | 3Q-2019 | 3Q-2020 | 1Q-2021 | 2Q-2021 | 3Q-2021 | Chg (%) | 9M 2020 | 9M 2021 | Chg (%) | |
|--------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|---------|---------|------------|--|
| Domestic | | | | | | | | | | |
| Passanger Carried (Million) | 4.0 | 0.5 | 0.8 | 1.0 | 0.4 | ▼ (20.0) | 3.3 | 2.3 | ▼ (31.9) | |
| ASK (Billion) | 4.5 | 1.9 | 2.8 | 2.4 | 1.1 | ▼ (40.2) | 6.6 | 6.3 | ▼ (3.4) | |
| Seat Load Factor (%) | 81.6 | 28.8 | 31.9 | 44.3 | 41.6 | ▲ 12.8 | 47.0 | 38.4 | ▼ -8.6 pp | |
| Revenue Passenger (In Million) | 391.4 | 53.5 | 86.6 | 103.0 | 46.3 | ▼ (13.4) | 314.3 | 236.0 | ▼ (24.9) | |
| Passenger Yield (USc) | 10.7 | 9.9 | 9.8 | 9.5 | 9.9 | ▲ 0.0 | 10.2 | 9.7 | ▼ (4.8) | |
| Average Fares (USc) | 96.7 | 102.69 | 102.99 | 101.73 | 111.06 | ▲ 8.1 | 94.23 | 103.91 | ▲ 10.3 | |
| Cargo Carried (K Ton) | 44.2 | 25.5 | 31.5 | 32.2 | 21.4 | ▼ (16.2) | 81.9 | 85.0 | ▲ 3.8 | |
| CASK (USc) | 8.2 | 8.6 | 7.7 | 8.1 | 10.5 | ▲ 21.2 | 9.4 | 8.4 | ▼ (10.5) | |
| CASK-Excl Fuel (USc) | 5.9 | 7.4 | 6.2 | 6.4 | 8.5 | ▲ 15.5 | 7.5 | 6.7 | ▼ (10.8) | |
| Cargo Yield (USc) | 88.0 | 100.2 | 98.0 | 85.5 | 81.6 | ▼ (18.5) | 95.2 | 89.0 | ▼ (6.5) | |
| International | | | | | | | | | | |
| Passanger Carried (Million) | 1.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | ▼ (42.8) | 0.7 | 0.1 | ▼ (89.5) | |
| ASK (Billion) | 5.5 | 0.8 | 1.7 | 1.3 | 1.0 | ▲ 32.7 | 6.5 | 4.0 | ▼ (38.2) | |
| Seat Load Factor (%) | 76.7 | 18.9 | 7.4 | 8.1 | 8.5 | ▼ (10.5) | 52.9 | 7.9 | ▼ -45.0 pp | |
| Revenue Passenger (In Million) | 275.5 | 12.5 | 11.5 | 10.1 | 8.1 | ▼ (35.7) | 212.7 | 29.7 | ▼ (86.1) | |
| Passenger Yield (USc) | 6.5 | 8.4 | 9.3 | 9.4 | 9.1 | ▲ 8.1 | 6.1 | 9.3 | ▲ 50.8 | |
| Average Fares (USc) | 267.80 | 361.09 | 381.10 | 378.83 | 405.75 | ▲ 12.4 | 290.56 | 386.69 | ▲ 33.1 | |
| Cargo Carried (K Ton) | 20.7 | 10.8 | 25.3 | 23.0 | 22.3 | ▲ 106.1 | 37.3 | 70.7 | ▲ 89.7 | |
| CASK (USc) | 6.2 | 7.3 | 5.5 | 5.8 | 6.4 | ▼ (11.5) | 6.7 | 5.8 | ▼ (12.7) | |
| CASK-Excl Fuel (USc) | 4.3 | 6.3 | 4.2 | 4.3 | 4.8 | ▼ (23.9) | 5.0 | 4.4 | ▼ (13.1) | |

