



PAPARAN PUBLIK INSIDENTIL

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk

20 OKTOBER 2022



AGENDA

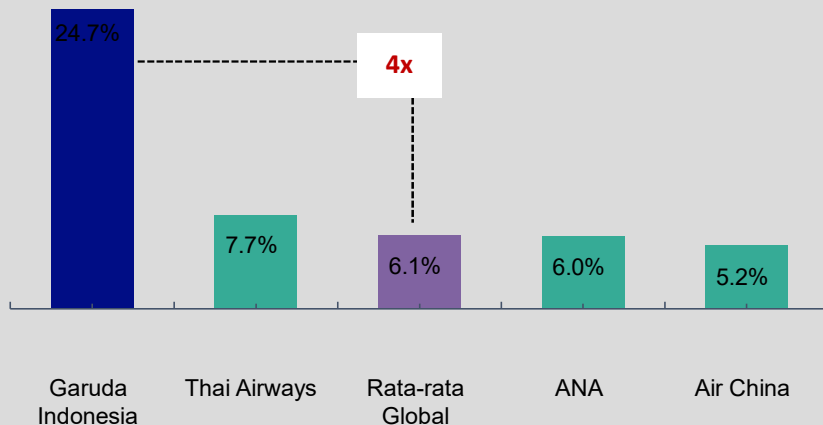
- KONDISI KEGIATAN USAHA DAN PERKEMBANGAN BISNIS PERSEROAN
- KINERJA DAN STRATEGI KEUANGAN PERSEROAN SEMESTER I 2022
- PERKEMBANGAN RESTRUKTURISASI UTANG PERSEROAN SESUAI DENGAN PERJANJIAN PERDAMAIAN PKPU (PENUNDAAN KEWAJIBAN PEMBAYARAN UTANG)

Latar Belakang Kondisi Perseroan

Perseroan memiliki beberapa *critical issue* seperti biaya sewa yang tinggi dan pengelolaan rute yang tidak optimal. Hal tersebut diperparah dengan kondisi Pandemi Covid-19 yang membatasi pergerakan/mobilitas masyarakat.

1. Biaya Sewa yang Tinggi & Pengelolaan Rute yang Tidak Optimal

- Garuda memiliki kontrak dengan *lessor* untuk penyewaan pesawat dengan biaya yang lebih tinggi dibanding maskapai lain di dunia
- Berdasarkan data dari Bloomberg, Garuda memiliki "*highest aircraft rental cost to revenue in the world*", dengan proporsi biaya kontrak lessor dibanding pendapatan sebesar 24,7%, atau 4x lebih besar di atas rata-rata global.

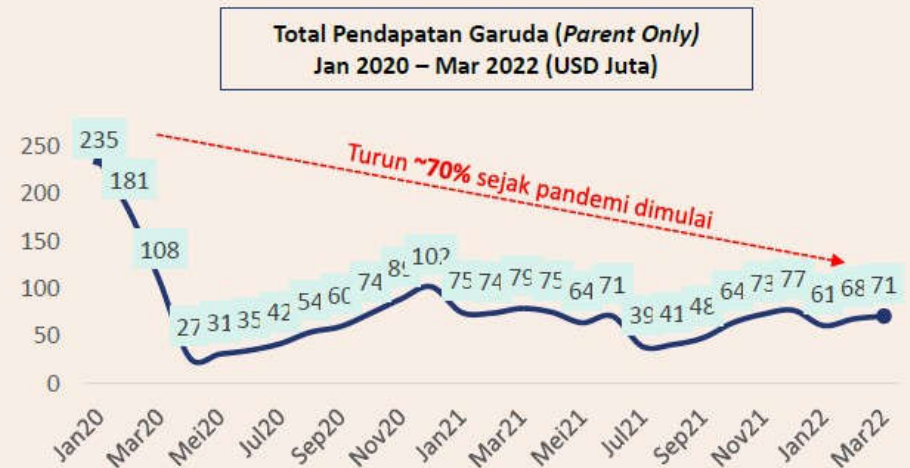


- Sejak sebelum adanya pandemi COVID, Garuda menerbangkan sejumlah rute domestik dan internasional yang tidak menguntungkan. Selain itu, kurang terdapat sinergitas antara Garuda dan Citilink dalam hal pengelolaan rute.

2. Pandemi Covid-19

Pandemi Covid-19 menjadi *perfect storm* untuk keadaan Garuda Indonesia.

- Kondisi pandemi otomatis membatasi mobilitas penduduk sehingga pendapatan Garuda pada Maret 2022 turun 70% dibandingkan dengan Januari 2020
- Nilai pendapatan tersebut tidak cukup untuk memenuhi kebutuhan operasional Garuda tiap bulannya di sekitar USD 130-150 juta, kondisi likuiditas Garuda masih terus mengalami tekanan hingga saat ini.



Corporate Action 2022



Memperhatikan kondisi keuangan dan operasional Perseroan, maka Perseroan menyusun sejumlah Program Korporasi termasuk di dalamnya restrukturisasi secara komprehensif, yang terdiri dari restrukturisasi operasional dan restrukturisasi keuangan.



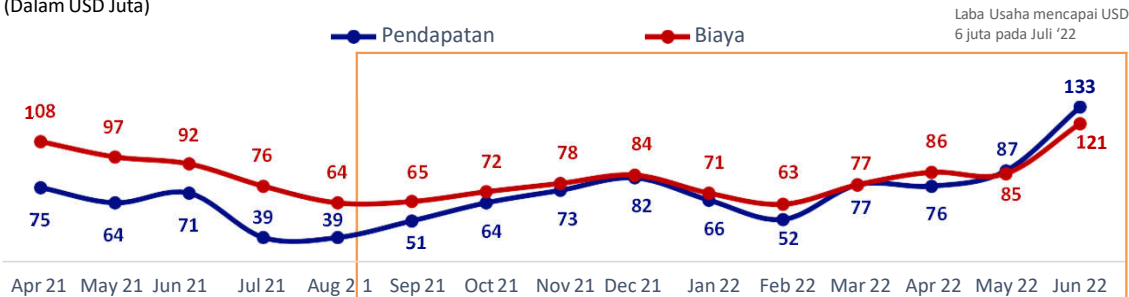
- Seiring dengan proses restrukturisasi dan negosiasi yang dilaksanakan, pada tanggal 22 Oktober 2021, suatu permohonan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (“PKPU”) diajukan terhadap Perseroan oleh salah satu krediturnya yaitu PT Mitra Buana Korporindo (“MBK”).
- Homologasi Garuda dengan para krediturnya telah tercapai dan disahkan, melalui Putusan Perkara PKPU Pengadilan Niaga Nomor:: 425/PDT.SUS-PKPU/2021/PN.Niaga.Jkt.Pst tertanggal 27 Juni 2022.
- Adapun terkait dengan pengajuan kasasi yang diajukan oleh Greylag Goose Leasing 1410 Designated Activity Company dan Greylag Goose Leasing 1446 Designated Activity Company, berdasarkan informasi dari website Mahkamah Agung permohonan kasasi telah ditolak melalui putusan pada tanggal 26 September 2022

Langkah Penyehatan Kinerja Perseroan Berjalan On The Track

- Perseroan terdampak cukup besar akibat dari Pandemi Covid-19 sejak tahun 2020, dimana ekuitas Perseroan per Desember 2021 negatif USD 5.3 Miliar.
- Melihat pada permasalahan yang dihadapi Perseroan dan kondisi keuangan yang menurun signifikan sebagai dampak Pandemi Covid-19, dibutuhkan restrukturisasi massive. Melihat pada permasalahan yang dihadapi Perseroan dan kondisi keuangan yang menurun signifikan sebagai dampak Pandemi Covid-19, dibutuhkan restrukturisasi massive, utamanya berkaitan dengan hutang sewa pesawat, mengingat secara nilai klaim, ~70% utang Perseroan merupakan utang sewa pesawat kepada lessor
- Mulai September '21 Perseroan berhasil memperkecil gap negatif pendapatan dan biaya, yang disebabkan kenaikan pendapatan penumpang karena relaksasi atas ketentuan pembatasan mobilitas masyarakat, efisiensi biaya oleh Manajemen, dan restrukturisasi keuangan yang dilakukan oleh Perseroan.
- Perseroan berhasil mencatatkan Laba Bersih pada Juni '22 sebesar USD 3.812 juta dikarenakan adanya Pendapatan Restrukturisasi Utang seiring dengan disetujuinya Perjanjian Perdamaian dalam proses PKPU Perseroan yang membuat ekuitas membaik menjadi (USD 1,5 miliar).

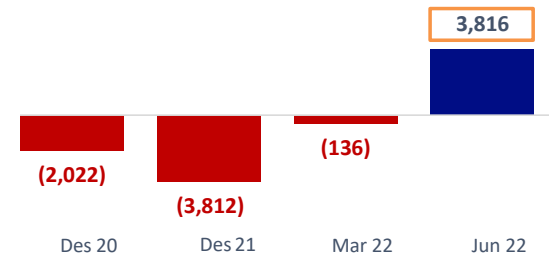
Kinerja Pendapatan dan Biaya dari Apr '21 – Jun '22⁽²⁾

(Dalam USD Juta)



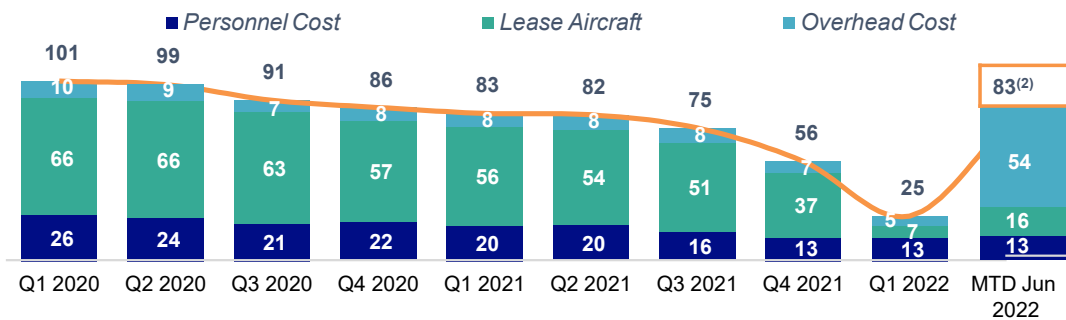
Kinerja Laba Bersih

(Dalam USD Juta)



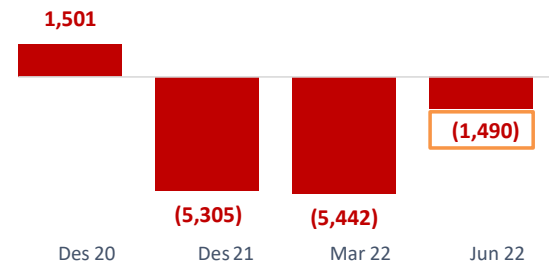
Grafik Total Fixed Cost s.d Juni 2022

(Dalam USD Juta)



Kinerja Ekuitas

(Dalam USD Juta)



(1) Kenaikan *fixed cost* pada Juni 2022 disebabkan oleh adanya biaya sewa pesawat Haji dan biaya konsultan restrukturisasi
 (2) Angka April 2021 – Juni 2022 Audited dan angka Juli 2022 *in-house*

FOKUS AKSELERASI KINERJA GARUDA INDONESIA PADA LINI KOMERSIAL



Garuda Indonesia secara berkesinambungan terus mengoptimalkan berbagai inisiatif strategis dalam mengakselerasikan kinerja korporasi khususnya dari aspek komersial diantaranya :

				
<p><u>Brand Value Proposition</u></p> <p>Perusahaan melakukan perubahan mendasar atas brand value proposition dengan turut berperan aktif dalam aktivitas promosi produk nasional melalui penyediaan platform promosi pada layanan penerbangan</p>	<p><u>Dukungan Aktivitas Direct Call Komoditas Unggulan Nasional</u></p> <p>Secara berkelanjutan, Garuda Indonesia juga memperkuat jaringan penerbangan kargo dalam mendukung aktivitas direct call seperti yang sebelumnya pernah dilakukan melalui rute MDC- NRT, UPG – SIN, hingga SUB - HKG</p>	<p><u>Rencana Perluasan Jaringan Penerbangan Umrah</u></p> <p>Garuda Indonesia juga terus memaksimalkan pasar umrah dengan mengembangkan rencana perluasan penerbangan umrah dari sejumlah kota besar sehingga jamaah tidak perlu melakukan transit di Jakarta</p>	<p><u>Optimalisasi Operasional dan Paket Bundling Penerbangan ke Destinasi Favorit & Umrah</u></p> <p>Sejalan dengan berbagai gelaran acara internasional seperti MotoGP Mandalika, Flower International Festival Tomohon hingga G20 Event, Garuda turut menambah frekuensi penerbangan. Selain itu, Garuda juga mengembangkan paket bundling program seperti paket umrah 4 hari, hingga tourism package lainnya</p>	<p><u>Peluang Ancillary Revenue Melalui Pengembangan Promo Excess Baggage</u></p> <p>Dalam rangka memaksimalkan peluang pendapatan ancillary, Garuda Indonesia kini turut mengembangkan produk komersial berupa promo excess baggage yang memberikan added value sejalan dengan karakteristik travelling masyarakat Indonesia.</p>

Transformasi Budaya Menunjang Kinerja Perseroan



70% dari Total Pegawai adalah
Generasi Millennials



BABY BOOMERS



GEN X



GEN Z

* Data Pegawai per 14 Sep 2022

** Tahun Kelahiran 1980 – 1996

- Seiring dengan proses restrukturisasi dan transformasi bisnis Perusahaan, terdapat aspek krusial yang diterapkan Perseroan yaitu berkaitan dengan budaya kerja Perseroan, yang mendorong perubahan pola pikir, pola interaksi, serta perilaku dan kebiasaan yang diterapkan oleh seluruh Insan Garuda Indonesia.
- Demografi Pegawai saat ini didominasi oleh Generasi Millennials (70% dari Total Pegawai) yang menjadi salah satu *competitive advantage*.
- Budaya Perusahaan “The Garuda Way” –“Because You Matter”, “I Am in Charge”, dan “I Am with You” – yang diterapkan oleh Perseroan membangun nuansa kerja yang kondusif dan mendorong ownership pegawai terhadap Perusahaan yang memaksimalkan potensi karyawan dalam rangka mendorong kontribusi yang optimal bagi Perusahaan