Garuda Indonesia Main Brand & Citilink

| INDICATOR | 3Q-2019 | 3Q-2020 | 1Q-2021 | 2Q-2021 | 3Q-2021 | Chg (%) | 9M 2020 | 9M 2021 | Chg (%) | |
|--------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|---------|---------|------------|--|
| Garuda Indonesia | | | | | | | | | | |
| Passanger Carried (Million) | 5.1 | 0.6 | 0.9 | 1.0 | 0.4 | ▼ (21.4) | 4.1 | 2.3 | ▼ (42.3) | |
| ASK (Billion) | 10.0 | 2.7 | 4.4 | 3.8 | 2.2 | ▼ (18.7) | 13.1 | 10.4 | ▼ (20.8) | |
| Seat Load Factor (%) | 78.9 | 25.9 | 22.7 | 31.6 | 25.7 | ▼ (0.2) | 50.0 | 26.5 | ▼ -23.4 pp | |
| Revenue Passenger (In Million) | 666.9 | 66.1 | 98.1 | 113.1 | 54.4 | ▼ (17.7) | 527.0 | 265.6 | ▼ (49.6) | |
| Passenger Yield (USc) | 8.4 | 9.6 | 9.7 | 9.5 | 9.8 | ▲ 2.0 | 8.0 | 9.6 | ▲ 19.8 | |
| Average Fares (USc) | 131.4 | 118.82 | 112.65 | 108.82 | 124.44 | ▲ 4.7 | 129.56 | 113.15 | ▼ (12.7) | |
| Cargo Carried (K Ton) | 64.9 | 36.3 | 56.8 | 55.3 | 43.7 | ▲ 20.3 | 119.2 | 155.8 | ▲ 30.7 | |
| CASK (USc) | 7.0 | 8.2 | 6.9 | 7.3 | 8.5 | ▲ 3.6 | 8.0 | 7.4 | ▼ (7.9) | |
| CASK-Excl Fuel (USc) | 4.9 | 7.0 | 5.5 | 5.6 | 6.7 | ▼ (4.7) | 6.3 | 5.8 | ▼ (7.7) | |
| Citilink | | | | | | | | | | |
| Passanger Carried (Million) | 3.1 | 0.9 | 1.9 | 2.1 | 1.3 | ▲ 44.6 | 3.9 | 5.3 | ▲ 34.9 | |
| ASK (Billion) | 3.3 | 1.9 | 3.7 | 3.1 | 2.5 | ▲ 30.6 | 6.5 | 9.3 | ▲ 41.9 | |
| Seat Load Factor (%) | 75.1 | 38.5 | 45.5 | 60.9 | 50.2 | ▲ 11.7 | 49.4 | 51.8 | ▲ 2.5 pp | |
| Revenue Passenger (In Million) | 190.5 | 31.2 | 63.0 | 77.0 | 48.8 | ▲ 56.0 | 182.2 | 188.8 | ▲ 3.7 | |
| Passenger Yield (USc) | 7.7 | 4.2 | 3.8 | 4.1 | 3.8 | ▼ (8.5) | 5.6 | 3.9 | ▼ (30.5) | |
| Average Fares (USc) | 61.9 | 33.93 | 33.26 | 36.93 | 36.62 | ▲ 7.9 | 46.27 | 35.54 | ▼ (23.2) | |
| Cargo Carried (K Ton) | 16.0 | 14.2 | 20.5 | 19.7 | 22.7 | ▲ 60.0 | 42.0 | 62.9 | ▲ 49.8 | |
| CASK (USc) | 5.5 | 4.4 | 4.0 | 4.5 | 4.6 | ▲ 5.7 | 4.9 | 4.3 | ▼ (12.4) | |
| CASK-Excl Fuel (USc) | 3.7 | 3.4 | 2.7 | 3.0 | 3.1 | ▼ (8.0) | 3.6 | 2.9 | ▼ (19.3) | |

Thank You

Investor Relations

Ground Floor, Garuda Indonesia Management Building
Soekarno-Hatta International Airport
Tangerang - 15111, Indonesia
PO BOX 1004 TNG BUSH
email: investor@garuda-indonesia.com