THE GARUDA WAY

AGENDA

- KINERJA DAN STRATEGI KEUANGAN PERSEROAN SEMESTER I 2022

Ikhtisar Kinerja Operasional GA GROUP 1H 2022



Jumlah Armada
(Pesawat)

2021
203

2022
134

Tingkat Isian Penumpang
(Seat Load Factor)

2021
38.4%

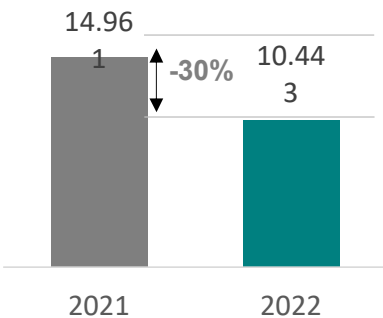
2022
66.6%

Tingkat Isian Kargo
(Cargo Load Factor)

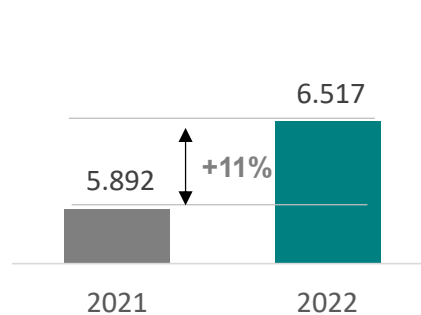
2021
59.3%

2022
53.2%

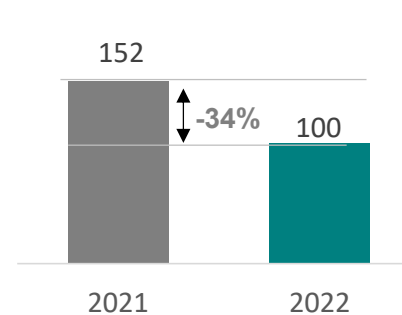
Kapasitas Produksi
(dalam juta Available Seat Kilometer)



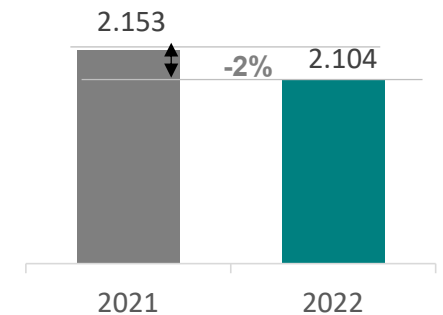
Penumpang Diangkut
(dalam ribuan Pax)



Kargo Diangkut
(dalam ribu Ton)



Kargo Diangkut/Flight
(dalam Kg)



Kinerja Operasional Garuda



Sebagai dampak dari kondisi likuiditas yang mengalami penurunan yang signifikan akibat pandemi, sejumlah restorasi / *maintenance* armada menjadi tertunda. Dengan demikian, jumlah pesawat yang dapat dioperasikan terus menurun.



- ❖ Jumlah pesawat *serviceable* mengalami penurunan signifikan dari periode 1 Januari 2021 – Desember 2021 (dari 71 pesawat menjadi 33 pesawat), yang terjadi karena *grounding notice* dari Lessor dan keterbatasan dana yang dimiliki oleh Garuda untuk melakukan restorasi / *maintenance*. *Grounding notice* dilakukan oleh Lessor, karena selama 2 tahun ke belakang, Garuda tidak melakukan pembayaran lease rates yang menjadi tanggung jawabnya.
- ❖ Sejalan dgn putusan homologasi, jumlah pesawat Garuda berkurang menjadi 61 dan yang pesawat yang *serviceable* berjumlah 29 pesawat.

IKHTISAR KINERJA KEUANGAN KONSOLIDASI 1H 2022 & 2021



1H 2022

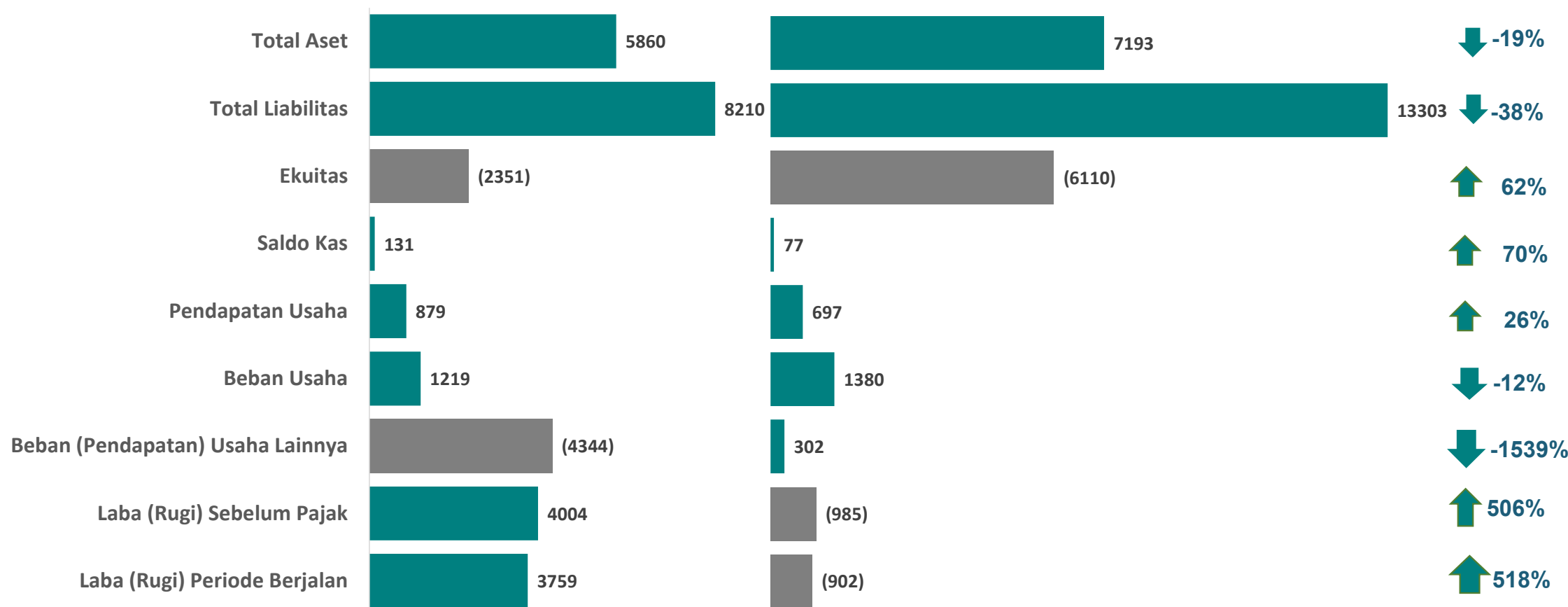
(Dalam USD Juta)

1H 2021*

(Dalam USD Juta)

GROWTH

(%)



Kinerja Beban Usaha 1H 2022



1H 2022

(Dalam USD Juta)

1H 2021

(Dalam USD Juta)

GROWTH

(%)

Bahan Bakar Pesawat

320

229

↑ 40%

Beban perawatan pesawat

95

120

↓ -21%

Beban Depresiasi

451

661

↓ -32%

Beban bandara

67

89

↓ -24%

Beban tiket, penjualan dan promosi

63

45

↑ 38%

Beban pelayanan penumpang

37

45

↓ -19%

Beban usaha lainnya

186

191

↓ -2%

Kinerja Anak Perusahaan 1H 2022



Citilink USD (Mio)

 **GMFAeroAsia**
GARUDA INDONESIA GROUP USD (Mio)

Sabre USD ('000)

INDIKATOR	2022	Grw%	2022	Grw%	2022	Grw%
Pendapatan Usaha	323.64	60%	95.80	-16%	560.93	248%
Laba (Rugi) Usaha	68.18	-59%	(6.16)	69%	(112.73)	90%
Laba (Rugi) Bersih	12.98	107%	(10.96)	60%	(259.86)	69%
Aset	2,056.03	-3%	381.31	-4%	8,480.92	-10%
Liabilitas	2,688.12	-3%	728.62	-1%	1,310.01	-12%
Ekuitas	(632.09)	2%	(347.31)	-3%	7,351.22	-22%

 **Aerowisata**
GARUDA INDONESIA GROUP IDR (bio)

 **asyst**
INDONESIA GROUP IDR (bio)

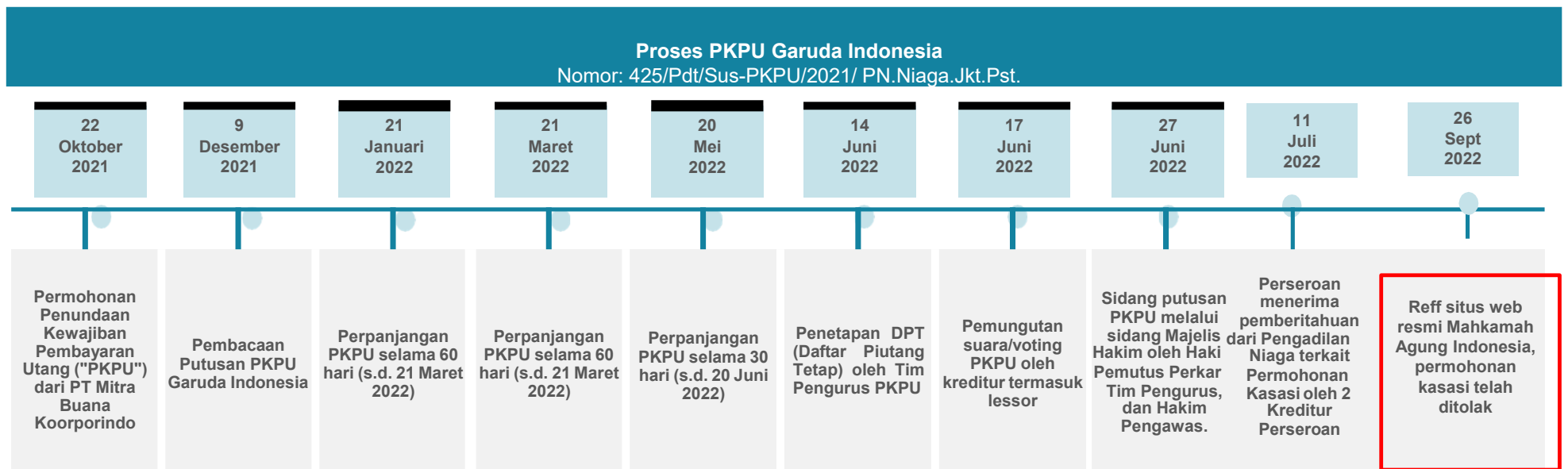
INDIKATOR	2022	Grw%	2022	Grw%
Pendapatan Usaha	557.64	6%	25.83	-63%
Laba (Rugi) Usaha	72.76	389%	(8.37)	30%
Laba (Rugi) Bersih	(104.35)	-49%	(10.80)	6%
Aset	2,753.33	1%	78.97	-50%
Liabilitas	1,765.34	7%	141.60	-24%
Ekuitas	988.00	-9%	(59.97)	-108%

AGENDA

- PERKEMBANGAN RESTRUKTURISASI UTANG PERSEROAN SESUAI DENGAN PERJANJIAN PERDAMAIAN PKPU (PENUNDAAN KEWAJIBAN PEMBAYARAN UTANG)

Restrukturisasi Keuangan Melalui Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU)

Pada tanggal 22 Oktober 2021, suatu permohonan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang ("PKPU") diajukan terhadap Perseroan, oleh salah satu krediturnya yaitu PT Mitra Buana Koorporindo ("MBK") di Pengadilan Niaga pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, Adapun tahapan PKPU yang telah dilalui oleh Perseroan adalah sebagai berikut:



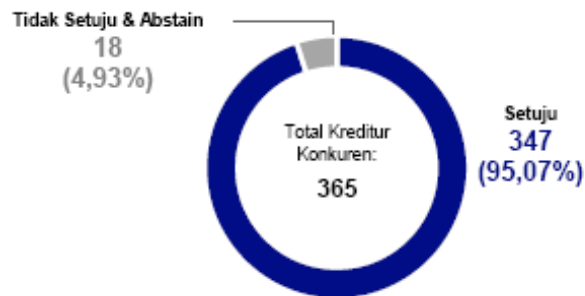
Hasil Homologasi PKPU Perseroan

Kreditur Menyetujui Perjanjian Perdamaian pada Voting PKPU 17 Juni

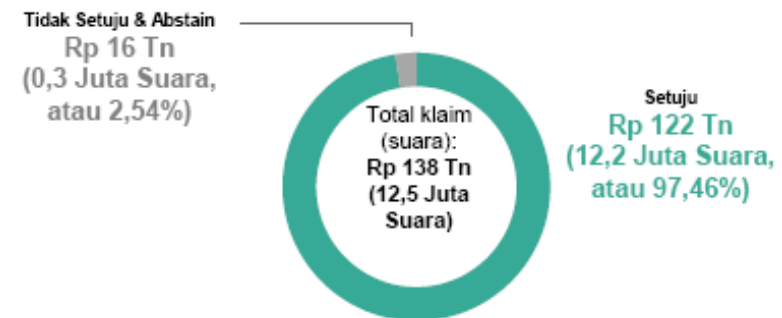
Voting PKPU dihadiri oleh 365 kreditur yang memiliki hak voting, dengan total klaim sebesar Rp 138 Triliun

- 347 Kreditur (95,07%), dengan klaim RP 122Tn yang mewakili 12,2 juta total suara (97,47%) menyetujui Perdamaian Perjanjian Perseroan
- Post PKPU, total utang Perseroan secara konsolidasi akan menurun dari USD 10,1 miliar menjadi USD 5,1 miliar (turun sekitar 50%)
- Pada proses PKPU ini, tidak ada kreditur separatis

Hasil Voting Berdasarkan Jumlah Kreditur yang Hadir



Hasil Voting Berdasarkan Jumlah Klaim Kreditur (Suara)



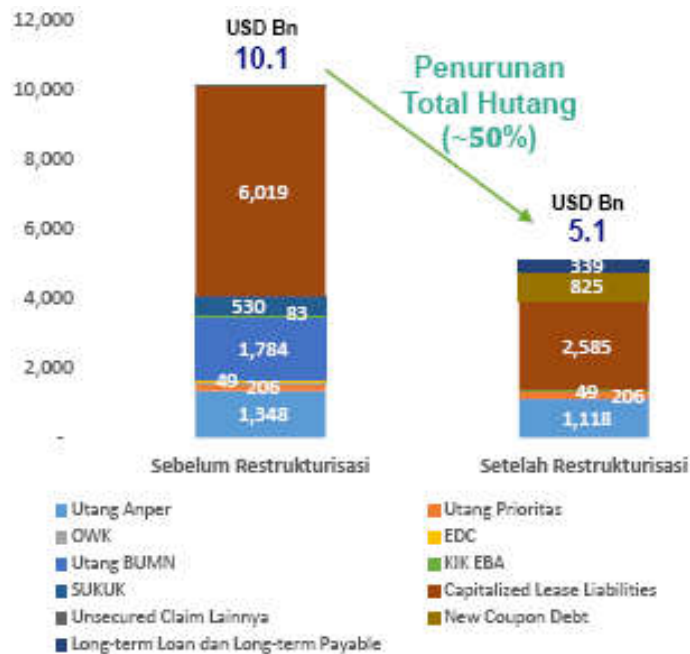
Pengadilan Niaga pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat melalui Putusan Perkara PKPU Pengadilan Niaga Nomor : 425/PDT.SUS-PKPU/2021/PN.Niaga.Jkt.Pst tertanggal 27 Juni 2022, telah memutuskan:

- Menyatakan sah dan mengikat secara hukum Perjanjian Perdamaian tertanggal 17 Juni 2022 antara Perseroan dengan para krediturnya
- Mewajibkan Perseroan, para krediturnya beserta pihak yang disebutkan dalam Perjanjian Perdamaian tertanggal 17 Juni 2022 untuk tunduk serta melaksanakan isi Perjanjian Perdamaian
- Biaya-biaya imbalan jasa Pengurus selama proses Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU) akan diberikan penetapan tersendiri, dan
- Menyatakan PKPU No.425/Pdr.Sus-PKPU/2021/PN.Niaga.Jkt.Pst. demi hukum berakhir

Dampak Homologasi

Dengan efektifnya skema restrukturisasi, Garuda (Entitas Induk) maka lebih lanjut Perseroan dapat membukukan penurunan nilai hutang dari ~USD 10,1 miliar ke ~USD 5,1 miliar, serta perbaikan ekuitas dari (USD 5,3 miliar) ke (USD 1,5 miliar)

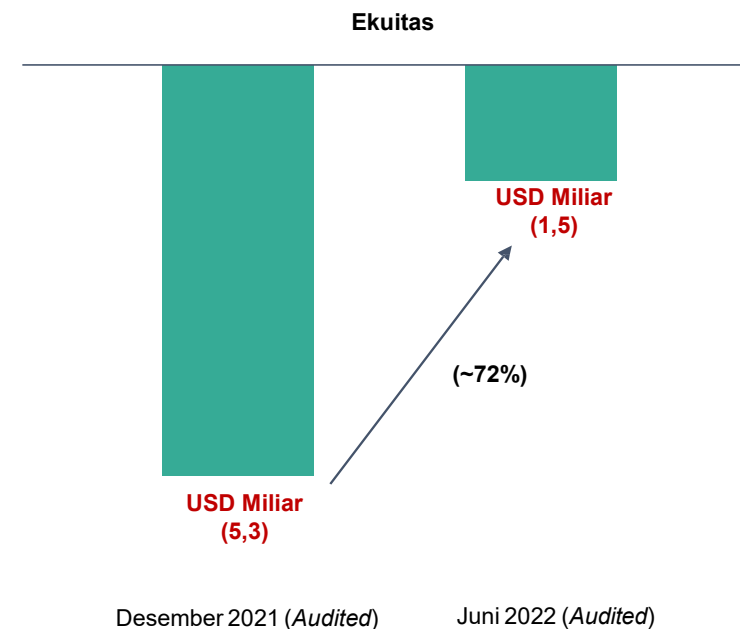
Penurunan Nilai Utang Garuda (Entitas Induk)



Setelah PKPU, nilai utang Garuda menurun sebesar ~49% dari **USD 10,1 miliar** menjadi **USD 5,1 miliar**

Beberapa Utang Tidak direstrukturisasi (Recovery 100%), misalnya utang Pajak

Perbaikan Nilai Ekuitas Garuda (Entitas Induk)



- Demikian pula nilai ekuitas diperkirakan naik sebesar ~72% dari **(USD 5,3 miliar)** menjadi **(USD 1,5 miliar)**
- Negative equity* akan berkurang dengan akan dilakukannya konversi *debt to equity* dan adanya PMN

Berikut adalah ringkasan dari (i) skema restrukturisasi untuk masing-masing kelompok kreditur Perseroan dan (ii) *key restructuring terms*, baik untuk kontrak sewa pesawat maupun untuk non-kontrak sewa pesawat, sesuai dengan Perjanjian Perdamaian yang telah disetujui oleh para kreditur Perseroan

Skema Restrukturisasi Untuk Masing-Masing Kelompok Kreditur Perseroan Sesuai Rencana Perdamaian

Kelompok Kreditur	Skema Restrukturisasi
Utang Pajak, Regulator, AirNav (terbatas pada PNBP), <i>Employee Benefit Obligations</i> & Utang Karyawan	Dilunasi secara bertahap melalui arus kas operasional Perseroan (100% recovery)
OWK (SMI)	Dikonversi menjadi ekuitas
<i>Finance Lease</i> (EDC)	Penyelesaian melalui penjualan atau pengalihan aset pembiayaan. Apabila masih ada sisa utang, maka sisa utang tersebut akan diselesaikan dengan skema pemberian Ekuitas Baru dan <i>New Coupon Debt</i>
LPEI, Himbara dan Bank Swasta	Dimodifikasi menjadi <i>Long Term Loan</i> ("LTL")
Pertamina, AP1, AP2, Airnav, BUMN, anak BUMN lainnya dan AirNav (selain utang PNBP)	Dimodifikasi menjadi <i>Long Term Payables</i> ("LTP")
KIK EBA ⁽²⁾	Dimodifikasi dengan <i>payment schedule</i> yang diperpanjang hingga 10 tahun
Sukuk, <i>Lessors</i> ⁽³⁾ , <i>MRO Vendors</i> dan Vendor Lainnya > Rp 255 juta	Diselesaikan dengan skema pemberian Ekuitas Baru dan <i>New Coupon Debt/New Sukuk/ Tagihan Utang Lokal</i>
Vendor Lainnya < Rp 255 juta	Dilunasi secara bertahap melalui arus kas operasional Perseroan
Total	

Key Restructuring Terms Untuk Kontrak Sewa Pesawat dan Untuk Non-kontrak Sewa Pesawat Sesuai Rencana Perdamaian

Key Restructuring Terms Kontrak Sewa Pesawat	Power by the Hour (PBH)	Narrow-body: s.d Des 2022 dan Wide-body⁽²⁾: 9 Des 2021- 30 Jun 2023
	Lease Rates	Narrow-body: penurunan sebesar ~31%, dan Wide-body: penurunan sebesar ~55%
	Total Fleet	Penurunan total <i>fleet</i> dari 210 per 2020 ke 120 pesawat di 2022 (94 <i>narrow</i> , 26 <i>wide</i>)
Key Restructuring Terms Non-Kontrak Sewa Pesawat	Konversi Hutang ke Ekuitas	Sebagian hutang kreditur Garuda akan dikonversi menjadi ekuitas di Garuda ("Ekuitas Baru") . Ekuitas Baru tersebut, setelah dikombinasikan dengan Surat Utang Baru, akan memberikan tingkat <i>recovery</i> sesuai dengan ketentuan dalam Perjanjian Perdamaian
	Surat Utang Baru	Surat utang dengan tenor yang panjang dan tingkat bunga rendah , yang setelah dikombinasikan dengan Ekuitas, akan memberikan tingkat <i>recovery</i> sesuai dengan ketentuan dalam Perjanjian Perdamaian
	LTL dan LTP	Pinjaman bank dan tagihan vendor dengan tenor yang panjang dan tingkat suku bunga/kompensasi keterlambatan pembayaran yang rendah

(1) KIK EBA direstrukturisasi di luar dari proses PKPU

(2) Khusus untuk pesawat B777-300, periode PBH: 9 Des 2021 – 31 Des 2023

(3) Termasuk financial lease liabilities terkait penerapan PSAK 73 untuk go-forward lessor sebesar USD 2,69 miliar

Dampak putusan “Homologasi” terhadap laporan keuangan Grup Garuda

- ❖ Perseroan membukukan pendapatan restrukturisasi hutang per 30 Juni 2022 (Audited) sebesar USD 4,2 miliar
- ❖ Periode Jan-Jun 2022 kinerja perseroan masih dalam tekanan pandemik covid-19 sehingga belum dapat membukukan profitabilitas dan skema baru sesuai perjanjian perdamaian belum dapat diterapkan.

Deskripsi	Settlement Claim (1)	Dilunasi sebagian	Penyesuaian terhadap aset hak guna	Pendapatan keuangan (2)	Pendapatan dari restrukturisasi utang	Utang jangka pendek (5)	Utang jangka panjang (6)	Instrumen baru dan pro-rata ekuitas
Utang preferen	281	(40)	-	-	-	241	-	-
Obligasi wajib konversi	67	-	-	-	-	67	-	-
BUMN dan anak perusahaan	707	-	-	(561)	-	-	146	-
Pinjaman bank	1,043	-	-	(828)	-	-	215	-
MRO dan Manufaktur ⁽³⁾	68	-	-	-	(162)	-	-	14
Sukuk/utang obligasi	530	-	-	-	(421)	-	-	109
Utang vendor >IDR 255 juta	103	-	-	-	(83)	-	-	20
Lessor	4,085	-	(1,224)	-	(2,188) ⁽⁴⁾	-	-	842
Total	6,884	(40)	(1,224)	(1,389)	(2,854)	308	361	985

Lab a Setelah Pajak per 30 Juni 2022 sebesar **USD 3,8 miliar setara Rp 57 triliun** karena dikontribusi pendapatan restrukturisasi utang dan pendapatan keuangan

(1) *Settlement claim* adalah nilai utang yang disetujui antara Garuda dengan kreditur-krediturnya untuk direstrukturisasi melalui PKPU.

(2) Jumlah termasuk dampak diskonto dari utang Garuda kepada anak-anak perusahaan dimana nilainya dieliminasi di laba rugi konsolidasian.

(3) Pendapatan dari restrukturisasi utang kepada MRO termasuk penghapusan tagihan denda dari Rolls Royce yang jumlahnya tidak masuk dalam *settlement claim* tetapi telah diprovisikan di buku Garuda.

(4) Pendapatan dari restrukturisasi utang kepada lessor termasuk penghapusan liabilitas sewa masa depan sejumlah USD 199 juta yang nilainya tidak masuk dalam *settlement claim* dari lessor tetapi nilainya tercatat di buku Garuda sebagai bagian dari liabilitas sewa.

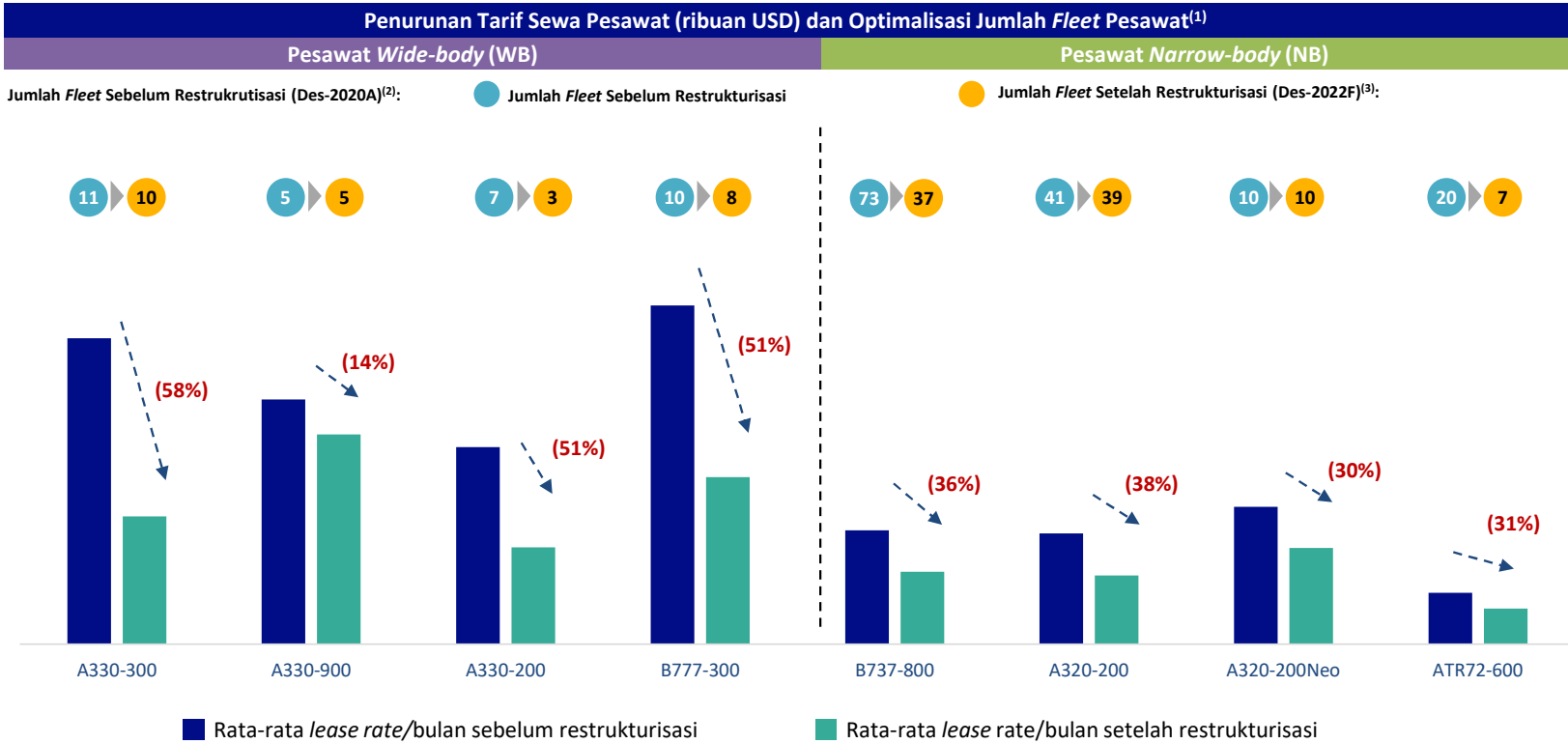
(5) Utang jangka pendek setelah restrukturisasi dicatat sebagai bagian dari utang usaha dan obligasi wajib konversi pada liabilitas jangka pendek.

(6) Utang jangka panjang setelah restrukturisasi dicatat sebagai bagian dari utang karena keputusan homologasi dan pinjaman jangka panjang pada liabilitas jangka panjang.

Penurunan Lease Rate (Telah Dicapai Melalui Homologasi PKPU)

Selain penyesuaian jumlah pesawat, Garuda juga perlu menurunkan tarif sewa pesawat secara signifikan agar mendekati tarif yang wajar bagi perusahaan sejenis di pasaran saat ini

❖ Penurunan tarif sewa pesawat telah tercapai melalui homologasi PKPU



(1) Fleet structure diatas termasuk Go-forward Fleet dan Alternative Fleet sesuai hasil negosiasi dengan lessor pesawat yang tertuang dalam Rencana Perdamaian; fleet structure diatas tidak memperhitungkan pesawat A330-300 yang dimiliki oleh Garuda
 (2) Tidak memperhitungkan 1 B737-800 Max, 18 CRJ1000, 3 B737-500, 5 B737-300, dan 6 A330-300 Owned
 (3) Setelah homologasi terdapat 38 B737-800 yang go-forward. Namun terdapat 1 B737-800 yang pengoperasiannya terbatas sisa umur mesin sesuai dengan perjanjian perdamaian sehingga diasumsikan pada akhir tahun 2022, 1 pesawat B737-800 tersebut sudah dikembalikan kepada lessor sehingga tersisa 37 B737-800 pada akhir tahun 2022; Berdasarkan Business Plan Garuda, jumlah fleet Perseroan diproyeksikan akan terus meningkat dari tahun 2022 sampai dengan tahun 2026, seiring dengan rencana Perseroan untuk meningkatkan jumlah rute dan destinasi penerbangan

Penambahan Modal sebagai bentuk implementasi Perjanjian Perdamaian



Perjanjian Perdamaian mengatur mengenai rencana Penambahan Modal Perseroan sebagai berikut:

- Pembiayaan Pelaksanaan PMN sebagaimana tercantum dalam Putusan Homologasi Pasal 5.11. perihal Pembiayaan Uang Baru, sejalan dengan hal tersebut berdasarkan surat tertanggal 12 Mei 2022 dari Menteri Badan Usaha Milik Negara, Pemerintah telah mengalokasikan Rp7,5 triliun dalam anggaran pendapatan dan belanja negara tahunan untuk penyertaan modal negara kepada Perseroan (“Pembiayaan Uang Baru” (New Money Financing) . PMN tersebut akan dilaksanakan melalui Penambahan Modal Dengan Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu;
- Konversi utang kreditur dilakukan dengan mengacu kepada ketentuan Ekuitas Baru sebagaimana diatur dalam Perjanjian Homologasi;
- OWK dengan nilai Rp 1 triliun yang diterbitkan oleh Perseroan kepada PT Sarana Multi Infrastruktur yang memegang obligasi tersebut atas nama Pemerintah sebagai Pelaksana Investasi turut diatur pelaksanaannya dalam Perjanjian Perdamaian dimana Konversi OWK wajib dilaksanakan dengan jumlah nominal per saham sesuai dengan Harga Pelaksanaan;
- Perseroan akan menerbitkan ekuitas baru melalui penawaran umum terbatas Tanpa Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu (“PMTHMETD”) dengan nilai nominal per saham yang ditentukan berdasarkan valuasi oleh penilai independen; dimana Rentangan Harga Pelaksanaan sehubungan dengan Rencana Penambahan Modal PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk yaitu sebesar Rp182 sampai dengan Rp210 per lembar saham merujuk Surat Menteri BUMN Nomor S-654/MBU/10/2022 tanggal 12 Oktober 2022.

Struktur PMHMETD, PMTHMETD & Konversi OWK

	Penambahan Modal melalui Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu (PMHMETD)	Penambahan Modal TANPA melalui Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu (PMTHMETD)	Konversi Obligasi Wajib Konversi (OWK)
Partisipasi	Terbuka untuk seluruh pemegang saham yang tercatat pada Recording Date	Kreditur Perseroan yang berhak sebagai Penerima Ekuitas Baru	PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero) sebagai pemegang OWK CQ Pemerintah Republik Indonesia CQ Menteri Keuangan.
Nilai Transaksi dan Jumlah Saham Baru yang Diterbitkan	Sebanyak-banyaknya sekitar Rp12,4 triliun* dengan menerbitkan sebanyak-banyaknya 68.072.851.378 lembar saham baru Seri C	Sebanyak-banyaknya Rp4,2 triliun** dengan menerbitkan sebanyak-banyaknya 22.970.514.286 lembar saham baru Seri C	Sebesar Rp1 triliun dengan menerbitkan sebanyak-banyaknya 5.494.505.495 lembar saham baru Seri C
Harga Pelaksanaan	Serendah-rendahnya Rp182 per lembar saham		
Rencana Penggunaan Dana	Dana hasil pelaksanaan PMHMETD, setelah dikurangi dengan biaya-biaya emisi, seluruhnya akan digunakan Perseroan untuk <i>maintenance</i> , restorasi, dan Pemenuhan <i>Maintenance Reserve</i> serta modal kerja yang mencakup bahan bakar, biaya sewa pesawat dan pembayaran biaya restrukturisasi.	Tidak ada penerimaan kas dalam Transaksi PMTHMETD	

* Termasuk PMN dari Pemerintah Indonesia sejumlah Rp7,5 triliun Skenario partisipasi penuh oleh seluruh pemegang saham Perseroan

** Jumlah Settlement Claim yang diperhitungkan sebagai nilai utang yang dikonversi adalah USD281,6 juta

Proforma konsolidasi setelah Penambahan Modal

Pos-pos Laporan Keuangan (dalam dolar AS)	30 Juni 2022	Penyesuaian	30 Juni 2022
			Proforma Setelah Pelaksanaan Transaksi dan Konversi OWK
Kas dan setara kas	130.537.274	834.518.318	965.055.592
Aset	5.859.610.789	834.518.318	6.694.129.107
Liabilitas	8.210.155.101	(348.958.211)	7.861.196.890
Ekuitas	(2.350.544.312)	1.183.476.529	(1.167.067.783)

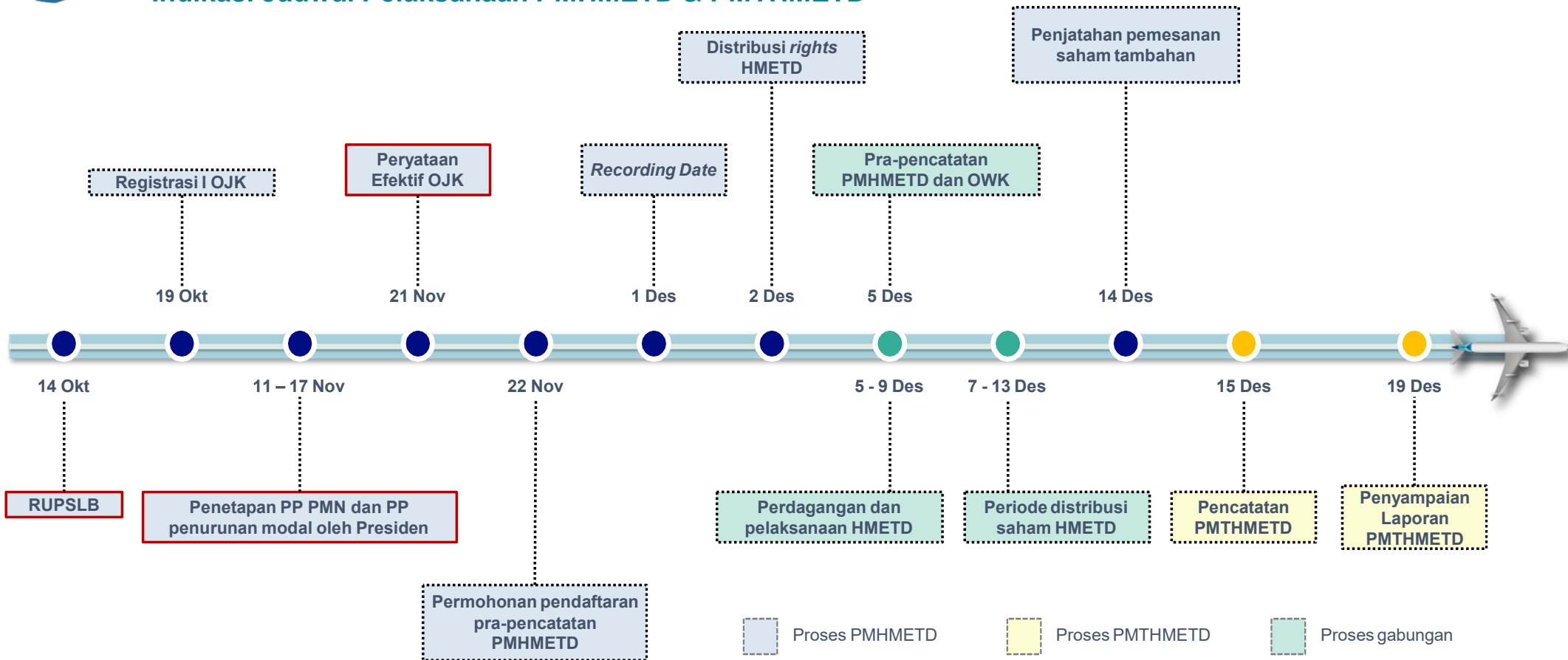
Berikut ini disajikan simulasi perubahan beberapa rasio solvabilitas Perseroan dengan asumsi penambahan modal sebesar Rp12,4 triliun dari pelaksanaan PMHMETD dan PMTHMETD.

Rasio Solvabilitas (x)	30 Juni 2022	30 Juni 2022
		Proforma Setelah Pelaksanaan Transaksi dan Konversi OWK
Rasio utang terhadap modal	-3,49	-6,74
Rasio utang terhadap aset	1,40	1,17

Penerbitan Saham Baru Melalui PMHMETD dan PMTHMETD



Indikasi Jadwal Pelaksanaan PMHMETD & PMTHMETD



Setelah Restrukturisasi, Garuda Akan Terus Melakukan Transformasi Bisnis

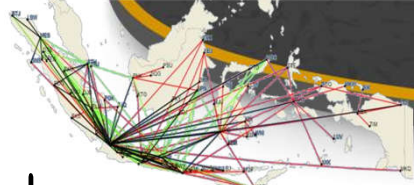
- Selain Perbaikan Struktur Biaya & Neraca, Perseroan Juga Telah Menyusun Business Plan ("BP") yang berisi Inisiatif-Inisiatif agar kinerja keuangan Perseroan dapat menjadi lebih baik ke depannya.
- Dari seluruh inisiatif-inisiatif yang terdapat dalam BP Perseroan, 5 (lima) di antaranya merupakan inisiatif utama dengan dampak yang paling signifikan; 3 dari 5 inisiatif tersebut telah dicapai melalui Homologasi PKPU.
- Jika seluruh inisiatif-inisiatif dalam BP berhasil diimplementasikan maka EBITDA Garuda (Konsolidasi) diproyeksikan akan positif mulai dari 2023.

1 Penurunan Lease Rate

Garuda telah menyelesaikan negosiasi dengan Lessor untuk menyesuaikan lease rate, sehingga lebih efisien kedepannya.

4 Optimalisasi Route Network

Fokus Rute Domestik, Selektif atas rute-rute internasional, dan Singeri Garuda - Citilink



Narrow Body – Rute Domestik



Wi de Body – Rute Domestik Tertentu & Rute Internasional secara selektif

26

2 Optimalisasi Jumlah & Tipe Pesawat

Tipe Pesawat

13

7

Jumlah Pesawat

210

120*

Optimalisasi jenis, tipe, dan tingkat utilisasi pesawat akan membuat Garuda fokus pada rute-rute *profitable* serta biaya-biaya terkait maintenance akan menjadi lebih efisien.

(*) belum memperhitungkan 1 pesawat B737-800NG yang akan redelivery pada bulan Nov 2022

3 Penetapan Power-by-Hour (PBH)

Garuda hanya akan membayarkan biaya sewa pesawat kepada lessor sesuai dengan durasi pemakaian pesawat

5 Optimalisasi Pendapatan Kargo dan Ancillary

- Memanfaatkan *belly capacity* untuk kargo
- Menerapkan proses digitalisasi operasional
- **Unbundle** dan memperluas *product offerings* untuk pendapatan ancillary



Terima Kasih

